AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI ELM VƏ TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ

AZTU-BEYƏLXALQ BİZNES MƏKTƏBİ (MBA PROQRAMI)

Əliyeva Samirə
Musayeva Lamiyyə
Ağayev Musa
Elgün Abbaslı

LOGİSTİKA SİSTEMİNİN İNKİŞAFININ ÖLKƏNİN İNVESTİSİYA CƏLBEDİCİLİYİNƏ TƏSİRİ

mövzusunda

MAGİSTRLİK DİSSERTASİYASI

İxtisas: 060409 - "Biznesin idarəedilməsi"

İxtisaslaşma: "Biznesin təşkili və idarə olunması- Marketinq"

Elmi rəhbərlər: Sədaqət Abdurahmanova və Simuzər Məmmədova

BAKI – 2023

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ 3
I FƏSİL. LOGİSTİKANIN ÜMUMİ ANLAYIŞI VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ..6
1.1. Logistika anlayışı və onun qısa tarixi...6
1.2. Logistikanın inkişafını şərtləndirən amillər 15
1.3. Azərbaycanda logistikanın inkişaf perspektivləri və bu istiqamətdə dövlət dəstəyinin səmərəli təşkili 22
II FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA LOGİSTİKA SEKTORU VƏ ONUN PROBLEMLƏRİ 30
2.1. Ölkəmizdə logistika sektorunun inkişafi istiqamətləri və müasir vəziyyəti 30
2.2. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi 36
2.3. Ölkədə olan mövcud logistik mərkəzlər, bu sektor üzrə yaranan əsas problemlərin həll olunmasında dünya təcrübəsi və ondan istifadə imkanları.........44
III FƏSİL. AZƏRBAYCANDA LOGİSTİKA SİSTEMİNİN İNKİŞAFI VƏ İNVESTİSİYA CƏLBEDİCİLİYİ 53
3.1. Logistika sisteminin inkişafının ölkənin investisiya cəlbediciliyinə təsiri 53
3.2. Nəqliyyat-logistika infrastrukturlarının inkişafında investisiyaların rolu........60
3.3. Regionlarda nəqliyyat-logistika klasterlərinin yaradılmasının iqtisadi əhəmiyyəti 67
NƏTİCƏ..74
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT 76

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Qloballaşma nəticəsində artan beynəlxalq ticarətin mühüm interfeysi hesab edilən logistika sektoru ölkələrin iqtisadi artım və inkişafında mühüm rol oynayır. Logistika sektorunun inkişafı beynəlxalq ticarəti asanlaşdırır, ölkələrdə rəqabət qabiliyyətini artırır və bununla da böyümə və inkişafın mühüm təyinedicisi kimi görünür. Logistika sektorundakı inkişafın göstəriciləri olaraq fərqli dəyişənlərin istifadə edildiyi araşdırmada əldə edilən nəticələr, logistika sektorunda baş verən inkişaflarla iqtisadi artım arasındakı əlaqənin istifadə olunan göstəriciyə görə fərqləndiyini ortaya qoyur.

İnteqrasiya kontekstində logistikanın iqtisadiyyata təsiri getdikcə daha çox əhəmiyyət kəsb edir. Digər tərəfdən, logistika inkişaf etdikcə, iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafı üçün əsasdır. Bu gün logistika iqtisadiyyatın sektorları üçün baza hesab olunduqda daha vacibdir, çünki o, ilk tərəfdaşlardan son müştərilərə xidmət və mal axınını əlaqələndirməyə kömək edir. Bu, logistikanın bütün müəssisələr, eləcə də iqtisadiyyat üçün əvəzolunmaz olmasının səbəbini izah edir. Bir çox dövlətlərin logistik fəaliyyətlərdən fayda əldə etdiyini görə bilərik. Şirkətlər və müəssisələr həm də logistika və ya təchizat zəncirinin bütün fəaliyyətlərini birləşdirməyə meyllidirlər. Həmin fəaliyyətlərə əsaslanaraq logistika şirkətlərin biznes fəaliyyəti üçün şərait yaradacaq, daha səmərəli və sürətli olacaq.

Logistika sektorunda baş verən inkişaflar istehsalı, paylanması və marketinqini asanlaşdırdığından, ölkələrin bu sahəyə investisiyaları qlobal ticarətlə bağlı əhəmiyyətli rəqabət üstünlüyü təmin etmişdir. Logistika fəaliyyətlərinin dəqiq və effektiv planlaşdırılması ölkələr üçün həm xərc, həm də səmərəlilik üstünlükləri əldə etməyin mühüm yoludur. Logistika hazırda bu inkişafda fəal rol alaraq ticarətin vacib elementinə çevrilmişdir. Buna uyğun olaraq logistika sektorundakı inkişaflar böyümə və inkişaf baxımından üstünlükləri təmin edən əhəmiyyətli bir hissəyə malikdir.

Logistika sərmayələrinin iqtisadi nəticələri kifayət qədər az olmaqla yanaşı, ticarət və təchizat zəncirinə inteqrasiyanın artırılması, milli nəqliyyat aktivlərindən daha yaxşı istifadə edilməsi, məşğulluq imkanlarının artırılması, daha

rəqabətqabiliyyətli idxal və daha az xərclərin təmin edilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. İnstitusional infrastruktur investisiyaları hazırda yükün bölüşdürülməsi üçün kifayət etməsə də, bunun əvəzinə investisiyaların logistika dəstək fəaliyyətlərini əhatə edən daha geniş çərçivədə edilməsi zəruridir. Bütün deyilənləri nəzərə alaraq deyə bilərik ki, tədqiqat mövzusu günün reallıqlarını əks etdirərək aktuallıq təşkil edir.

Tədqiqat işinin obyekti və predmeti. Tədqiqatımızın obyekti Azərbaycanda logistika sisteminin inkişafının ölkənin investisiya cəlbediciliyinin öyrənilməsi, predmeti isə logistika sisteminin inkişaf etdirilməsində yaranan problemlər və onların həll olunması istiqamətində aparılan addımların müəyyən olunmasıdır.

Tədqiqat işinin məqsədi və vəzifələri. Dissertasiya işinin əsas məqsədi logistika sisteminin inkişafının ölkənin investisiya cəlbediciliyinınə təsirinin öyrənilməsidir. Bu məqsəddən irəli gələrək aşağıdakı vəzifələrin həll olunması qarşıya qoyulmuşdur:

- ➢Azərbaycanda logistikanın inkişaf perspektivləri və bu istiqamətdə dövlət dəstəyinin səmərəli təşkilinin araşdırılması;
- ➢Ölkədə logistika sektoru və onun problemlərinin öyrənilməsi;
- ➢Ölkəmizdə logistika sektorunun inkişafi istiqamətləri və müasir vəziyyətini müəyyənləşdirmək;
- ➢Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsinin təhlili;
- ➢Ölkədə olan mövcud logistik mərkəzlər, bu sektor üzrə yaranan əsas problemlərin həll olunmasında dünya təcrübəsi və ondan istifadə imkanlarının müqayisəsi;
- ➢Azərbaycan Respublikasında logistika sisteminin inkişafı və investisiya cəlbediciliyinin araşdırılması.

Tədqiqatın metodologiyası. Xarici və ölkə alimlərinin elmi əsərləri, həmi alimlərin apardıqları tədqiqatlara əsasən gəldikləri ümumiləşdirici nəticələrdən ibarətdir. Tədqiqat işi Azərbaycan Respublikası Konstitusiyası, Azərbaycanda

logistika və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi ölkəmizdə logistika sisteminin fəaliyyətinə xüsusilə aid olan qanunlar, ölkə prezidentinin bu sahədəki fərmanları və sərəncamları, Nazirlər Kabinetindən verilən qərarlara əsaslanmaqla aparılmışdır. Tədqiqat prosesi üzrə elmi abstraksiya, müqayisəetmə, statistik qruplaşdırma və təhlil metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqat işinin informasiya bazası. İnformasiya bazası olaraq logistika ilə əlaqəli kitablar, məqalələr, dissertasiya işi, logistik mərkəzlərə aid veb saytları və s. olubdur.

Tədqiqat işinin məhdudiyyətləri. Cari milli ədəbiyyatlar üzrə konsepsiyanın intensiv və geniş işlənilməməsi, lazımlı informasiya bazasının qeyri-mövcud olması, təməl məhdudiyyətlərdən ibarətdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi. Qeyd etmək lazımdır ki, Logistika sisteminin inkişafının ölkəmizdə investisiya cəlbediciliyinin ətraflı şəkildə araşdırılması və öyrənilməsi bu günə qədər xüsusui olaraq tədqiqata geniş şəkildə cəlb edilməmişdir. Buna görə də ümumilikdə məsələnin araşdırılması logistika sistemi üçün böyük yeniliklərdəndir.

Nəticələrin elmi-praktiki əhəmiyyətləri. Dissertasiya işi Azərbaycanın logistika sektorunun zəif xüsusiyyətlərini müəyyən etməklə həll yolları təklif etməkdədir. Həmin təkliflər həyata keçirildiyi zaman logistika sektorunda problemlərin çoxu nisbətən aradan qalxacaqdır.

İşin strukturu. Dissertasiya işi 3 fəsildən, girişdən, hər fəslə uyğun altbaşlıqlardan, nəticədən və istifadə olunan ədəbiyyat siyahısından ibarət olmaqla 76 komputer səhfəsindən ibarətdir.

I FƏSİL. LOGİSTİKANIN ÜMUMİ ANLAYIŞI VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

1.1. Logistika anlayışı və onun qısa tarixi

Bir çox illər material və istehsal ehtiyyatlarının mübadiləsi sferası üzrə mütləq hökmranlığa sahib olan maddi-texniki təchizat sisteminin özü iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi nəticəsində əsaslı şəkildə kəmiyyət və keyfiyyət dəyişikliyinə məruz qalmışdır. İqtisadiyyatın sözügedən sektoruna məxsus olan müəssisələr və təşkilatlar dövlətsizləşdirilməklə istehsal - kommersiya fəaliyyəti həyata keçirən ayrı-ayrı təşkilati-hüquqi formalı sərbəst təsərrüfat subyektləri olaraq fəaliyyət göstərməyə başlamışlar.

Nəticədə, ilk olaraq, modern bazar iqtisadiyyatı mühitində material axınlarının bölgü və hərəkətini tənzimləyə bilən sistemin (maddi-texniki təchizatın) dağılmasının sayəsində təsərrüfat praktikasında material ehtiyyatlarının ilk təchizat mənbəyindən sonuncu istehlakçıya kimi ümumi hərəkətinin təzə metod və texnologiyası, axınlar tənzimlənməsi, həmin axınların təşkil edilməsi, planlaşdırılması və idarə olunmasını həyata keçirmiş yeni bir sistem və onun keyfiyyət üstünlüyünün aşkar olunmasına böyük ehtiyac yaranmışdı.

İkinci, həm ölkədaxili, həm də dünya təsərrüfat sistemi üzrə inteqrativ əlaqələrin çoxalması ilə müşahidə olunan bazar iqtisadiyyatındakı istehsal-kommersiya fəaliyyətində ağırlıq mərkəzinə çevrilmiş tədavül sferasında məsrəflərin çoxalması bazar fəaliyyətində yeni-optimal formanın axtarılıb tapılması və məsrəflərin azaldılmasını aktuallaşdırdı [12, s.8].

Üçüncü də, ilk xammal mənbəyindən sonuncu istehlakçıya kimi material axınlarının ümumi zamanının 93%-i məhsulların ayrı-ayrı bölgü və satış kanalları əsasında saxlanılmasına, 2% xüsusi istehsala, 5% məhsulların nəql olunmasına sərf olunduğundan material axınlarının hərəkətləri ilə əlaqəli fərqli mərhələlərdə zaman məsrəfinin optimallaşdırılması hər bir təsərrüfat subyekti üçün ali məqsədə çevrildi.

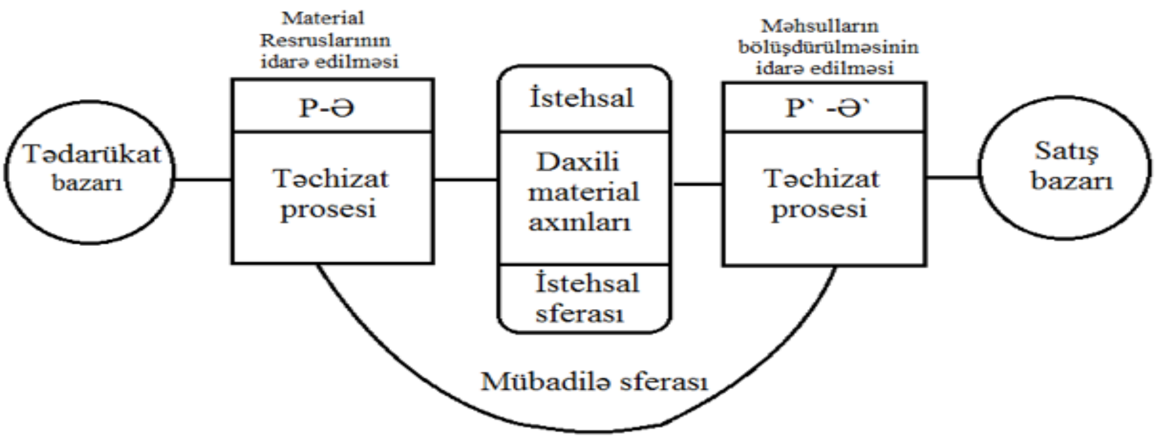
Bazar iqtisadiyyatı yolu vasitəsilə inkişaf edən dövlətlərin təcrübəsindən məlum olur ki, yuxarıda sadalanan problemlərin aradan götürülməsi və qeyd edilən məsələlərin həll olunması yeni elmi sahə olan logistika gerçəkləşdirir. Bazar münasibətləri sistemindəki mürəkkəblik, məhsulların bölgü prosesinə keyfiyyət baxımdan yüksək tələbkarlıq, çevik istehsal sistemləri yaradılması, malların daşınması, saxlanması, lazımi ehtiyatlar yaradılması və onlar üzrə nəzarət, tədarükat prosesi planlaşdırılması və təşkil mexanizmi, servis xidmətləri və s. logistikada bir elmi sahə olaraq tətbiqini zəruri sayan ən önəmli amillərdir.

Logistikanın iqtisadi müstəqillik əldə etmiş və bazar iqtisadiyyatı vasitəsilə inkişaf edən ölkələrdə tətbiqi üzrə təcrübələrin az olmasına baxmayaraq indiki dövrə kimi həmin sahə ilə məşğul olmuş mütəxəsislərin arasında vahid fikir birlikləri mövcud deyil. Bu səbəbdən də "logistika" anlayışının keçdiyi uzun tarixi yolun özü semantik mübahisələr əmələ gəlməsinə gətirib çıxarır [23, s.21].

Həmçinin nəzərə almaq gərəkdir ki, logistika termini barədə iqtisadi ədəbiyyatlarda sayı olmayan mənalandırmaların aparılması yenidən sübuta yetirir ki, bu anlayışın əmələ gəlmə mənbəyi qədim yunanlardakı "laubja" (söhbət, anbar, saxlanmaq) yaxud da italiyanların "loggia" sözlərindən biri hesab olunur.

Sxem 1.1.

İstehsal və mübadilə sferası üzrə logistik sistemlər



Mənbə: İmanov T.İ. 2005: s.473, materiallar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Rus dilində isə “logistika” sözü etimologiyası bir- mənalı deyildir. Odur ki, “logistika” anlayışı həm qədim yunanca (logos – idraketmə, log - təfəkkür, logismos - ideya, hesablama, planlar, logo - müzakirə etmə, logistea - hesablamanın praktiki aparılma mədəniyyəti), həm də fransızca (loger) köklərə malikdir. Uzun zaman rəsmi şəkildə sovet elmi ədəbiyyatlarında apanlan təsnifatda “logistika” anlayışı nəinki yalnız iqtisadiyyata, həmçinin ümumilikdə ictimai elmlərin heç birisinə aid edilmirdi.

Logistikanın özü:

a) “riyazi məntiq” anlayışının sinonimi;

b) B. Rassel ilə onun məktəbi tərəfdən təklif olunan işlərdə riyazi məntiqin inkişafı zamanı mərhələnin adı olaraq izah - traktovka edilirdi.

Antik dövrlər “logistika” anlayışı ərzaqla təchizat, nəqletməkvə yerbəyer etmək mənalarını daşıyırdı və o dövrdə riyaziyyatda hesablama, həmçinin ölçü (həndəsədə) alqoritmləri məcmusu olaraq anlaşlırdı. Qədim Roma daxilində “logis- tiklər” legionerlərin yeməkləri və yaşayış yeri ilə təminatı məsələsi ilə məşğul olurdular.

Müasir aspektdə logistikanın əsasını yaradanların biri isə məhz hərb sahəsində nəzəriyyəçi və tarixçilərdən Antuan Anri (Qenrix Venlaminoviç) Jominidi (1779- 1869). 1798 -ci il Jomini İsveç ordusu daxilində, 1804- cü il fransa, 1813-cü il də rus ordusunda xidmət edibdir. Hərbi akademiya yaradıcılarından hesab edilən Jomininin XVIII əsr sonları XIX əsrin əvvəlləri tədqiqatlar (müqayisə metodu) metodikasının işlənərək hazırlanması sahəsi üzrə önəmli xidmətləri olmuşdur [18, s.40].

Sonralar həmin anlayışdan praktiki olaraq başqa fransız general - Napoleon Bonopart ordusunun hərəkətində hərbi sursat, ərzaqlar və mənzillərlə təminat məsələsinin praktiki həllində istifadə edilmişdir.

Bunu da nəzərə almaq gərəkdir ki, Sovet imperiyasının özü alman faşizmi üzrə ikinci dünya müharibəsi həyata keçirən zaman logistika və logistik prinsiplərdən praktiki şəkildə Avropa ölkələrində yerləşmiş ordunun ayrı-ayrı təyinatlı hərbi sursatlarla maddi-texniki təchizatlarının həyata keçirilməsi zamanı

geniş şəkildə istifadə etmişdir. Logistik metodların tətbiq edilməsi hesabına silah və hərbi materialları istehsal etməyi bacaran zavodlar, nəqliyyat sistemləri, həmçinin ordunun yerləşdiyi bazaların arasında qarşılıqlı fəaliyyəti konkret təşkil etmək mümkün olubdur.

Keçən əsrin 50-ci illərindən başlayaraq isə dövrü mətbuat və elmi praktiki jurnallarda logistikanın nəzəri əsası və onun iqtisadiyyat sahəsindəki tətbiq imkanları barədə elmi məqalələr dərc olunması bir növ intensiv xarakteri aldı. Bazar iqtisadiyyatı mühitində tətbiqi məqsəduyğun hesab olunan logistik kateqoriya, konsepsiya, həmçinin logistikanm müasir aspektdə anlaşılmasına imkan yaradan terminlər formalaşmışdı.

XX əsr 70-ci illərindən başlayaraq da logistika hərb sahəsinə məxsus olmayan elmi, həmçinin praktiki işçilərin arasında intensiv istifadə olunmağa başlandı. Belə ki, 70-ci illərdən başlayaraq kapitalist ölkələrinə məxsus istehsalçı firmalar və şirkətlərin arasında bazar uğrunda mübarizə aparılması, müxtəlif məhsul növlərinə əsasən rəqabət mübarizəsi kəskinləşməsi, məhsul istehsalçıları bazarın mütəmadi dəyişmiş vəziyyətinə tez uyğunlaşma bacarığı və s. logıstikanı bir elmi sahə olaraq praktiki fəaliyyət sahəsinə çevirmişdi. Bu illər "logistika" anlayışı bəzi xarici dövlətlərin lüğətlərinə daxil olundu və həmin anlayış nəzəri təminatdan çox təsərrüfat subyektlərinin hamısı tərəfdən praktiki istifadə olundu.

Logistik idarəetmə metodlarından ətraflı istifadə edən kapitalist ölkələrinə aid firmalar və şirkətlər material axınının idarə olunması sahəsində yeni istiqamət hesab edilən və "məhsulların fiziki bölüşdürülməsi idarə edilməsi" deyilən nəzəriyyəyə lap çox üstünlük verirdi. Ona görə ki, müstəqil məhsul istehsalçılarının özü bazar tələbindən asılı olmadan əmtəəlik məhsul istehsalında ikili xarakterə sahib rəqabətlə üzləşirdilər [12, s.9].

Güman etmək mümkündür ki, yuxarı hissədə qeyd edilən iqtisadi durumun dəyişməsi, həmçinin hər dəfə bazar subyektinin vəziyyətdən çıxış yolunun axtarılması logistik anlayışların interpretasiyası və onların hazırki iqtisadi şəraitdə konkret və aydın başa düşülməsi üçün öz təsirini göstəribdir.

Sahibkarlıq fəaliyyəti üzrə, xarici iqtisadi, həmçinin elmi ədəbiyatlarda logistika anlayışı daha çox məhsulgöndərənlərə pul ödənilməsi anından istehlakçı üçün məhsul çatdırılması anına kimi təsərrüfat dövriyyəsi üzrə xammal, material və hazır məhsullar saxlanılması və hərəkətləri ilə əlaqəli olan proseslərinin idarə olunması kimi şərh edilir. Bununla əlaqəli mütəxəssislərin çoxu logistikanın təyinatını 2 prinsipial istiqamət əsasında təsnif edirlər.

Qeyd edilən yanaşma üzrə logistika fərüli saylı təfsirlərə malikdir. Bunlardan hər birisinin ayrı-ayrı təhlili logistik prizmadan baxılmış bir sıra önəmli aspektlərin – xüsusiyyətlərin aşkar olunmasına imkan yaradır. Ən geniş yayılan aspektə idarəetmə, iqtisadi, əməli, həmçinin maliyyə aspektini aid etmək olar. Logistikanın özü - onların fikrincə müəssisəyə daxil olmuş, orada emal olunan və həmin müəssisəni tərk etmiş materiallar və onu uyğunlaşan informasiya axınlarının planlaşdırılma və idarə olunmasıdır.

Logistikanın inkişaf səviyyəsinə əsasən Avropa ölkələri içərisində Almaniya qabaqcıl yerlərin birini tutur. Bu səbəbdən Almaniyada bu sahə üzrə ayrı-ayrı səpkidə logistik trak- tovakalar, yəni şərhlərə tez-tez rast gəlinməkdədir. Logistikanın əksər təyinatları onun istər idarəetmə, istərsə də iqtisadi aspektini əhatə etməkdədir. Sözügedən mənada alman professor Pfol tərəfdən verilmiş xarakteristikanın önəmli cəhəti bundan ibarətdi ki, o, logistika anlayışına - material qiymətinin hərəkəti və həmin yerdəyişməyə çəkilmiş məsrəflərin planlaşdırılma və nəzarəti adlı ikili prosesə yeganə kondeksdən yanaşır.

Birinci dəfə logistikanın praktiki cəhətdən sahib olduğu potensialı Amerikan mütəxəssislər Pol Konvers ilə Piter Drakirin özü "məsrəflərə qənaət olunmasında sonuncu mərhələ" ilə "iqtisadiyyatda tanınmayan materik" olaraq qiymətləndirmişlər. Bəzi nəzəriyyəçilər logistika imkanlarına həmin aspektdə yanaşılmasım tədqirə layiq vəziyyət kimi qiymətləndirməklə onu daha çox genişləndirdilər.

Logistikanın qeyd edilən bu geniş traktovakasıyla həmfikir sayılan ingilis alimlər D. Benson ilə D. Uaytxed bir az da irəli getməklə göstərirdilər ki, logistika bunların hamısı ilə yanaşı bazarın tədqiq və proqnozlaşdırılması; istehsal, xammal

və materiallar tədarükatı planlaşdırılması; malyeridilişi ilə əlaqəli bəzi ardıcıl əməliyyatlar və istehlakçılara göstərilmiş xidmətlərin tədqiqini belə əhatə edir [12, s.11].

Xarici mütəxəssislər və alimlər tərəfdən logistikaya verilmiş təyinatlardan bu cür qənaətə gəlmək mümkündür ki, əksər funksiyaları burda intensiv tətbiq olunan marketinqə nəzərən logistika xeyli geniş kateqoriyaları öz üzərində birləşdirir.

Sözün tam aspektində, logistika məhsul istehsalı üzrə zəruri sayılan xammal və materiallar əldə olunması üsulları öyrənilməsi, tədarükat bazarının tədqiq edilməsi, məhsulgöndərənlərin dəyərləndirilməsi və seçilmə mərhələsindən başlamış bu aspektdə məhsul istehsalının təşkil edilməsi, ehtiyatların yaradılması, nəqletmə metodlarının seçilməsi üzrə mərhələlər belə daxil olmaqla dəqiq əmtəəlik məhsullara məqsəd bazara çıxarılması, bölüşdürməsi və satış mərhələlərinə kimi bütöv bir sistemdi.

Logistikaya verilmiş təyinat və anlayışlar sahəsi üzrə yaxın xaric hesab edilən Rusiya Federasiyası alimlərinin xidmətləri danılmazdır. Bu dövlətin alimləri yaxın, həmçinin uzaq xarici dövlətlərin alimlərindən fərqlənərək logistikanın praktiki reallaşdırılmasməsələsində geri qalsalar belə logistikanın geniş definisiyası nöqteyi-nəzərdən onlan qabaqlamışlar və bizcə logistikaya doğru-düzgün traktovka - izah veriblər [18, s.55].

Logistikanın genezisinə nəzər salsaq təkamül baxımından keçən 20-ci əsr onu bir çox tarixi inkişaf mərhələlərinə bölmək olar. Material, maliyyə, həmçinn informasiya axınlarının ilk mənbədən-istehsal yerindən son istehlakçıya kimi hərəkətinin kompleks idarə olunması bacanğı, mədəniyyəti olaraq dəyərləndirilmiş logistika iqtisadiyyat sahəsində 30 ildən çox bir zaman ərzində tətbiq olunmasına baxmayaraq hər birisi spesifik xarakterə sahib dörd mərhələdən keçmişdir.

Birinci mərhələnin özü - 1920-1950 - ci illər əhatə edir və həmin dövr iqtisadi fikir tarixi üzrə "fraqmentarizasiya" (hissələrə ayırmaq) dövrü olaraq səciyyələndirilir. Odur ki, material ehtiyyatlarının idarə olunması və ümumi xərclərin azaldılmasında inteqrativ alət hesab edilən logistika, logistik ideyalar

biznes sahəsində diqqət mərkəzindən əsaslı şəkildə kənar idi və biznes işinin normal təşkili məqsədilə ona o dərəcə də ehtiyac, tələbat hiss edilmirdi. Ancaq nəzərə almaq gərəkdir ki, həmin dövrdə bir çox logistik funksiyalar xüsusən də məhsulların istehsal olunması, nəql edilməsi və anbarlaşdırılması üçün çəkilən xərclərin azaldılması önəmli əhəmiyyətə sahib idi.

Bütün çatışmazlıqların olmasına baxmayaraq nəzər salınan dövrün ən önəmli keyfiyyət üstünlüyü bundan ibarətdir ki, məhz həmin dövr ərzində ilk rüşeymi əmələ gəlmiş logistik konsepsiyaların gələcək zamanda tətbi edilməsi üçün ilk şərtlər müəyyənləşdi. Bu cür şərtlərə xüsusi olaraq aşağıda göstərilənlər: məhsulların bölüşdürülmə sistemində ehtiyatlar və nəqliyyat məsrəflərinin səviyyəsinin yüksəlmə prosesi; nəqliyyat tarifləri artması; marketinq konsepsiyası ortaya çıxması və tez tətbiq olunması; hərbi logistikanda nəzəri və praktik inkişaf aid edilir. Nəzər salınan tarixi dövrdə ilkin logistik təşkilatlar və cəmiyyətlərin əmələ gəlməsinə də ayrıca diqqət yetirmək lazımdır.

İkinci mərhələdə - 1950-ci illərin ortasından 1970-ci ilə kimi olan müddəti əhatə etməkdədir. Mütəxəssislər həmin dövrü logistikanın əmələ gəlməsi (konseptualizasiya) dövrü olaraq təsnif edirlər. İkinci dövrdə logistikanın nəzəri və praktik nöqteyi- nəzərdən tezliklə inkişafı ilə səciyyələnməkdədir. Həmin dövrdə logistika təfəkkür tərzi olaraq mövcud olmuş, həmçinin praktiki cəhətdən məhsullar bölüşdürülməsinin tam olmasa belə (hissə- hissə) optimallaşdırılmasına görə xarakterizə olunur.

Qeyd edilən dövrdə məhsulların fiziki bölüşdürülməsi üçün ehtiyac yaranması marketinq fəlsəfəsi əmələ gəlməsi sayəsində alıcı bazarının köklü keyfiyyət dəyişikliyinə məruz qalması ilə əlaqələndirilərək izah edilirdi. Bu halda məhsulgöndərmələr üzrə servis xidməti təşkili bazar strategiyası işlənib hazırlanmasında və seçilməsində həlledici önəm kəsb edirdi.

Bu dövrdə logistikanın qərb dövlətlərinin biznes fəaliyyəti üzrə intensiv tətbiq olunması (ekspansiyası - genişlənmə və yayılması) hər şeydən öncə məlum olduğu kimi məhsulların fiziki bölüşdürülməsi üçün çəkilmiş ümumi xərclərin azaldılma konsepsiyasımn əmələ gəlməsi ilə şərtləşmişdi, onunla əlaqəli idi.

Üçüncü mərhələ - 1980-ci ildən 1990-cı illər ortalarına kimi bir müddəti əhatə etməkdədir. Qeyd edilən dövr qərbdə modern marketinq və inteqral konsepsiyaların sürətlə inkişafı ilə xarakterizə edilir. ABŞ-ın Miçiqan Universitetindəki logistika üzrə nüfuza malik və hörmətli alimlər və mütəxəssislərdən biri sayılan professor Donald Bauersoksun özü təsadüfi deyildir ki, həmin dövrə "logistik intibah" dövrü deyilmişdir.

Baxılan dövrdə logistik fenomenin "yüksəli və coşğunluğu" ilə əlaqəli dünya iqtisadiyyatında önəmli dəyişikliklər: informasiya texnologiyası sahəsi üzrə inqilab və fərdi hesablama texnikalarının (kompyuterlərin) tətbiq edilməsi; bazarlarda qloballaşma; iqtisadiyyat infrastrukturunun dövlət tənzimlənmə mexanizmində baş vermiş əsaslı dəyişikliklər; məhsul keyfiyyətinin idarə olunması fəlsəfəsinin geniş yayılma prosesi; iqtisadi əməkdaşlıq və strateji ittifaqın inkişaf dinamikası; biznesin təşkilindəki struktur dəyişikliklər və s. baş verdi.

1980-1990-cı illəri kompyüter "əsri" kimi adlandırırlar. Əlbəttə ki, logistikanın gələcəkdəki inkişafını məhz kompyüterləşdirmənin tətbiq edilməsi ilə təmin etmə məsələsi bütün logistik menecerlərin qarşısında dayanan önəmli məsələ idi. Makroprosessor texnikası təkmilləşdirilməsi və onun sənaye baxımdan inkişaf etmiş dövlətlərin iqtisadiyyatının bütün sahələri üzrə aktiv tətbiq prosesi informasiya-kompyüter texnologiyası sahəsindəki inqilabi dəyişikliklərlə nəticələndi.

Logistikanın inteqrativ konsepsiyası yaradılması və istifadə olunmasında təyinedici rolu ümumiyyətlə, real zaman miqyasına görə informasiya əlaqəsi üzrə mövcud sistemləri tətbiq edərək material axınına mütəmadi nəzarət olunması imkanlar yaranması, ortaya çıxması faktoru oynadı.

Dördüncü mərhələyə isə - logistikanın perspektiv inkişafetmə və tətbiq mərhələsi deyilir. Xüsusi olaraq həmin faza bazar iqtisadiyyatı sayəsində inkişaf edən dövlətlər üçün xeyli xarakterikdir. Dördüncü mərhələnin özü istehsal, təchizat, satış, həmçinin istehlak proseslərinin hər biri üçün kompleks yanaşaraq inteqrativ logistik sistemin tam qurulmasını nəzərdə tutmaqdadır.

Logistika sahəsində bəzi nəzəri məsələlərin həlli məhz həmin dövrə təsadüf etməkdədir. Odur ki, məhsulların xidmət müddətləri ərzində çəkilmiş məsrəflərin maksimum azaldılmasına görə "logistik konsepsiya" məvhumu məhsulların həyat dövranının mərhələlərinin hamısı daxil edilərək daha çox genişləndirildi [12, s.51].

Nəticədə, dördüncü mərhələ üzrə logistika inteqrativ logistikada mütərəqqi konsepsiyalardan istifadə etmiş firmaların rəqabət mübarizəsi üzrə önəmli strateji alətə çevrilmişdi. Müasir mərhələ üzrə beynəlxalq bazarda logistik konsepsiyanın gələcəkdəki təkamülünə təsir göstərə biləcək əsas ənənələr formalaşmışdı.

Bütün qeyd edilənlərdən bu cür məntiqi nəticəyə gəlmək mümkündür ki, logistika anlayışı altında adətən aşağıdakılar anlaşılır:

- ➢material ehtiyyatlarının ilkin mənbədən yekun təyinat məntəqəsinə kimi hərəkətində təzə istiqamət;
- ➢zəruri həcmdə yükü az məsrəflərlə lazım olan yerlərdə və tələb edilən zamanda almaq üçün həyata keçirilmiş ayrı-ayrı xarakterə malik fəaliyyət növləri məcmusu:
- ➢məhsul istehsal olunması və yüklərin nəql olunma proseslərinin inteqrasiyası;
- ➢məhsullarda fiziki bölüşdürülmənin idarə edilmə forması;
- ➢hazır məhsulların istehsal yerindən istehlak sahəsinə səmərəli hərəkəti;
- ➢material və informasiya axınının əhəmiyyətli idarəetmə metodlarının hazırlanması ilə əlaqəli yeni elmi istiqamət;
- ➢ayrı-ayrı axınların informasiya sistemi;
- ➢istehsal və bölgünün əhəmiyyətli təşkili barədə elm və s.

Logistikanın iqtisadi mahiyyəti və ayrı-ayrı fəaliyyət sahələrində baş vermiş iqtisadi proseslər ilə qarşılıqlı əlaqələrinin dərin və hərtərəfli araşdırılması məqsədilə logistikanın tarixi inkişaf mərəhələləri və onun inkişafını şərtləndirmiş amillərin təhlil olunmasına xeyli ehtiyac duyulur [18, s.81].

1.2. Logistikanın inkişafını şərtləndirən amillər

Bir elmi sahə yaxud da normal biznes fəaliyyəti həyata keçirilmə vasitəsi hesab edilən logistika 1950-ci illərin əvvələri birinci dəfə ABŞ-da mülki sahə üzrə formalaşmışdır. Logistikanın inkişaf təkamülü sənaye baxımdan inkişaf etmiş dövlətlərdə bazar iqtisadiyatının tarix və inkişaf təkamülü ilə xeyli bağlıdır. Bu belə olsa da, "logistika" məfhumundan 1970-ci illər sonlarından etibarən dünya dövlətlərinin iqtisadi təsərrüfat sistemi üzrə hərtərəfli və geniş istifadə edilməyə başlandı.

İstehsal həcminin çoxaldı, ölkədaxili və beynəlxalq münasibətlərin genişləndiyi bir mühitdə mübadilə sferasına məxsus olan xərclərin belə səviyyəsinin yüksəlmə faktoru sahibkarın bazar fəaliyyətinin optimallaşdırılması üçün yeni formalar axtarılıb tapılması üçün cəhdlərini gücləndirdi.

Logistikadan aktiv istifadə etməkdə olan qərb dövlətlərinin praktiki təcrübəsindən məlum olur ki, xammal, material, yarımfabrikatlar və dəstləşdirici məmulatların ilk mənbədən yekun təyinat məntəqəsinə kimi ümumi hərəkətlərinin 93%-i onların ayrı-ayrı maddi-texniki təchizatı kanallarından ötüb keçməsi, daha doğrusu, adətən tədavül kanalları üzrə yığılıb qalmasına və saxlanmasına sərf olunur [22, s.49].

Rəqabət mübarizəsi mühitində fəaliyyətdə olan milli və beynəlxalq bazar subyektləri (məhsul istehsalçısı) təbii ki, qiymət və keyfiyyət parametrlərinə əsasən özlərinin bazar mövqesinin möhkəmləndirilməsi, satış payları artırılması, ən çox istehlakçıların cəlb olunması və son olaraq bazar liderliyinə malik olmaq məqsədilə bütün birbaş və dolayı məsrəflərinin konkret uçotunu aparmalı, həmçinin onun azaldılma yollarını müəyyənləşdirməlidir.

Nəticədə, fikrimizi ümumiləşdirməli olsaq logistikanın inkişaf etməsi bir yandan firmalar və şirkətlərin malyeridilişi ilə əlaqəli zaman və maliyyə xərclərinin azaldılmasına cəhd etmələri ilə əsaslandırılırsa, digər yandan isə aşağıdakı iki:

➢ bazar münasibətlərinin mürəkkəbləşmə və məhsulların bölüşdürülmə prosesinə kəmiyyət və keyfiyyət olaraq yüksək tələbkarlıq;

➢ çevik istehsal sistemləri yaradılması kimi fsktorlarla müəyyənləşir.

Demək olar ki, logistikanın inkişaf etməsi əhəmiyyətli şəkildə istehsal strategiyası və malyeridilişi sistemi üzrə önəmli dəyişikliklərlə müşahidə edilən satıcı bazardan istehlakçı bazarına keçidlə əlaqələndirilməkdədir. Dəyişkən xarakterə malik bazar tələbinə çevik reaksiya vermiş istehlakçılar nəticədə xidmətin keyfiyyəti - yaxşılaşdırılması, alıcı sifarişlərinin yerinə yetirilməsi üçün sərf olunan zamanın azaldılması və uyğun formada razılaşdırılan məhsulgöndərmə qrafiklərinə şərtsiz riayət olunmasına nail olurlar. Bu cür bir mühitdə, bütün bunlarla birgə, vaxt faktoru məhsulun qiymət, həmçinin keyfiyyət faktorları ilə yanaşı istehsalçı firmaların modern bazarda uğurlu fəaliyyət göstərmələrini müəyyənləşdirmiş əsas faktora çevrilir.

Logistikaya məxsus qərb ədəbiyyatlarının həyata keçirdikləri geniş təhlilə görə bu cür nəticəyə gəlmək mümkündür ki, bəzi müəlliflər eyni bir əməliyyat, funksiya və hərəkətin təsvir edilməsi üçün ayrı-ayrı anlayışlardan istifadə edir. Bu da əksər hallarda tədqiqatçılar, alimlər və mütəxəssislərin arasında logistikanın nəzəri, həmçinin metodoloji bazası formalaşması vəhətdən müəyyən dərəcədə çətinliklər yaradır [13, s.266].

Elmi fənn olaraq logistika müxtəlif bölmələrə: təchizat logistikası (logistics of supply), istehsaletmə (sənaye) logistikası (production logistics), satış logistikaları (logistics of distribution), nəqliyyat logistikaları (traflic logistics) və s. ayrılıbdır. Praktiki şəkildə “logistik” anlayışının tez-tez rast gəlinməkdə olan sinonimlər cədvəl 1.1 -də verilibdir.

Cədvəl 1.1.

Xarici ədəbiyyatlar üzrə “logistik” anlayışının az-çox istifadə edilən sinonimləri

Termin ingiliscə adı	Adın tərcümə olunmuş variant
Physical distribution	Fiziki bölüşdürmə
Marketing logistics	Markentinqin logistikası
Materials management	Material menecmenti

Logistics engineering	Logistik injirinq
Industrial logistics	Sənaye logistikası
Business logistics	Biznes-logistika (kommersiya logis- tikası)
Logistical management	Logistik menecment
Integrated logistics management	İnteqrativ logistikada menecment
Supply management	Təchizatın menecmenti
Logistics pipeline management	Logistik kanalların menecmenti
Distribution management	Bölüşdürmənin menecmenti
Supply chain management	Logistik dövrənin menecmenti
Integrated distribution	İnteqrativ distribyusiya
Supply chain logistics	Məhsulgöndərmələrin logistikası
Service response logistics	Xidmət logistikası

Mənbə: Rushton A., Croucher P. and Baker P. 2014: s.721, materiallara əsasən müəllif tərəfdən tərtib edilibdir.

Logistikaya verilən bu cür geniş təfsirlər iki önəmli səbəblə: mülki - biznes sahəsi üzrə logistikanın tarixi cəhətdən inkişafı məqsədilə müddətin o dərəcə də böyük olmaması, həmçinin bazar münasibətləri təkmilləşdirilməsi baxımından qərbdə mövcud olmuş logistik konsepsiya genezisi ilə bağlıdır.

Logistikanın nisbi mənada təzə olmasma baxmayaraq o cümlədən çox sürətlə inkişaf edən sahədi. Logistikanın terminoloji aparatına və terminologiyasına birbaş aid edilən əksər məsələlər mütəmadi konkretləşdirilir, yeniləşdirilərək bazar iqtisadiyyatının tələbləri cəhətdən yeni məzmunu və mahiyyəti kəsb edir. Bununla əlaqəli olaraq xarici dövlətlərdə, həmçinin də respublikamızda logistikanın keçmiş olduğu tarixi yola nəzərin yetirilinəsi, indiki dövrdə onun mövcud durumunun və perspektiv inkişaflarının analitik dəyərləndirilməsi xeyli əhəmiyyətlidir.

Logistika özünün inkişafını xüsusilə müəyyənləşdirən amillərlə birgə bunun üçün imkan yaratmış amilləri belə nəzərə almaq lazımdır. Bura hər şeydən öncə:

- iqtisadi məsələlərin həll edilməsi üçün sistemlər və kompromisslər nəzəriyyəsindən istifadəetmə;

➢kommunikasiya sahəsi üzrə elmi-texniki inkişafının sürətləndirilməsi, mübadilə sferası üzrə istifadə edilən sonuncu nəsil EHM - nin firmalarda təsərrüfat praktikasında tətbiq;

➢məhsulgöndərmələr üzrə qaydalar və normaların xarici-iqtisadi fəaliyyətlərə uyğunlaşdırılma prosesi (unifikasiyası), ixracat və idxal üzrə ayrı-ayrı səpkidə məhdudiyyətlərin ortadan qaldırılması, dünya təsərrüfat sistemi daxilində intensiv iştirak edən dövlətlərin logistik yük vahidləri daşınmasında istifadə etmiş olduğu yükləmə-boşaltma vasitəsi, hərəkətedici heyət və ümumilikdə nəqliyyat vasitələrinin texnik parametrlərinin standartlaşdırılması daxil edilir.

Bütün bu qeyd edilənlər isə həm mikro, həm də makrosəviyyədə logistik konsepsiya formalaşmasım aktuallaşdırmışdı. Əlbəttə ki, bu cür bir konsepsiya hər şeydən öncə iki önəmli: sistem və kompromisslər nəzəriyyəsi işlənib hazırlanmasına əsaslanmaqdadır [25, s.589].

Bazar subyektlərinin özü yüksək xərc tutumlu sayılan məhsulların fiziki bölüşdürülməsinə xeyli diqqətlə yanaşırlar. Bu cür bir mühitdə təbii ki, bir yandan istehlakçıların hazır məhsul istehsalçısına, digər yandan isə istehsalçıların özünün onlar üçün xammal, material, o cümlədən dəstləşdirici məmulatları göndərənlər üzrə analoji reaksiyası həm əmələ gəlir, həm də çoxalır.

Nəticə etibarilə ayrı-ayrı bazar subyektlərinin arasında mürəkkəb münasibətlər sistemi formalaşır, bu isə öz-özlüyündə təchizat və satış sferası üzrə mövcud olmuş təşkilati strukturun modifikasiyasını tələb etməkdədir. Bütün həmin tələblərin yerinə yetirilməsi də ayrı-ayrı yönlərdə malyeridilişinin optimallaşdırılma prosesi üzrə işləri aktivləşdirməkdədir.

Aydın olduğu kimi istehsalın təşkili zamanı istifadə edilən ənənəvi konveyerlərin robotlar ilə əvəzlənməsi, yəni istehsalın robotlaşdırılması əhəmiyyətli şəkildə canlı əməyə qənaət olunmasına və kiçik partiyalar ilə məhsul hazırlanmasının hesablama işlərin rentabellik səviyyələrini artıran çevik istehsal strukturları yaradılmasına gətirib çıxarmaqdadır.

Logistik çərçivə üzrə sistem iştirakçılarının arasında qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin tənzimlənməsi, uzlaşdırılma kompromisslər nəzəriyyəsinin yardımı ilə həyata keçirilir. Məhz buna əsasən sistemi ümmilikdə təmin etmiş səmərə əldə olunur [12, s.55].

İqtisadi kompromisslərin özü-sahibkarlıq fəaliyyəti ilə əlaqəli kompleks məsələlər üzrə qərarlar qəbul olunması prosesində tətbiq olunan kateqoriyadır. O, istər müəıssisənin müxtəlif struktur bölmələrinin arasında, istərsə də logistik proses iştirakçılarının arasındakı iqtisadi maraqları göstərən müvafiq hesablamalar formasında ifadə olunur.

Buradan bu cür nəticə hasil edilir ki, kompromisslər sistemdaxili məsrəflərin artmasına gətirib çıxarmaqdadır. Standartlar çərçivəsində istehlakçılar üçün yüksək xidmət göstərilməsi sayəsində satışdan əldə olunan qazancların da mütləq həcmi çoxalır. Daha doğrusu, məsrəflər nə dərəcə artırsa onlara mütənasib şəkildə gəlirlərdə bir o dərəcə artır, yəni məsrəflərin artma səviyyəsi ilə qazancların artma səviyyəsi eynilik təşkil edir. Bu halda əgər gəlirlə xərcin arasında olan fərq müqayisə edilən dövrdə əvvəlkindən fərqlənərək böyükdürsə, o zaman hökm etmək mümkündür ki, kompromiss nəticədə "məsrəf-effektivlik" əlaqələrinin yaxşılaşdırılması üçün xidmət göstərmişdir.

Strateji səviyyə müəssisənin strateji planlarının tərtib olunduğu səviyyə hesab edildiyi üçün məhsulgöndərənlər və bölüşdürmə sistemlərinin seçilməsi olaraq fundamental xarakterli məsələlər məhz həmin mərhələdə həll edilir. İstehsalın təşkil edilməsi və bazarla əlaqəli məsələlərin həll olunması bir ildən üç ilə qədər müddəti əhatələyən aşağı səviyyə - ikinci mərhələdə gerçəkləşdirilir.

Nəzərə almaq gərəkdir ki, aralarında qarşılıqlı əlaqələr və fəaliyyət uçota alınmayaraq hansısa bir element üzrə xərclər azaldılmasına cəhd edilməsi əks-neqativ nəticələrə gətirib çıxara bilir. Məsəl üçün, əgər firmalar və şirkətlər dəmir yol nəqliyyatından istifadə edərək məhsulgöndərmələri gerçəkləşdirirsə əlbəttə ki, hava nəqliyyatına nəzərən çəkilmiş nəqliyyat xərclərinin məbləği aşağı səviyyə olacaqdır. Və ya əmtəəlik resursların saxlanmasına çəkilmiş xərcləri

minimumlaşdırma hər bir müəssisə və şirkətin logistik menecmentində ali məqsəddir.

Konkret olaraq kompromisslər nəzəriyyəsindən malyeridilişi prosesinin təşkilində ümumi xərclərin azaldılması və məcmu gəlirlər artırılmasına müsbət təsir göstərən qərarlar seçilməsində istifadə edilir. Makrosəviyyədə - firmalararası əlaqələrdə də analoji nəticələr belə ki, logistik prosesin iştirakçılarının hamısının iqtisadi marağının (sahədən kənar əldə olunan iqtisadi səmərənin hesabına çəkilmiş əlavə məsrəflər kompensasiyasına nail olaraq) uzlaşdırılma yolu ilə təmin olunur [21, s.332].

Şərtsiz şəkildə, logistikanın inkişaf etməsi üçün obyektiv imkanlar yaradılmasında önəmli rolu rabitə vasitəsi və informatika sahəsi üzrə texniki tərəqqi oynamaqdadır. Qeyd edilən sahələrdə texniki inqilab nailiyyətlərinin ardıcıl, həmçinin intensiv tətbiqi malyeridilişi ilə əlaqəli olan bütün əsas, o cümlədən köməkçi proseslərə yüksək səviyyəli nəzarət olunmasına geniş imkanlar yaradır.

İlk mənbədən son təyinat məntəqəsinə kimi material axınları hərəkətinə nəzarət edilməsi prosesində modern informasiya vasitələrinin tətbiq edilməsi “kağızsız” texnologiyalardan istifadə edilməsinə imkan yaradır. “Kağızsız” texnologiyanın tətbiq olunmasının mahiyyəti bundan ibarətdir ki, məsəl üçün, material ehtiyyatlarının təyinat məntəqəsinə daşınması prosesini həyata keçirən nəqliyyat vasitələrindəki yükləri müşahidə edə bilən xeyli sayda sənədlərlə birgə sinxron şəkildə rabitə kanallarının vasitəsilə göndərilmiş hər yük vahidlərini xarakterizə etmək məqsədilə zəruri informasiyalar belə ötürülür. Bu cür bir sistemin fəaliyyətində idarəetmə qərarları qəbul etmək məqsədilə həmin material ehtiyyatlarının hərəkət yönündən istənilən sahəsində daşınan yüklər haqqında lazımlı informasiyanın əldə olunması prosesi asanlaşır.

Mahiyyət baxımdan logistik sistemi bu yaxud da başqa səviyyədə təmin edən informasiya sistemi yaradılmaqdadır. Bunun olması, informasiya sistemini bütün deyilən məlumatlarla biegə həmçinin seçilən məqsəd bazarı tutumu və onun məhsullar ilə təmin olunması səviyyəsi haqqında məlumatlarla belə təmin edilir.

Bütün qeyd olunanlarla yanaşı müxtəlif istehlakçı qruplarının tərəfindən əldə edilən material ehtiyyatlarının dəyərinin ödənməsi ilə əlaqəli əməliyyatların kompyüterləşdirilməsi belə böyük önəm daşıyır. Belə əməliyyatların sürət və dəqiqliyi firmanın və müəssisənin sahib olduğu maliyyə vəsaitlərinin hərəkətlərini əks etdirən balans və yekun nəticədə də kapitalın dövriyyəsinə tam şəkildə təsir göstərir.

Nəticədə, rabitə və informasiya sahəsi üzrə elmi-texniki inkişaf bütün növ informasiyaların önəımini artırmaqla yanaşı firma daxilində yaxud da onun hüdudlarından kənar material axınları hərəkətinə nəzarət edən, həmçinin informasiya sistemləri yaradılmasına və fəaliyyətinə məsuliyyəti daşıyan struktur böləmələrinin hazırki fəaliyyət formalarında belə əsaslı dəyişikliklərə gətirib çıxarmışdı [23, s.19].

Həmçinin milli standartlara sahib məhsullarda mövcud olmuş müxtəliflik, böyük məsafələr üzrə məhsullar daşınması və informasiyalar ötürülməsində ortaya çıxmış çətinliklər, beynəlxalq ticarət subyekti olaraq məhsul və onunla əlaqəli maliyyə hesablaşmaları yerinə yetirilməsi məqsədilə istifadə edilən sənəd növləri müxtəlifliyi və sürətli çoxalan həcmi, idxal kvotası mövcudluğu, ixracatdakı məhdudiyyətlər, məhsullar qablaşdırılması və yüklərin etiketkasına qoyulmuş ciddi tələblər, yükün daşınmasında istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin ayrı-ayrı parametrlərə sahib olması material axınlarının beynəlxalq səviyyə üzrə, hərəkətinin təşkili üçün maneəçilik törədən amillər olduqları üçün onların sadələşdirilməsi, minimumlaşdırılması yaxud da aradan qaldırması üçün tədbirlər həyata keçirimişdi.

Belə bir zamanda beynəlxalq bölüşdürmə mərkəzləri quruldu, anbarlar və yük terminallarının yerləşdirilmə sxemi dəyişdirildi. Qərbi Avropa dövlətlərinin iqtisadiyyatında inteqrasiya prosesinin həyata keçirildiyi və vahid Avropa bazarı yaradıldığı bir mühitdə yükləmə - anbar məntəqələri konsentrasiyası gerçəkləşdirməyə başladı. Logistik yük vahidləri qablaşdırılmasında tətbiq olunan tara və daşınmada istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin texniki parametri vahid formaya (uniflkasiya) salınmışdı Bu da öz-özlüyündə yüklərin hərəkəti üzrə

nəzarət olunmasında avtomatlaşdırlmış idarəetmə sistemlərinin tətbiq perspektivlərini genişləndirdi.

1.3. Azərbaycanda logistikanın inkişaf perspektivləri və bu istiqamətdə dövlət dəstəyinin səmərəli təşkili

Müasir iqtisadi mühitdə logistika. ölkəmizdə həm nəzəri, həm də praktiki cəhətdən lazımi qədər geniş inkişaf etməyibdir. Bu, əgər bir yandan dövlətin bazar iqtisadiyyatına keçməsi, iqtisadi sahələr üzrə həyata keçirilən struktur islahatlar ilə əlaqələndirilirsə, digər yandan məqsəd bazarları üzrə müstəqil və sərbəst fəaliyyət göstərmək üçün tam olaraq uyğunlaşmayan istehsalçılar və istehlakçıların logistik idarəetmələrinin mahiyyətini, onun prinsiplərinin və metodlarının tətbiq xüsusiyyətini axıra kimi dərk etməmələri ilə əlaqəlidir. Belə ki, logıstikanın tətbiq edilməsini məqsədəuyğun hesab etmiş iqtisadi zonaları, sahələri xeyli asanlıqla müəyyənləşdirmək olaraq.

İnhisarçılıq sözün tam aspektində logistikadan istifadə perspektivlərini əhəmiyyətli şəkildə məhdudlaşdırır. Bazar iqtisadiyyatında həvəsləndirici motiv hesab olunan rəqabət və rəqabət mühitinin istehsalçı firmaların arasında olmamağı logistik təfəkkür əmələ gəlməsinə və onun inkişafına əsaslı şəkildə maneçilik törədir.

Respublikamızda logistikanın inkişaf etməsi üçün zəruri şərtlər təkrar istehsalın bütün fazaları üzrə inhisarçılıq ənənəsinin iqtisadi əsaslnın ləğv olunmasından ibarətdir. Əks halda iqtisadi tərəfdaşlar sərbəst seçilməsinə əsaslanmış rəqabətin inkişaf etməsi üçün, bazar konyukturası baxımdan qiymətin yaranması və sifarişlər formalaşması üçün şərait yaradılmasını təmin etmə mümkün deyil. Məhz həmin şərait bazar iqtisadiyyatı üzrə uyğun olan normal iqtisadi şəaritin mövcud olmasını müəyyənləşdirərək ancaq bundan sonra ölkə iqtisadiyyatı üzrə logistik idarəetmə üsullarının effektiv tətbiqi barədə mülahizələr aparılmasını həyati tələbata çevirməkdədir [12, s.52].

Bazar iqtisadiyyatı mühitində dövlət bazar subyektinin inhisarçılıq meyllərinin ortadan qaldırılmasına yönəldilən geniş tədbir kompleksinə sahib olmalı və onu iqtisadi inkişaf mərhələləri üzrə həyata keçirməlidi.

Ümumilikdə, bir yandan firmalar və şirkətlərin məqsəd bazarları yaxud da onun seçilən seqmentlərində mövqelər möhkəmləndirilməsi üçün xidmət edən marketinqin və logistikanın prinsipləri və metodlarından fundamental şəkildə yararlanmaları dövlət iqtisadiyyatında rəqabət şəraitinin əmələ gəlməsini şərtləndirməkdədir. Digər yandan isə bazar iqtisadiyyatı ilə onun müəyyən inkişafetmə səviyyəsi logistikanın fundamental elm sahə olaraq bütün bazar subyektlərinin tərəfdən tətbiq sferasını genişləndirməkdədir.

Həmçinin dünya iqtisadiyyatında inteqrasiya münasibətlərinin inkişaf etməsi və biznesin qlobal xarakterlər alması ilə xarakterizə edilən həmin mərhələdə beynəlxalq səpkiyə malik logistik sistemlər yaradılmasına zəmin formalaşdı. İri qərb müssisələr qlobal strategiyanın (ucuz xammal yaxud da onun ünsürləri, həmçinin əmək ehtiyyatlarının mövcud olduğu, tapıldığı yerlər daxilində beynəlxalq bazarlara məhsul istehsal olunması) inkişaf etdirilməsi üçün səy göstərirdilər.

Logistik sistemin əhəmiyyətliliyi və etibarlılığı iqtisadi göstəricinin ən vacib müəyyənedicisi olan iqtisadi məhsula təsir göstərir. Buna görə də lojistika dünya üzrə milli iqtisadi inkişaf arteriyası və əsas sahəsi sayılır. İnkişaf səviyyəsi ölkənin modernləşməsi və ətraflı milli güc səviyyəsini qiymətləndirmək məqsədilə vacib göstəricilərdən biridi. Logistika iqtisadi inkişaf və artımın sürətləndiricisidi. Loqistika sahəsi regional inkişafın davamlı saxlanılmasında ən vacib amil kimi özünü göstərir.

Qloballaşan müasir dövrdə rəqabət şəraitində logistikanın əhəmiyyəti artmaqdadır. Sual yaranır: logistika nə üçün indi bu qədər aktuallaşıb? O bir neçə amilə görə baş verdi: 1) iqtisadi, 2) informasiya 3) texniki. 1) şirkətlərin əsas prioriteti istehlakçıya göstərilən kompleks xidmətlərin keyfiyyətini və öz mənfəətini artırmaq üçün istehsal və dövriyyə xərclərinin azaldılması imkanlarını axtarmaqdır. Buna görə bazarın inkişafı kontekstində münasibət prinsipi "hesablama + fayda + istehlakçı" logistikanın əhəmiyyətinin artmasına səbəb olur. 2) İnformasiya bazar və logistikanı ən yaxından əlaqələndirir. Logistik proseslərin predmeti, vasitələri və komponenti informasiya axınlarıdır. 3) Texniki amil

(avtomatlaşdırma və kompüterləşdirmə) onunla bağlıdır ki, bir idarəetmə sistemi kimi logistika, onun subyekt və obyektləri nəqliyyat-anbar təsərrüfatında ümumi texniki nailiyyətlər və məhsul bazarlarında həlledici uğuru təmin edən idarəetmə əsasında inkişaf edir [18, s.260].

Logistika sahəsi bütün sektorların inkişafında bünövrə rolunu oynamaqla, əlavə dəyərin və yeni iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirlilik artırılmasında önəmli rol oynayır. Ölkəmizdə keyfiyyət və kəmiyyət göstəriciləri yüksəldilmə perspektivi üzərində yaradılan logistika və ticarət sahəsindəki regional və qlobal dəyər zəncirinə inteqrasiya, dünyadakı ən qabaqcıl təcrübələri üzrə nümunələrə əsaslanmış tranzit ticarətindən yüksək qazanc əldə etmək üçün əlavə dəyər yaratmış xidmətlər təmin ediləcəkdir. Həm Şərq-Qərb dəhlizi, həmçinin də Şimal-Cənub dəhlizinin üzərindəki səmərəli coğrafi mövqe sayəsində respublikamız istər tranzit ticarəti, istərsə də idxalixrac əməliyyatından pay əldə etmə imkanına sahibdir. Yeni limanlar və dəmir yolları ilə əlaqəli bəzi önəmli infrastruktur layihələri daha yekunlaşmaq üzrədir. Logistik fəaliyyətin təşkili, formalaşması, idarə edilməsi və inkişafı özünəməxsus metodlardan istifadə edilməklə həyata keçirilir.

Azərbaycanda logistikanın inkişafına xüsusi diqqət yetirilir. 2016-cı ildə Azərbaycanda logistikanın və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi qəbul edilmişdir. Bu sənəddə qarşıya qoyulmuş hədəflərə və məqsədlərə nail olunması üçün prioritet tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur. Ticarət həcminin artırılması və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi məqsədilə tranzit ticarətdən yüksək əlavə dəyər əldə olunması, özəl sektorun həmin sahəyə cəlb edilməsi və s. artıq nəzərdə tutulmuş tədbirlərin böyk əksəriyyəti yerinə yetirilmək üzrədir. Bu Strateji Yol Xəritəsi Azərbaycanın ticarət və logistika sahəsində iqtisadi inkişaf üzrə perspektiv istiqamətlərini müəyyənləşdirir. Burada bir çox strateji hədəflər və məqsədlərlə yanaşı, bu hədəf və məqsədlərə nail olmaq üçün tədbirlər planı hazırlanmış, bu tədbirlərin həyata keçirilməsinin əhəmiyyətləri qeyd olunmuşdur [7, s.37].

Azərbaycanı bölgənin mühüm ticarət və logistika mərkəzinə çevirmək, mühüm ticarət yollarından yararlanmaq üçün ticarət həcminin yüksəldilməsi

istiqamətində və logistika sahəsində dövlət investisiyalarının, özəl investisiya qoyuluşlarının çoxaldılması kimi hədəflər müəyyən olmuşdur. Azərbaycanın 2020-ci ilə kimi olan qısamüddətli strateji baxışı ticarət və logistika sahəsində tranzit yüklərin cəlb olunması və onlar üzərində əlavə dəyərin formalaşdırılmasına çatmaqdan ibarətdir. Təyin edilmiş strateji hədəflərə uyğun olaraq, ölkənin müvafiq imkanlarından və güclü tərəflərindən yararlanmaqla, aşağıdakı problemləri əhatələyən yeddi istiqamətin reallaşdırılması nəzərdə tutulur. Ölkənin regional əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilməsi üçün ölkəmizdən keçən tranzit yolların rəqabətə davamlı olmasında lazımlı səylərin göstərilməsi; Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ərazisi də aid olmaqla, müstəqil ticarət zonalarının fəaliyyətlərinin azad şəkildə aparılması və onların iqtisadi-texniki əsaslandırmaların aparılması; ölkə iqtisadiyyatının şaxələndirilməsi və ticarətin güclənməsi üçün tranzit ticarətindən əldə olunan dəyərin yüksəldilməsi Azərbaycanın 2025-ci ilə kimi olan uzunmüddətli strateji baxışı ticarət və logistika infrastrukturunun mühüm dərəcədə inkişaf etdirilməsi və tənzimləyici stimullar vasitəsilə bu sahə üzrə regionda cəlbedici ölkə olmaq, əsas qovşağa çevrilməkdən ibarətdir. 2025-ci ilədək olan dövr müddətində ölkənin regional əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilmə məqsədilə regional miqyas üzrə fəaliyyətdə olan şirkətlərin ölkədə bazalar yaradılması üzrə tədbirlər ediləcək, investisiya yatırımlarının artırılması üçün biznes mühitinin səmərəliliyi təmin ediləcək və həmin sahədə optimallaşdırılmış təşəbbüs və təkliflər yürüdüləcəkdir. Ticarət və logistika sahəsində güclü inkişafın təminatı vasitəsilə ölkəmiz regional şirkətlər üzrə logistika və ticarət mərkəzilərnə çevriləcək [1].

İlk olaraq, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu və respublikanın daxili ticarət şəbəkəsi üçün cəld inteqrasiyasının təmin olunması üçün dəmir və avtomobil yolu əlaqələr artırılacaqdır. Rayonlararasındakı əlaqələrin gücləndirilməsi üçün avtomobil yollarında tikinti və təmir işləri başlıca prioritetlər olacaq, yükdaşıma tutumu iqtisadi əhəmiyyətliliyi təmin edəcək həddə çatdıqda dəmir yolunun əlaqələri yaradılacaqdır. Həmin ticarət və logistika mərkəzi daxilində, prioritet sahə olaraq, 2025-ə kimi olan dövr başlanğıc və aralıq

ərzaq məhsulları emal olunması, əczaçılıq, əmtəəlik plastik vəsaitlər, gübrə istehsalı adlı sferalarda Azərbaycan dövlətinin üstünlüyü təmin olacaqdır. 2025-ə kimi Azərbaycanın ticarət və logistika sektoru, başlıca olaraq, özəl sektorun investisiyaları vasitəsilə təkamül etdiriləcəkdir. Həmin sahədə dövlət müəssisələri prioritetləşdiriləərək, özəl sektorun fəaliyyətinin artırılmasının istiqamətində mütəmadi olaraq tədbirlər təşkil olacaq.

2025-ci ildən sonra qarşıya qoyulan əsas məqsədlər Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində olan logistika qovşağı və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının kopleksindəki ticarət və logistika mərkəzinə, həmçinin müstəqil ticarət zonasına malik olmaqdan ibarətdir. Burada nəqliyyat şirkətləri ilə bərabər, qablaşdırma, saxlama və emalı kimi digər logistik funksiyalarını reallaşdıran mərkəz və şirkətlər yaradılacaqdır. Bu şirkətlər vergi güzəştlərinə nail olacaq və gömrük rüsumlarından azad olacaqlar ki, bu da istehsal istiqamətli şüur tərzinin təkmilləşdirməsinə və şirkətlərin rəqabət bacarığının yüksəldilməsinə böyük təsir göstərəcəkdir. Bu strateji baxış zamanı qarşıya qoyulan əsas vəzifələrin bir qismi olan ölkədə logistika sahəsinin başqa regionlarda da genişləndirilməsi təşkil ediləcək. Bu dövrə qədər Azərbaycanın hüdudları çərçivəsində ticarət və logistika mərkəzlərinin tikintisinin növbəti mərhələsi sona çatdırılacaq, regionlarda ticarət və logistika müəssisələrinin fəaliyyətinin stimullaşdırılması diqqət mərkəzində olacaqdır. Logistika proseslərinin idarə edilməsi sahəsində öndə gedən texnoloji infrastruktur qurularaq istifadəyə veriləcək. Xüsusi əmtəə növlərinin xarakterinə uyğun olaraq mərkəzi informasiya bazasına fərqli mənbələrdən informasiyalar toplanıb daxil edilir. Bu bazadan istifadə etməklə ölkədə yüklərlə bağlı fərqli əməliyyatlar mənfəətli və səmərəli formada qiymətləndiriləcəkdir.

Qloballaşan dünyada logistikanın və ticarətin inkişafı həm iqtisadiyyatın daha da inkişaf etdirilməsinə, həm də xarici investisiyanın həcminin artmasına mühüm təsir göstərir. Hesablamalara görə inkişaf etmiş ölkələrdə ÜDM-də logistika və nəqliyyat sistemi 3%-ə kimi artıma şərait yaradır. Logistik sistemə qloballaşan biznes fəaliyyətinin tərkib hissəsi kimi yanaşmaq lazımdır. Başqa sözlə desək, logistik sistemin inkişaf istiqamətləri artıq qloballaşma şəkildə həyata

keçirilir. Beynəlxalq logistik sistemin yaranması və inkişaf etməsinə bazarlarda meydana gələn rəqabət mühiti, bölgü kanalları və maliyyə amili təsir göstərir. Maliyyə cəhətdən əngəllərə isə gömrük, vergi, bank faizlərinin dərəcələri, kapitalın ötürülməsi üzrə qoyulan hədd, dövlətin ticarət siyasəti və s. aiddir [7].

Xüsusilə qeyd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində dövlət və xüsusi sektorlarda logistikaya ehtiyac hər gün daha da artmaqdadır. Ölkəmizdə logistika sisteminin müqayisəli təhlilini zəruri edən bir neçə səbəb vardır. Birincisi, ticarət, nəqliyyat və digər sahələrin inkişafında əsas rolunu oynamasıdır. Eyni zamanda, milli baxımdan logistika sektorunun inkişafı üçün coğrafi təhlilə zərurət duyulur. Bir çox ölkələr logistikanın mühümlüyünü bilərək bir çox təşəbbüs vasitəsi ilə onun innovasiyasına əhəmiyyət verirlər. İkincisi, sistemin inkişafı üçün logistika sektoruna maksimum prinsipi tətbiq edilir. Maksimum prinsipinə əsasən sistemin ümumi məhsuldarlığı gücsüz vasitələr hesabına müəyyən edilir. Buna uyğun olaraq logistika sisteminin hissələri analiz edilir və həmin hissələr ləğv edilir. Ümumiyyətlə Azərbaycanda logistika sferasında müəyyən olunmuş əsas məqsədlərdən biri, özəl sektorun fəaliyyət səviyyəsinin yüksəldilməsidir. İnfrastrukturu dövlət mülkiyyətində qorumaqla, idarəetmə sahəsində özəl sektorun payının artırılması, bu nəticədə ölkə iqtisadiyyatında logistika sferasının faydalılığının və əlavə dəyərinin çoxaldılması, təchizat zəncirində aparılan proseslərin mükəmməlləşdirilməsi planlaşdırılır [7].

Ölkə başçısının tapşırıqlarına əsas olaraq, hal-hazırda günümüzdə əsas istiqamətlərdən biri Azərbaycanın ixrac imkanlarının və yerli məhsulların xarici bazarlara çıxarılması potensialının genişləndirilməsidir. Azərbaycanın xarici ticarətinin strukturunun əsasını kənd təsərrüfatı məhsulları tutur. Məhz buna görə də həmin sahədə logistika mərkəzlərinin yaradılmasının böyük əhəmiyyəti vardır. Bundan irəli gələrməklə, Azərbaycanda ixrac imkanları genişləndirilməsi üçün nəinki respublikadaxili, eyni zamanda xaricdə də logistika mərkəzlərinin yaradılması nəzərdə tutulmuşdur. Məsələn, Qazaxıstan ölkəsinin Aktau şəhərində Azərbaycan Respublikasının İstehsal və Logistika Mərkəzinin fəaliyyətdə olması buna sübutdur.

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi, regional əhəmiyyətə malik logistika və ticarət qovşağına çevrilmə potensialı, regional bazarlara yaxınlıq və lazım olan infrastrukturun mövcudluğu logistikanın inkişafına zəmin yaradır. İnkişaf etmiş bazar infrastrukturunun, o cümlədən logistik sistemlərin mövcud olması aşağıdakıları təmin etməyə:

- ➢bazara istiqamətləndirilən məhsulların həcminin artmasına və infrastruktur xidmətlərindən istifadə edilməsinə çəkilən məsrəflərin xüsusi çəkisinin azaldılmasına;
- ➢məhsulların bazara irəlilədilməsi üzrə məcmu məsrəfləri aşağı salmağa imkan verir.

Ölkənin logistika sektorunun SWOT analizi Azərbaycan Respublikasında Lojistik və Ticarətin İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində verilmişdir [7]. Aparılmış SWOT təhlillərin nəticələrinə əsasən, Azərbaycan Hökuməti bir sıra strateji hədəfləri müəyyənləşdirdi və müvafiq layihələrin həyata keçirilməsini planlaşdırır. Bu strateji hədəflərdən bir neçəsinə nəzər salaq. Gələcəkdə qərb və şərq tranzit xəttlərinin Azərbaycana keçməsi, eləcə də Azərbaycan ərazisindən regional tranzit yüklərinin verilməsi bu yüklərdə əlavə dəyər yaratmağı planlaşdırmır. Strateji hədəflərə əsasən, ölkənin güclü və imkanlarından istifadə edərək prioritetlər həyata keçirilməlidir.

Beləliklə, Azərbaycanı uzunmüddətli perspektivdə regional logistika qovşağına çevirmək üçün tranzit dəhlizlərini rəqabət mühitinə gətirmək üçün müvafiq səylərin gücləndirilməsi, yeni Bakı Beynəlxalq Dənizinin əraziləri də daxil olmaqla sərbəst ticarət zonası fəaliyyətinin təşkili. Bakının Qaradağ rayonu Ələt qəsəbəsində yerləşən Ticarət Limanı, sərbəst ticarət zonaları üçün texniki-iqtisadi əsaslandırmalar hazırlanması, ticarət həcmi artırılması, həmçinin Azərbaycan iqtisadiyyatının daha çox şaxələndirilməsi üçün tranzit ticarətin daha çox əlavə dəyərinə nail olmaq gələcək illərin strateji hədəfinə çevrilmişdir. Bu strateji hədəflərə çatdıqda, Azərbaycanda real ÜDM 605 milyon artacaq, bunun birbaşa olaraq 400 milyon və 205 milyon artacağı gözlənilir. Ümumilikdə 8000 yeni iş yeri dolayı yolla, 10900 yeni iş yeri birbaşa yaradılacaqdır. Planlaşdırılan

bu tədbirlərin icrası üçün 3.160 milyon manat tələb olunur. Bu investisiyalar texniki və maddi-texniki əsaslandırılmadan sonra dövlət-özəl maliyyələşdirmə mənbələri hesabına təmin ediləcəkdir.

II FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA LOGİSTİKA SEKTORU VƏ ONUN PROBLEMLƏRİ

2.1. Ölkəmizdə logistika sektorunun inkişafi istiqamətləri və müasir vəziyyəti

Logistikaya elmi sahə olaraq yanaşılması və müasir təsərrüfatçılıq mühitində logistik metodlar və üsullardan istifadə edilməsinə tələbat əmələ gəlməsi Azərbaycanın bazar iqtisadiyyatı üzrə keçiddəki ilk illərə təsadüf edir. Ölkəmizdə yeni iqtisadi əlaqələrin yaradılması elmi-praktiki istiqamət sayılan logistika elminin intensiv inkişafetmə mərhələsinə qədəmi qoymasına əsaslı təsir edirdi. Bu müasir elmi sahə üzrə iqtisadi təhsil ocaqlarında elmi- texniki işçilər, menecerlər, sənaye və nəqliyyat müəssisələrində, mühəndislər və biznesmenlər üçün ciddi maraq dairəsində olması onun milli iqtisadiyyatda yeni olması ilə yox, ilk olaraq sənayecə inkişaf etmiş dövlətlərin iqtisadiyyatının təşkili üçün logistik yanaşmanın vermiş olduğu praktiki nəticələrlə bağlıdır.

Logistika və ticarət sahəsi bütün sahələrin inkişafı zamanı bünövrə rolunu oynamaqdadır və bununla belə əlavə dəyər, məşğulluq səviyyəsi və gəlirliliyin artırılması zamanı əsas rol oynayır. Azərbaycan Respublikasının yerləşdiyi səmərəli coğrafi mövqesi ticarət potensialının davamlı şəkildə artırılmasına imkan yaratmaqdadır. Azərbaycanın logistika sahəsinin daim inkişaf etdirilməsi onun regional və beynəlxalq bazarlardakı rolunun artmasına gətirib çıxaracaq.

Qlobal miqyasda rəqabət şirkətləri yüksək keyfiyyətli məhsulları daha az məsrəflərlə maksimum məhsul istehsal etməyə və bu məhsulları tələb olunduğu vaxtda və tələb olunan miqdarda alıcılara çatdırmağa, bazar payını qoruyub saxlamağa vadar edir. İstehsal məsrəflərinin var olduğu bir vəziyyətdə rəqabətə tab gətirmək üçün logistika faydalana biləcək ən əsas vasitədir. Bütün digər sahələrlə qarşılıqlı əlaqədə olan logistika sahəsi beynəlxalq bazarlarda rəqabət üstünlüyünü əldə etməkdə açar rolunu oynayır [27, s.296].

Hazırki dövrdə logistika fəaliyyəti təkcə malların və xidmətlərin hərəkətilə məhdudlaşmır, eyni zamanda alıcıdan sifariş götürülməsindən ona gərəkli olan məhsulun çatdırılmasına, tranzit və gömrük sənədlərinin tərtibindən tutmuş

saxlanmasınadək bütün prosesləri özündə əks etdirir. Beynəlxalq logistika hal-hazırda daşıma xidmətlərinin xərclərini azaltmaq, əlavə dəyər formalaşdırmaq üçün həm dövlətlərin, həm də şirkətlərin diqqətini cəlb edir.

Logistika və ticarət sahəsi digər sahələrin inkişafında özül, təməl kimi çıxış edir. Hər iki sahənin məşğulluq səviyyəsinin, gəlirliyin, əlavə dəyərin artırılmasında böyük rolu olmuşdur. Azərbaycanda ticarət potensialının sürətlə artmasına şərait yaradan əsas amil onun yerləşdiyi coğrafi mövqeyidir.

Azərbaycanın logistika sahəsinin davamlı inkişaf etdirilməsi onun beynəlxalq və regional bazarlarda mövqeyinin möhkəmlənməsinə gətirib çıxaracaq. Azərbaycanın həm idxalixrac proseslərindən, həm də tranzit ticarətindən yüksək gəlir əldə etmək imkanı var. Ölkəmizdə bir çox dəmir yolları, liman və s. kimi əhəmiyyətli infrastruktur layihələri nəhayət bitmək üzrədir.

Yuxarıda sadalananları nəzərə alsaq, Azərbaycan ərazisində özəl sahələrin iştirak səviyyələrinin çoxaldılması, intermodal və multimodal logistika infrastrukturlarının qurulması, ticarət həcminin artırılması və tranzit ticarətindən əldə olunan gəlirin daha da maksimumlaşdırılması məqsədi ilə müəyyən addımların atılması düşünülür [12, s.96].

Respublikamızda logistik konsepsiyaların tətbiq edilməsi və logistikanın inkişaf etməsi ilə əlaqəli problemlər özünəxas xarakterik xüsusiyyətlərə sahibdir. Bazar iqtisadiyyatı yolu sayəsində inkişaf edən dövlətlərin logistika sahəsində yığdıqları zəngin təcrübə və qərbdəki logistik konsepsiyanın inkişafetmə mərhələləri yenidən göstərdi ki, logistika sektorunun konkret nəzəri aparatı və praktik şəkildə logistik menecmentə tələbatın olması istehsal gücləri və texnologiyanın inkişaf səviyyələrini, siyasi durumu, müəyyən vaxtda təşəkkül tapmış bazar əlaqələrinin kamillik dərəcəsini müəyyən edə bilən bəzi şərtlərdən asılıdır. Müasir iqtisadiyyatda logistika sektorunun tətbiq imkanı və inkişaf xüsusiyyətlərinə respublikamızda hazırda mövcud olmuş sosial-iqtisadi, siyasi durum, həmçinin də iqtisadi islahatlar həyata keçirilmə mexanizmindən kənar deyil, logistik sistemin tətbiq xüsusiyyətinə prinsipial üstünlük verərək tam şəkildə

iqtisadiyyatın müasir durumu və inkişaf ənənələrilə bağlı olaraq nəzərdən keçirilməlidir.

Elmi-nəzəri tədbirlər sisteminin özü logistika ilə birbaş yaxud da dolayı əlaqədə olan böyük əhatə dairəsinə sahib ali təhsilli mütəxəssislər hazırlanması, həmçinin də logistikanın bu yaxud da başqa problemlərinin həll olunmasına yönəldilən və loqistikanın nəzəri, nəzəri-metodoloji əsaslarını təşkil edən bəzi elmi- tədqiqat işlərinin icar edilməsi və metodik göstərişlər hazırlanması ilə bağlıdır.

Azərbaycanda logistika sahəsinin müasir vəziyyəti, bu sahədə mövcud problemlər və onların həlli yolları 2016-cı ildə "Azərbaycan Respublikasında logistikanın və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi"-də öz əksini tapmışdır. Bu Strateji Yol Xəritəsi Azərbaycanın ticarət və logistika sahəsində iqtisadi inkişaf üzrə perspektiv istiqamətlərini müəyyənləşdirir. Burada bir çox strateji hədəflər və məqsədlərlə yanaşı, bu hədəf və məqsədlərə nail olmaq üçün tədbirlər planı hazırlanmış, bu tədbirlərin həyata keçirilməsinin əhəmiyyətləri qeyd olunmuşdur [7, s.12].

Azərbaycanı bölgənin mühüm ticarət və logistika mərkəzinə çevirmək, mühüm ticarət yollarından yararlanmaq üçün ticarət həcminin yüksəldilməsi istiqamətində və logistika sahəsində dövlət investisiyalarının, özəl investisiya qoyuluşlarının çoxaldılması kimi hədəflər müəyyən olmuşdur.

Azərbaycanın 2020-ci ilə kimi olan qısamüddətli strateji baxışı ticarət və logistika sahəsində tranzit yüklərin cəlb olunması və onlar üzərində əlavə dəyərin formalaşdırılmasına çatmaqdan ibarətdir. Təyin edilmiş strateji hədəflərə uyğun olaraq, ölkənin müvafiq imkanlarından və güclü tərəflərindən yararlanmaqla, aşağıdakı problemləri əhatələyən yeddi istiqamətin reallaşdırılması nəzərdə tutulur [1].

Ölkənin regional əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilməsi üçün ölkəmizdən keçən tranzit yolların rəqabətə davamlı olmasında lazımlı səylərin göstərilməsi; Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ərazisi də aid olmaqla, müstəqil ticarət zonalarının fəaliyyətlərinin azad şəkildə aparılması və onların

iqtisadi-texniki əsaslandırmaların aparılması; ölkə iqtisadiyyatının şaxələndirilməsi və ticarətin güclənməsi üçün tranzit ticarətindən əldə olunan dəyərin yüksəldilməsi Azərbaycanın 2025-ci ilə kimi olan uzunmüddətli strateji baxışı ticarət və logistika infrastrukturunun mühüm dərəcədə inkişaf etdirilməsi və tənzimləyici stimullar vasitəsilə bu sahə üzrə regionda cəlbedici ölkə olmaq, əsas qovşağa çevrilməkdən ibarətdir.

2025-ci ilədək olan dövr müddətində ölkənin regional əhəmiyyətli ticarət və logistika qovşağına çevrilməsi məqsədilə regional miqyasda fəaliyyətdə olan şirkətlərin ölkədə bazalarının yaradılması üzrə tədbirlər görüləcək, investisiya qoyuluşlarının artırılması üçün biznes mühitinin əlverişliliyi təmin ediləcək və həmin sahədə optimallaşdırılmış təşəbbüs və təkliflər yürüdüləcəkdir. Ticarət və logistika sahəsində güclü inkişafın təminatı vasitəsilə ölkəmiz regional şirkətlər üçün logistika və ticarət mərkəzlərinə çevriləcəkdir [1].

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanda logistika sahəsində ixtisaslı kadr çatışmazlığı, o qədər də yüksək məhsuldarlıq, maliyyə mənbəyi çatışmazlığı, avadanlıq çatışmazlığı, marketinq, satış və paylama xidmətləri, müəssisələrdə müasir biznes modellərinin olmaması yenilikçi fəaliyyət, gəmilərin aşağı göndərmə qabiliyyəti, Xəzər dənizində küləkli günlərin bolluğu və dənizin aşağı dərinliyi kimi problemlər var. Bu problemlər ölkədə logistikanın inkişafını ləngitmək üçün həssas hesab olunur Eyni zamanda, Azərbaycanda logistika sektorunun inkişafında bir çox müsbət məqamlardan bəhs etmək olar. Bunlara daxildir:

- Bakının Qaradağ rayonu Ələt qəsəbəsində yerləşmiş təzə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında sərbəst iqtisadi zona yaradılması;
- Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı daxilində logistika qovşağının yaradılması;
- ölkədə makroiqtisadi sabitliyin təmin edilməsi;
- Logistika sektorunun inkişafına dövlət dəstəyi;
- xarici investorların layihələrin dəstəklənməsinə cəlb edilməsi;
- İnsan resursları, xüsusilə potensial gənc nəsil;

➢Ölkənin coğrafi baxımdan üstünlüklü olması və regional lojistik qovşağına çevrilməsi bacarığı;

➢Bölgədə və dünyada ticarət və rəqabətin artması;

➢Böyük regional bazarlara yaxınlıq, infrastrukturun davamlılığı və sahibkarlıq fəaliyyəti üçün infrastrukturun inkişafı;

➢İranı Rusiya və İranı Avropaya bağlayan Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətə işə başlaması;

➢İran, Hindistan, həmçinin Pakistan məhsullarının Azərbaycan üzərindən Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə Avropaya daşınması və s.

2025-ə kimi Azərbaycan dövlətinin ticarət və logistika sahəsinin özü, başlıca olaraq, özəl sektorun investisiyalarının vasitəsilə inkişaf etdiriləcək. Həmin sahədə dövlət müəssisələri prioritetləşdirilərək, özəl sektorun fəaliyyətinin artırılması istiqamətində mütəmadi olaraq tədbirlər təşkil olacaqdır [6, s.44].

Logistika proseslərinin idarə edilməsi sahəsində öndə gedən texnoloji infrastruktur qurularaq istifadəyə veriləcək. Xüsusi əmtəə növlərinin xarakterinə uyğun olaraq mərkəzi informasiya bazasına fərqli mənbələrdən informasiyalar toplanıb daxil edilir. Bu bazadan istifadə etməklə ölkədə yüklərlə bağlı fərqli əməliyyatlar mənfəətli və səmərəli formada qiymətləndiriləcəkdir. “Bakı-Ələt-Böyük Kəsik Dəmir Yol Sisteminin Bərpa Proqramı”-nın yararsız hala düşmüş dəmir yollarının yenidən bərpa edilməsi və sərnişin-yük daşımalarında dəmiryollarının payını yüksəldəcəyi gözlənilir. Həmçinin növbəti mərhələdə dəmiryolu yeni inşa olunacaq porta birləşdirilərək Azərbaycana Asiya ilə Avropa arasında körpü rolunu oynamasında əhəmiyyətli faydalar verəcəkdir.

Qloballaşan dünyada logistikanın və ticarətin inkişafı həm iqtisadiyyatın daha da inkişaf etdirilməsinə, həm də xarici investisiyanın həcminin artmasına mühüm təsir göstərir. Hesablamalara görə inkişaf etmiş ölkələrdə ÜDM-də logistika və nəqliyyat sistemi 3%-ə kimi artıma şərait yaradır.

Logistik sistemə qloballaşan biznes fəaliyyətinin tərkib hissəsi kimi yanaşmaq lazımdır. Başqa sözlə desək, logistik sistemin inkişaf istiqamətləri artıq qloballaşma şəkildə həyata keçirilir.

Beynəlxalq logistik sistemin yaranması və inkişaf etməsinə bazarlarda meydana gələn rəqabət mühiti, bölgü kanalları və maliyyə amili təsir göstərir. Maliyyə cəhətdən əngəllərə isə gömrük, vergi, bank faizlərinin dərəcələri, kapitalın ötürülməsi üzrə qoyulan hədd, dövlətin ticarət siyasəti və s. aiddir.

Xüsusilə qeyd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində dövlət və xüsusi sektorlarda logistikaya ehtiyac hər gün daha da artmaqdadır. Ölkəmizdə logistika sisteminin müqayisəli təhlilini zəruri edən bir neçə səbəb vardır. Birincisi, ticarət, nəqliyyat və digər sahələrin inkişafında əsas rolunu oynamasıdır. Eyni zamanda, milli baxımdan logistika sektorunun inkişafı üçün coğrafi təhlilə zərurət duyulur.

Bir çox ölkələr logistikanın mühümlüyünü bilərək bir çox təşəbbüs vasitəsi ilə onun innovasiyasına əhəmiyyət verirlər. İkincisi, sistemin inkişafı üçün logistika sektoruna maksimum prinsipi tətbiq edilir. Maksimum prinsipinə əsasən sistemin ümumi məhsuldarlığı gücsüz vasitələr hesabına müəyyən edilir. Buna uyğun olaraq logistika sisteminin hissələri analiz edilir və həmin hissələr ləğv edilir.

Logistika sahəsinin iqtisadi sistemə vermiş olduğu ən böyük fayda, iqtisadi səmərə, material ehtiyyatları üzrə ehtiyatların həcmi və material resurslarının istehlakçılar üçün çatdırılması zamanının azaldılmasından ibarətdir. Nəqliyyat xərclərinin azaldılması ticarət dövriyyəsini artırır. Ekspertlərin apardıqları hesablamalara görə logistika ehtiyatların miqdarının 30 -50%, məhsulların hərəkəti üçün sərf olunan zamanın isə 25-45 % azaldılmasına şərait yaradır. Bu baxımdan logistikanın inkişafına yönəlmiş iqtisadi siyasət özünü doğruldur [38, s.473].

Logistika və ticarət sahəsinin özü bütün sektorların inkişafı üçün bünövrə rolunu oynayaraq, əlavə dəyər və təzə iş yerləri yaradılmasında və gəlirlilik artırılmasında önəmli rol oynayır. Ölkəmizdə keyfiyyət və kəmiyyət göstəriciləri yüksəldilmə perspektivi üzərində yaradılan logistikada və ticarət sahəsində regional, həmçinin qlobal dəyər zəncirinə inteqrasiya, dünyadakı ən qabaqcıl təcrübələrə dair nümunələrə əsaslanmış tranzit ticarətdən yüksək qazanc əldə etmək üçün əlavə dəyər yarada bilən xidmətlər təmin ediləcəkdir. İstər Şərq-Qərb

dəhlizi, istərsə də Şimal-Cənub dəhlizinin üzərindəki səmərəli coğrafi mövqeyinə görə respublikamız tranzit ticarəti, həmçinin idxalixrac əməliyyatından pay əldə etmə imkanına sahibdir. Yeni liman, həmçinin dəmir yolları ilə əlaqəli bir sıra önəmli infrastruktur layihələri daha yekunlaşmaq üzrədir [3, s.9].

Ümumiyyətlə Azərbaycanda logistika sferasında müəyyən olunmuş əsas məqsədlərdən biri, özəl sektorun fəaliyyət səviyyəsinin yüksəldilməsidir. İnfrastrukturu dövlət mülkiyyətində qorumaqla, idarəetmə sahəsində özəl sektorun payının artırılması, bu nəticədə ölkə iqtisadiyyatında logistika sferasının faydalılığının və əlavə dəyərinin çoxaldılması, təchizat zəncirində aparılan proseslərin mükəmməlləşdirilməsi planlaşdırılır.

Bütün bu qeyd olunanlar son 15 ildə Azərbaycan Respublikasında tranzit imkanlarının genişləndirilməsi üçün qarşıya qoyulmuş vəzifələrin uğurla həyata həyata keçirildiyinin sübutudur. Bakıda və bölgələrdə beynəlxalq hava limanlarının, Şimal-Cənub, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizləri yönündə beynəlxalq əhəmiyyətli maşın yollarının çıkilməsi və dəmiryolu xəttlərinin bərpasının ölkədə xarici iqtisadi əlaqələrin genişlənməsində böyük rolu vardır. Hazırda ölkəmiz dünya iqtisadi sistemində böyük addımlar atmağa inteqrasiya olunur.

2.2. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi

Azərbaycan iqtisadiyyatın inkişafı üçün qısa, orta və uzunmüddətli siyasət istiqamətləri təyin edərək, o cümlədən bir sıra strateji prioritetlər və həmin məqsədlərə çatmaq üçün fəaliyyətlər müəyyənləşdirərək ticarət və logistikanın inkişafı üzrə strateji yol xəritəsi nəşr etmişdir.

Azərbaycanın 2020-2025-ci illər və 2025-ci ildən sonra olan dövr üçün qısa, orta, həmçinin uzunmüddətli perspektiv istiqamətini müəyyənləşdirən “Azərbaycan Respublikasında logistikanın və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi”ndə bu sahə üzrə inkişaf perspektivini özündə göstərən strateji məqsədlər və hədəflərlə birgə, həmin məqsədlər və hədəflərə çatmaq üçün bəzi prioritetlər göstərilib,

həmçinin əsas və başqa icraçıların, icra müddətinin, nəticələr indikatorlarının əks edildiyi təfsilatlı tədbirlər planı hazırlanıb.

Azərbaycan dövlətinin coğrafi mövqeyi ticarət həcminin müntəzəm artırılması üçün imkan verir. Dövlətin logistika aktivlərinin daima təkamül etdirilməsi onun regional, o cümlədən beynəlxalq ticarətdə rolunun artması üçün təkan verəcək. Müəyyən edilən strateji hədəflərə görə, dövlətin güclü tərəfləri və müvafiq imkanlarından istifadə olunmaqla, aşağıda göstərilən məsələləri əhatə etmiş yeddi prioritet həyata keçirilməsini nəzərdə tutulur [7, s.9]:

➢ uzunmüddətli perspektiv üzrə Azərbaycan dövlətinin regional əhəmiyyətə malik logistika və ticarət qovşağı olması üçün ölkə ərazisindən keçməkdə olan tranzit dəhlizlərinin rəqabətqabiliyyətli duruma gətirilməsi ilə əlaqəli müvafiq səylər gücləndirilməsi;

➢ Bakı şəhəri Qaradağ rayonu Ələt qəsəbəsində yerləşmiş yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisi ilə birlikdə azad ticarət zonası fəaliyyətinin təşkil edilməsi və planlaşdırılmış azad ticarət zonaları üzrə texniki-iqtisadi əsaslandırmalar hazırlanması;

➢ ticarət həcmi artırılması və Azərbaycanın iqtisadiyyatının daha çox şaxələndirilməsi məqsədilə tranzit ticarətindən xeyli yüksək əlavə dəyər əldə olunması.

2020-ci ilə qədər olan dövr üzrə müəyyən olunmuş strateji məqsədlərə nail olunma sayəsində Azərbaycan Respublikasında 2020-ci il real ÜDM-in 400 mln. birbaşa və 205 mln. dolayı olmaqla, ümumi olaraq 605 mln. manat artması və 10900 birbaş və 8000 dolayı olaraq, 18900 təzə iş yeri yaradılacağı proqnozlaşdırılmaqdadır. Strateji Yol Xəritəsi çərçivəsi üzrə nəzərdə tutulmuş tədbirlər icrası üçün təqribən 3160 mln. manat investisiya vəsaiti tələb ediləcəyi proqnozlaşdırılır ki, bu isə uyğun texniki-iqtisadi əsaslandırma aparılandan sonra dövlət-özəl maliyyələşdirmək mənbələrinin hesabına təmin olunacadır.

2025-ci ilə qədər olan dövr üzrə dövlətin regional əhəmiyyətə malik logistika və ticarət qovşağı olması üçün regional miqyas əsasında fəaliyyət göstərən şirkətlərin ölkəmizdə bazaları yaradılması üzrə işlər icra ediləcək,

investisiya yatırımlarının təşviqi üçün biznes mühitinin səmərəliliyi təmin ediləcək və bu sahə üzrə optimallaşdırılan təkliflər və təşəbbüslər irəli sürüləcək. Logistika və ticarətdə güclü inkişafın təmin olunması yolu ilə ölkəmiz regional şirkətlərin logistika və ticarət mərkəzinə çevriləcək. Həmçinin, logistika və ticarət sahəsi üzrə yüksək imkanlara sahib müəssisələrin potensialı diqqətiə qiymətləndirilməklə, özəl sektorun həmin sahəyə cəlb edilməsi istiqamətində işlər davam etdiriləcək.

2025-ci ilə qədər dövlət Ələt qəsəbəsində yaradılan yeni Bakı Limanı ərazisi ilə birlikdə azad ticarət zonası üstünlüklərindən faydalanmış güclü logistika platformasına sahib olacaqdır. Buradakı regional topdansatış ticarət zonası yaradılması zamanı yerli və beynəlxalq ticarət tərəfdaşının təcrübələrindən istifadə olunacaqdır. Qlobal dəyər zəncirindən xeyli çox pay qazanmaq üçün ŞimalCənub, həmçinin Şərq-Qərb dəhlizləriylə beynəlxalq ticarət həcmi üzrə artıma nail olmaq məqsədilə səy göstəriləcəkdir [1].

Nəticə etibarilə, logistika və ticarət sektorunda əhəmiyyətli əməkdaşlığın genişləndirilməsi üçün keçirilmiş sərgilərdə, eyni zamanda satış- sərgilərdə yerli, o cümlədən xarici sahibkarların arasında əlaqələr qurulması üçün səmərəli mühit formalaşacaq. Nəzərdə tutulan belə ticarət səviyyəsinə çatmaq üçün görülmüş tədbirlər ancaq təzə Bakı Limanı ilə məhdudlaşmayacaqdır və respublikada logistika və ticarət mərkəzi və potensial azad ticarət zonası genişləndirilməklə başqa bölgələri də əhatə edəcək.

İlk olaraq, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu və dövlətin daxili ticarət şəbəkəsi üzrə çevik inteqrasiyasını təmin etmədən ötrü avtomobil və dəmir yol əlaqələri gücləndiriləcəkdir. Rayonlararası əlaqələrin yaxşılaşdırılması üçün avtomobil yollarının inşası və təmiri başlıca prioritet olacaqdır, yükdaşımanın həcmi iqtisadi əhəmiyyətliliyi təmin edəcək dərəcəyə çatandan sonra dəmir yolu əlaqəsi də qurulacaqdır. Daha sonra qarşıya qoyulan məqsədlərin gerçəkləşdirilməsi üçün sərhədboyu ərazilər üzrə (məsəl üçün, Qırmızı körpü, Astara, Xaçmaz və b.) təzə logistika və ticarət mərkəzləri yaradılmasına başlanılacaq.

Buna uyğun olaraq, regionda fəaliyyətdə olan xarici şirkətlərin Bakı şəhərində baş ofisləri yaradılmasını təşviq etmək məqsədilə məqsədyönlü tədbirlər həyata keçirləcək, biznes fəaliyyətinin asanlaşdırılma yolu ilə həmin işlərin həyata keçirilməsinə nail olunacaq (bu haqqda "Azərbaycan Respublikası milli iqtisadiyyat perspektivinə dair Strateji Yol Xəritəsi" daxilində xeyli ətraflı bəhs olunmuşdur). Azərbaycanın səmərəli coğrafi mövqeyi həmin istiqamətdə müsbət dəyişikliklər həyata keçirilməsi üçün təkan verəcəkdir. Burada dəstəkləyici faktor kimi biznes şəraitinin səmərəliliyini də qeyd etmək gərəkdir. Bundan başqa, kommunal xidmətlərə çıxış olması, səmərəli biznes mühiti, idxal-ixrac əməliyyatları aparılması üzrə səmərəli şərtlər olması və istedada malik kadrlar bazası beynəlxalq şirkətlərin həmin logistika və ticarət mərkəzlərinə daha çoxlu investisiya yatırmasına şərait yaradacaqdır. Müvafiq sektorlarda rəqabətqabiliyyətliliyi get-gedə artan müvəffəqiyyətə malik yerli şirkətlər şəbəkəsi formalaşdırılması üçün yerli şirkətlər sözügedən regiona yönləndiriləcəkdir [7].

Bu logistika və ticarət mərkəzi üzrə, prioritet vəzifə olaraq, 2025-ci ilə qədər olan dövr ilkin və aralıq ərzaq mallarının emal olunması, əczaçılıq, əmtəəlik plastik material və gübrə istehsalı adlı sahələrdə Azərbaycan Respublikasının üstünlüyü təmin olunacaq, həmçini 2025-ci ildən sonra olan dövrə hazırlıq olaraq dövlətin logistika və ticarət sektorunun əhatə dairəsinin daha çox genişləndirilmə imkanları araşdırılacaqdır.

Texniki-iqtisadi əsaslandırmalar nəticəsinə görə, Bakıdan keçəməkdə olan ticarət həcmlərindən daha çoxlu səmərə əldə etmək üçün Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu üzrə yeni logistika qovşağı ("hub") yaradılması nəzərdən keçiriləcək.

2025-ci ilə qədər Azərbaycan dövlətinin logistika və ticarət sektoru, adətən, özəl sektor investisiyaları ilə inkişaf etdiriləcək. Bu yöndə dövlət müəssisələri prioritetləşdirilərək, özəl sektorun iştirakının çoxaldılması istiqamətində davamlı tədbirlər aparılacaqdır. Prosesin daha əhəmiyyətli təşkili və daha uyğun yanaşma seçilməsi məqsədli dövlət-özəl tərəfdaşlığı ilə "Tik-idarə et-təhvil ver" adlı ayrı-

ayrı modellərin tətbiq imkanları araşdırılacaq, başlıca məqsəd dövlət müəssisələrinin xeyli mənfəətli müəssisələrə çevrilməsi olacaq.

Uzunmüddətli perspektivdə dövlətin əsas logistika şirkətləri fəaliyyətinin beynəlxalq standarta uyğunlaşdırılması ilə əlaqəli tədbirlər görüləcəkdir. Bu da öz-özlüyündə, ölkə daxilində yükdaşıma və nəqliyyat sektorlarının inkişafına imkan yaradacaq və yekun nəticədə, ölkəmizə əlavə birbaşa xarici investisiyalar cəlb edilməsinə gətirib çıxaracaqdır. Bunun üçün, logistika şirkətlərinin uyğun sektorlar üzrə beynəlxalq akkreditasiyanı keçməsi stimullaşdırılacaqdır. Nəticə etibarilə, Azərbaycana məxsus logistika şirkətləri beynəlxalq bazarlar üzrə etibarlı şirkətlər olaraq iştirak edə biləcəklər.

Standartlaşdırma üzrə təşəbbüslərin hamısı şirkətlər tərəfdən, müvafiq biznes assosiasiyası və aidiyyəti hökümət qurumları ilə koordinasiyalı formada, birbaşa idarə olunacaqdır. Standartlaşdırma sahəsində həyata keçirilən işlərlə birgə, respublika daxilində ticarət mühiti yaxşılaşdırılmasına da cəhd edəcək, bu metodla logistika sahəsi üzrə əməliyyatların inkişaf etdirilməsi və xərclər nöqteyi-nəzərdən rəqabətqabiliyyətliliyin təmin edilməsi üçün fəaliyyətin optimallaşdırılmasına stimul yaranacaq.

Uzunmüddətli aspektdə Azərbaycan dövlətinin hədəf baxışı başqa ölkələrlə güclü əlaqələrə malik logistika və ticarət mərkəzlərinin hamısını səmərəli idarə etməklə, regionda önəmli qovşağa çevrilməkdir.

Ələt qəsəbəsindəki azad ticarət zonasının fəaliyyət göstərməsinin təşkili ilə yanaşı müxtəlif bölgələrdə də logistika və ticarət mərkəzləri yaradılma prosesi davam etdiriləcək, respublikada inkişaf etmiş logistika infrastrukturu dayanıqlılığı təmin olunacaq, özəl sektorun iştirak etməsi daha çox stimullaşdırılacaq, həmin sahəyə birbaş xarici investisiyalar cəlb olunması genişləndiriləcəkdir. Fəaliyyət səmərəliliyinin artırılması üçün həmin logistika və ticarət mərkəzləri üzrə rəqəmsal proqram təminatları istifadə edərək, ən qabaqcıl əməliyyat modeli tətbiq olunacaqdır. Bu tədbirlər sayəsində gələcəkdə Azərbaycan dövlətinin logistika və ticarət sektorunda regionun lideri mövqeyinə yüksəlməyi təmin olunacaqdır [19, s.121].

2025-ci ildən sonra olan dövr üçün qarşıya qoyulan məqsədlərin hamısı Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportu ərazisində yerləşmiş logistika qovşağı və Ələt qəsəbəsində olan təzə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Liman kompleksinə (bundan belə - yeni Bakı Liman kompleksi) daxil olmuş güclü logistika və ticarət mərkəzi və o cümlədən azad ticarət zonasına sahib olmaqdır. Bu prosesin ilkin mərhələsi sona çatdıqdan sonra sonrakı illər ərzində bu mərkəzin perspektivləri artırılacaq və o, xeyli regional əhəmiyyətə malik logistika, həmçinin ticarət qovşağına çevriləcək. Orda əsas nəqliyyat şirkətləri ilə birgə, qablaşdırma, saxlama, o cümlədən emal kimi ayrı logistik funksiyaları gerçəkləşdirən mərkəz və şirkətlər belə yerləşəcəkdir. Azad ticarət zonası üstünlüklərindən istifadə olunmaqla, ölkədə istehsal edilmiş və ya idxal olunmuş məhsulların bu şirkətlər tərəfdən mərkəzlərin yaxınlığında emal olunmasına və başqa region dövlətlərinə rahat formada ixrac olunmasına imkan yaranacaqdır. Sözügedən şirkətlər vergi güzəşti əldə edəcəkdir və gömrük rüsumudan azad ediləcəklər ki, bu isə şirkətlərin rəqabət qabiliyyəti artırılması və istehsalyönümlü düşüncə şəklinin inkişafına təkan verəcək.

Ələtdə belə səmərəli logistika mühiti yaradılması digər sektorların inkişafına təkan verərək, Azərbaycan dövlətinin qeyri-neft ÜDM ciddi artımına zəmin yaradacaqdır. 2025-ci ildən sonra olan dövrdə dövlətin inkişaf etmiş müəssisələrinin bölgədə yüksək dəyər yaratmış rəqabətqabiliyyətli şirkətə çevrilməsi məqsədi müəyyənləşdirilmişdir ki, səmərəli logistika mühiti yaranması həmin prosesi daha çox sürətləndirəcəkdir [7, s.14].

Həmin mərkəz daxilində ayrı-ayrı uğurlu müəssisələrin işinin, xüsusən də əməktutumlu əmtəə (məsəl üçün, tekstil), həmçinin innovativ yüksək texnologiya məhsulları (məsəl üçün, əczaçılıq və maşın avadanlığı) istehsalının genişləndirilmə prosesi planlaşdırılır. Aidiyyəti hökümət qurumları yerli, həmçinin beynəlxalq təşkilatlar və assosiasiyalar belə daxil olmaqla, uyğun tərəfdaşlarla əməkdaşlıq mühitində həmin mərkəzdən istifadənin optimallaşdırılma prosesi istiqamətində əlavə perspektivləri müəyyən edəcəklər.

2025-ci ildən sonra olan dövr üçün qarşıya qoyulan vəzifələrin bir qismi kimi, respublikada logistika şəbəkəsinin başqa regionlarda belə genişləndirilməsi davam etdiriləcək. Həmin dövrə kimi Azərbaycan dövlətinin sərhədləri boy logistika və ticarət mərkəzləri tikintisinin ikinci mərhələsi sona çatdırılacaqdır, logistika və ticarət müəssisələrindən hər birinin regionlarda fəaliyyətinin stimullaşdırılma prosesi diqqət mərkəzində saxlanılacaq. Belə əlavə logistika və ticarət mərkəzləri mövcudluğu qonşu dövlətlərlə ticarət əlaqələrinə malik şirkətlər tərəfdən ölkəmiz ərazisindən beynəlxalq ticarət əməliyyatları həcmini daha çox artırmağa imkan yaradacaqdır.

Ələt qəsəbəsində yerləşmiş yeni Bakı Limanı kompleksi və başqa ərazilərdə yerləşmiş logistika və ticarət mərkəzlərinin vasitəsilə həyata keçirlən beynəlxalq ticarətin yerli bazarlar üzrə istiqamətləndirilməsi məqsədilə tədbirlər aparılacaq və yerli bazarların böyüməsi üçün dəstək mahiyətilə nəqliyyat, xidmət, təchizat, həmçinin tədarük şirkətlərinin ümumi inkişaf etməsinə dəstək veriləcəkdir. Logistika və ticarət mərkəzlərinin hər biri ölkənin gələcək prioritet istiqamətləri olduğu üçün, həmin sahəyə diqqət artırılacaq. Azərbaycan dövlətinin nəqliyyat (dəmir yolları, avtomobil yolları və s.) infrastrukturu yaxşılaşdırılması ilə həmin şirkətlər yerli logistika sahəsi və başqa sahələrin inkişaf etməsini stimullaşdıracaqlar.

Yerli nəqliyyat infrastrukturundan başqa, Azərbaycan dövlətinin istər daxili, istərsə də qonşu dövlətlərlə nəqliyyat əlaqələri genişləndiriləcək. Odur ki, Azərbaycanla İranın arasında hal-hazırda inşa edilməkdə olan dəmir yol xəttinin işə salınması prioritet olaraq götürülməklə, yüksəksürətli qatarlar vasitəsilə dəmir yolu infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi planlaşdırılır. Hava nəqliyyatı üzrə sərnişin və yükdaşıma sahəsindəki keyfiyyətin yüksəldilməsi, o cümlədən başqa regionlarda hava limanlarının sayının çoxaldılması nəzərdə tutulur. Zərurət yarandığı zaman, yüksək dəyərə sahib ixrac məhsullarının daşınması məqsədilə hava yolu vasitəsilə yükdaşıma xidmətlərinin daha çox genişlənməsinə imkan yaratmaq üçün Bakı şəhərində hava limanının yükqəbuletmə perspektivləri genişləndiriləcək yaxud da əlavə yük hava terminalları tikintisi layihəsi nəzərdən

keçiriləcək. Ölkəmizdə infrastrukturun inkişaf etdirilməsi ilə əlaqəli belə fəaliyyətlər özəl sektorlar və xarici investisiyalara geniş imkan açacaq və burda dövlət sektorunun özü dəstəkləyici rol oynayacaq [7].

Ümumiyyətlə, Azərbaycan Respublikasında logistika sektorunda özəl sektorun iştirak səviyyəsi yüksəldilməsi başlıca məqsədlərdən biri olaraq müəyyən olunmuşdur. İnfrastrukturu dövlət mülkiyyətində saxlayaraq, idarəetmə üzrə özəl sektorun payının yüksəldilmə prosesi, bununla da dövlət iqtisadiyyatında logistika sektorunun səmərəliliyi və əlavə dəyərinin artırılma prosesi, təchizat zəncirində aparılmış əməliyyatların inkişaf etdirilməsi planlaşdırılır.

Xəzər dənizi hövzəsində və Qafqaz regionundakı logistika və ticarət mərkəzlərinin əhəmiyyətliliyini artırmaq yönündə tədbirlər görüləcəkdir. Müəssisələrin təchizat zənciri əsaslı məsrəflərinin azaldılması, ticarət marşrutları optimallaşdırılması, nəqliyyat səmərəliliyinin çoxaldılması və saxlama məsrəflərinin minimallaşdırılması məqsədilə stimullaşdırıcı tədbirlər görüləcəkdir. Uzunmüddətli perspektivdə həmin təşəbbüslər Azərbaycanın iqtisadiyyatında, həmçinin ticarət tərəfdaşlarının arasında rəqabət artmasına gətirib çıxaracaq. Bu rəqabət nəticəsində Azərbaycan dövlətinin logistika şirkətləri öz fəaliyyətini qonşu dövlətlərdə belə genişləndirməklə, regional gücə çevriləcəklər.

Logistika və ticarət sahəsi üzrə qarşıda dayanan məqsədlərə çatmaq üçün uzunmüddətli perspektiv üzrə logistika əməliyyatları idarə olunması sahəsində qabaqcıl texnoloji infrastruktura yaradılmaqla istifadəyə veriləcək. Xüsusi əmtəə növü və nəqliyyat marşrutları xüsusiyyətləri üzrə ayrı-ayrı mənbələrdən məlumatlar toplanaraq daxil ediləcək mərkəzi məlumat bazasına əsaslanmış intellektual sistemin vasitəsilə respublikada yüklərlə əlaqəli ayrı-ayrı əməliyyatlar əhəmiyyətli və mənfəətli formada qiymətləndiriləcək, təhlil olunacaq və xeyli yaxşı idarə olunacaqdır. Logistika sahəsindəki rəqəmsal əməliyyat modelləri genişlənməsi eyni zamanda Azərbaycandakı aşağıtonnaja malik yük logistikasını, həmçinin istifadəçisi çoxlu olan anbar, o cümlədən müştərək bölüşdürmə xidmətinin özünü daha çox inkişaf etdirəcəkdir. Bu üsulla logistika sahəsində ayrı-

ayrı tərəfdaşların öz anbar, həmçinin nəqliyyat əməliyyatlarını optimallaşdırması üçün birgə imksn yaradılacaqdır [19, s.109].

Azərbaycanda logistika sektorunu davamlı inkişafının nəticəsində ətraf mühitin qorunması ölkənin gündəliyində prioritetlərdən biri kimi qalacaq və həmin məsələyə diqqət daha çox artırılacaqdır. Logistika və ticarət mərkəzləri üzrə fəaliyyət göstərən şirkətlərdən hər biri ekoloji təmiz binalar və istehsal üsullarından istifadəsi stimullaşdırılacaqdır, onların ətraf mühit üzrə təsiri, həmçinin də karbon tullantılarının hamısı (hər daşınmaqda olan məhsula düşmüş CO2 (karbon-dioksid) emissiyası) davamlı izlənərək əməliyyatların dayanıqlılığının yüksəldilməsi üçün qlobal ətraf mühit agentliklərinin hər birisindən sertifikatların alınma prosesi davam etdiriləcək. Bu yöndə müəssisələr ətraf mühitə təsirləri azaltmağa imkan yaradan aydın hədəflərə sahib əhəmiyyətli təchizat zənciri üzrə idarəetmənin təcrübələrini tətbiq edəcəkdir və konkret strategiyaları həyata keçirəcəklər. Logistika və ticarət mərkəzləri üzrə fəaliyyət göstərməkdə olan şirkətlərin özlərinin işini ekoloji tələblərə müvafiq davam etdirmələri üçün zəmin yaratmaq üçün başqa sektorlardakı assosiasiyalarla birgə standartlar nəzərdən keçiriləcək.

2.3. Ölkədə olan mövcud logistik mərkəzlər, bu sektor üzrə yaranan əsas problemlərin həll olunmasında dünya təcrübəsi və ondan istifadə imkanları

Dünya iqtisadiyyatında baş verən qloballaşma prosesləri, şirkətlər arasında qarşılıqlı iqtisadi fəaliyyətin genişləndirməsi bu sistemin təşkilinə diqqəti daha da artırır. Nəticədə, logistika tədricən qabaqcıl beynəlxalq firmaların əsas "uğur silahı"na çevrilir. Dəyər zəncirinin formalaşması xərclərinin azaldılmasını, eləcə də istehlakçılara fərdiləşdirilmiş xidmətlərin təklifini təmin edən logistika hazırda rəqabət üstünlüyünün əsas mənbələrindən biridir. Bu baxımdan şirkətlərin öz logistika strukturlarını beynəlxalq əsasda formalaşdırması həyati əhəmiyyətə malikdir.

Logistika infrastrukturu dedikdə təchizat, tədarük, məhsulların saxlanılması və müştərilərə çatdırılması üzrə fəaliyyətin təmin edilməsi sistemi başa düşülür.

Onun bir sıra mühüm elementləri vardır. N.G.Kuvayevə görə, logistika infrastrukturunun başlıca elementləri nəqliyyat, anbar və xidmət elementlərindən ibarətdir. Logistika infrastrukturunun digər elementi kimi kommunikasiyanı göstərmək olar. Səmərəli fəaliyyət göstərən kommunikasiyalar olmadan digər elementlərin faydalı və qarşılıqlı fəaliyyəti qeyri-mümkündür [33, s.337].

Transmilli şirkətlər logistika məsələsinin həllinə həmişə məsuliyyətlə yanaşır və yeni həll yolları tapmağa çalışırlar. Beynəlxalq bazarda lokal anbarların və distrübütor (paylama) mərkəzlərinin sayının azaldılması, eləcə də regional, milli və mərkəzləşmiş anbarların yaradılması müasir trend hesab olunur. Bu mərkəzlər daha çox lokal anbarların tikilməsi xərclərini azaldır, eyni zamanda məhsulların daxili və xarici bazarlara daha əlverişli üsullarla çıxarılmasına imkan verir.

Məlumdur ki, qənaətbəxş gəlir əldə etməyə çaılşan firmaların (xüsusilə istehsalçı firmaların) fəaliyyətində ticarət əməliyyatları əsas rol oynayır. Gəlir əldə etmək üçün hər bir firmanın fəaliyyətinin istənilən mərhələsində logistikaya ehtiyac duyulur.

Transmilli və eləcə də digər şirkətlər üçün logistikanın vacibliyi dəyər zəncirində özünü daha aydın şəkildə göstərir. Bu, ondan irəli gəlir ki, dəyər zəncirinin əsas fəaliyyətləri birbaşa logistika ilə əlaqədardır. Həmin fəaliyyət növləri üzrə logistika sistemi aşağıdakılardan ibarətdir:

- İdxal logistikası;
- Emal və sair əməliyyatlar logistkası;
- İxrac logistikası;
- Marketinq və satış logistkası;
- Xidmətlər logistkası.

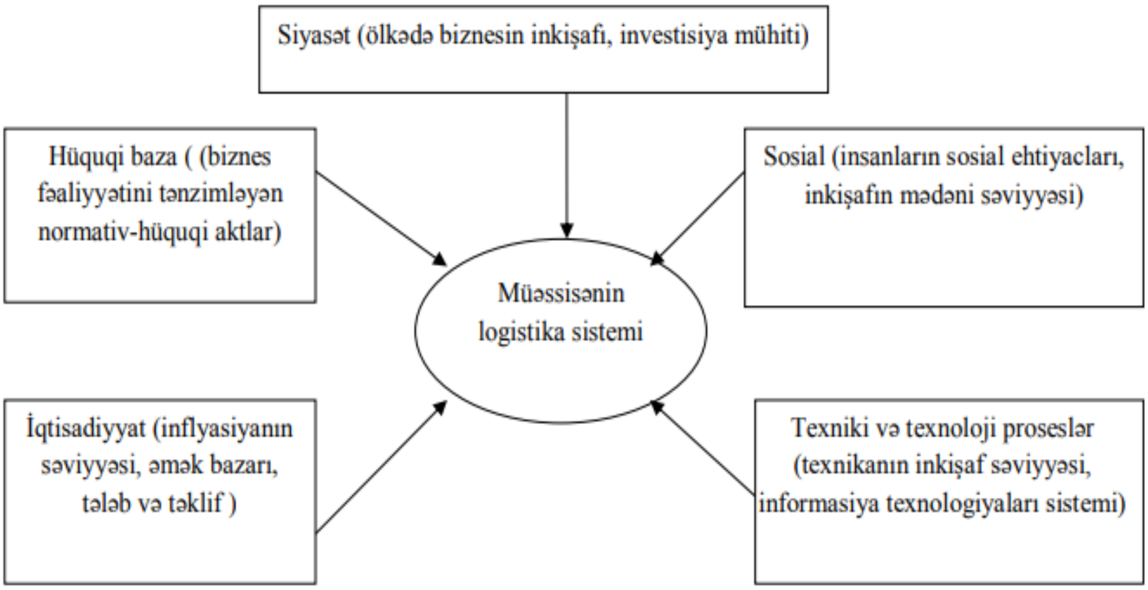
Transmilli şirkətlərin əsas gəlir mənbələrinin əsasən müvafiq fəaliyyət növlərindən ibarət olması logistikanın onların fəaliyyətində əhəmiyyətini aşkar edir. Xammalın alınmasında emala, satışdan xidmətlərə qədər bütün ardıcıl proseslərdə logistikanın imkanlarından istfadə zəruridir.

Müasir dövrdə nəqliyyat və logistika sahəsində əsas trendlər şirkətlərin öz fəaliyyətinə fokus olması səbəbindən logistikanı autsours etməsidir. Fedex və DHL

kimi logistika şirkətləri məhz bu əsasda yaranmışdır. Əksər transmilli şirkətlər maddi cəhətdən qənaətlilik və səmərəlilik baxımından nəqliyyat və logistika proseslərinin əsas hissəsini bu şirkətlərə həvalə edirlər. Bundan əlavə, müasir dövrdə nəqliyyat sahəsində əsas trendlərdən biri yaxın məsafələrdə dron sistemindən istifadədir. Bu nəqliyyat növündən Amazon, eBay kimi şirkətlərdə artıq istifadə olunur [31, s.262].

Logistika sistemi bir təşkilatdakı müəyyən logistik funksiyaları yerinə yetirən bir sistemdir. Logistik sistemlər çox zaman bir neçə altsistemdən ibarət olmaqdadır və müəssisənin fəaliyyətinə təsir göstərən xarici mühitlə əlaqəli olmaqdadır.

Sxem 2.1. Müəssisənin logistika sistemi üzrə təsir edən xarici mühit amilləri



Mənbə: Dolgov A.P., Grigoriev M.N., Uvarov S.A. 2019.

Transmilli şirkətlərin xarici investisiya fəaliyyətində nəqliyyat və logistika, ticarət və investisiyalar bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə mühüm rol oynayır. Bremen Universitetinin alimlərinin araşdırmaları ilə logistika və ticarət arasında statistik əlaqənin olması aşkar edilmişdir. Araşdırmalar göstərmişdir ki, nəqliyyat infrastrukturu, o cümlədən yol və limanların keyfiyyəti xarici ticarət dövriyyəsinə təsir edən ən mühüm amillərdən biridir. Bundan əlavə, məlum olmuşdur ki,

ölkələrin birbaşa xarici investisiyalar üçün cəlbediciliyinə ticarətdən fərqli olaraq logistikanın təsir dərəcəsi o qədər də yüksək deyil. Ona görə ki, ölkənin investisiya cəlbediciliyinə siyasi sabitlliyin, əmək haqqı və vergi dərəcələri, daxili bazarın tutumu, azad ticarət zonaları kimi amillər də mühüm təsir göstərir [28, s.225].

Dünyanın digər ölkələrində olduğu kimi, Azərbaycanda da nəqliyyat və logistika sisteminin davamlı inkişafı əmtəə və xidmətlərlə sərbəst ticarət sahəsində, bazar subyektlərinin təsərrüfat müstəqilliyinin təmin olunmasında, rəqabət mühitinin yaxşılaşdırılmasında və əhalinin rifahının yüksəldilməsində əhəmiyyətli rola malikdir. Azərbaycanda da nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi perspektiv dövrün strateji məqsədlərindən biridir. Ona görə ki, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı sosial-iqtisadi və xarici siyasət sahəsində müəyyən olunmuş prioritetlərə çatmaq üçün real zəmin yaradır.

Müstəqilliyin ilk illərindən başlayaraq, Azərbaycanda nəqliyyat - logistika sisteminin inkişafı sahəsində mühüm işlər görülmüş, onun kompleks fəaliyyətinin tənzimlənməsi üçün hüquqi baza yaradılmış və müvafiq normativ- hüquqi aktlar qəbul olunmuşdur. Bu aktlara nəqliyyat, avtomobil nəqliyyatı, avtomobil yolları və aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunları, eləcə də “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sistemlərinin inkişafına dair” (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramını misal göstərmək olar [2].

Bunlardan əlavə nəqliyyat və logistika sisteminin inkişafının zəruriliyini şərtləndirən amillər Azərbaycan 2020: Gələcəyə baxış inkişaf konsepsiyası üzrə, həmçinin Logistika və Ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsində özünün əksini tapmış və əsaslandırılmışdır. Adı çəkilən konsepsiyada nəqliyyat sektorunda baş verəcək perspektiv dəyişikliklər aşağıdakı kimi səciyyələndirilir [7]:

- Azərbaycan Respublikasını bölgənin əsas ticarət mərkəzinə çevirmək üçün regionlarda logistika mərkəzlərinin formalaşdırılması;
- Dövlətin rəqabətetmə gücünün yüksəldilməsi üçün ölkədə Avropa-Qafqaz-Asiya, həmçinin Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində yükdaşıma məsrəflərinin azaldılması, idxal, ixracat və tranzit proseslərinə

aparılan zamanın minimuma endirilməsi və sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilmə prosesi;

➢Şərq-Qərb, eyni zamanda Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin yönündə magistralların genişləndirilməsi;

➢Beynəlxalq əhəmiyyətə malik yolların təzədən qurulması;

➢Ölkənin nəqliyyat-yol infrastrukturunun müasir standart və normalara uyğunlaşdırılması;

➢Ölkə ərazisində yol-nəqliyyat və logistika infrastrukturunun texnoloji təminat səviyyəsinin yüksəldilməsi.

Müasir dövrdə transmilli şirkətlər beynəlxalq standartlara uyğun logistika xidmətləri göstərən şirkətlərlə əməkdaşlığa üstünlük verirlər. Ona görə ki, müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadə etməklə, yükdaşımaların aparılması xərclərin azaldılmasına və xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsinə səbəb olur. Onu da qeyd etmək olar ki, yerli şirkətlərin qarşılaşdığı əsas problemlər sırasında logistika sahəsində ixtisaslı kadrların azlığıdır.

Məlum olduğu kimi, neft-qaz sektoru milli iqtisadiyyatın lokomotivi olmaqla, dövlətimizin əsas maliyyə mənbəyidir. 1994-cü ilin sentyabrında imzalanan Əsrin Kontraktı ölkə iqisadiyyatının davamlı inkişafına səbəb olan ən əhəmiyyətli tarixi hadisələrdən biridir. Bu kontraktla transmilli şirkətlərin Azərbaycan Respublikasına cəlb olunmasının əsası qoyulmuşdur.

Belə ki, bundan sonra BP, Amoko, Ekson, Penzoyl və Standart Oyl kimi transmilli şirkətlərin ölkəmizdə investisiya fəaliyyətlərini həyata keçirməsi üçün əlverişli şərait yaranmışdır. Həmin vaxtdan ötən dövr ərzində dünyanın müxtəlif ölkələrindən olan bir çox transmilli və digər şirkətlər Azərbaycan iqtisadiyyatına investisiya qoyuluşlarını həyata keçirmişlər və hazırda da öz fəaliyyətlərini davam etdirirlər. Reallıq ondan ibarətdir ki, investisiya qoyuluşlarının əsas hissəsi energetika sektoruna yönəldilmişdir [35, s.92].

Müasir Azərbaycan iqtisadiyyatının enerji sektoruna əsaslanması ardıcıl olaraq həmin sektorda logistikanın inkişafını ön plana çıxarır. Bu da neft və neft məsulları bazarında logistika infrastrukturunun davamlı inkişafının daim diqqətdə

saxlanılması sayəsində reallaşa bilər. O.Q.Valramovaya görə, neft və neft məhsulları bazarında logistikanın inkişafı aşağıda göstərilən problemlərlə müşayiət oluna bilər [39]:

- ➢ Təchizatçıların öz öhdəliklərini yerinə yetirmək imkanlarını itirməsi;
- ➢ Şirkətin xüsusi neft bazasının olmaması;
- ➢ Nəqliyyatın fəaliyyətində uzunmüddətli boşdayanmaların olması;
- ➢ Logistik infrastrukturun olmaması.

Neft və neft məhsulları bazarında logistika sisteminin formalaşdırılması baxımından neft məhsullarının təminatı prosesinin mərhələlərinin nəzərdən keçirilməsi zəruridir. Burada əsasən neftin hasilatı və emalı, daha sonra isə neft və neft məhsullarının satışı mərhələləri diqqətə alınır. Bu baxımdan SOCAR-ın fəaliyyətinin bəzi məqamlarının nəzərdən keçirilməsi maraq doğurur. Geniş fəaliyyət istiqamətlərinə malik olması SOCAR--ın təchizat zəncirinin də çoxşaxəliliyinə səbəb olur. Bu təchizat zəncirinə xidmət təminatçıları olan şirkətlərlə yanaşı, xammal və məhsul təchiz edən şirkətlər də daxildir [4].

Cədvəl 2.1. SOCAR tərəfindən təchizatçılara ödənilən xərclər

Təchizatçılara ödənilən xərclər		
Xammalın alınması	İnvestisiya və digər xərclər	Qeyri-maddi aktivlərin alışı
Qiymətli kağızların alışı	Daxili ehtiyac üçün yanacaq	Əsas aktivlərin alışı

Mənbə: ARDNŞ maliyyə hesabatları (Cədvəldə verilən təsnifat 2018-ci ilin məlumatlarına əsasən formalaşdırılmışdır).

SOCAR öz fəaliyyətində lazım olan məhsul, material və xidmətlərin alışı zamanı yerli şirkətlərlə qarşılıqlı iqtisadi əlqələrin genişləndirilməsini prioritet hesab etməklə, yerli bazarın inkişafına birbaşa və dolayı şəkildə təsir göstərməyə çalışır.

Cədvəl 2.2. SOCAR tərəfindən xidmət təminatçılarına ödənilən xərclərin növləri

Xidmət təminatçılarına ödənilən xərclərin növləri		
Kommukikasiya xidmətlərinə çəkilən xərclər	Nəqliyyat xərcləri	Reklam, elan, media və digər bu tipli xərclər
Bank xidmətləri	Nümayəndəlik xidmətlərinə çəkilən xərclər	Kadrların ixtsasartırma xərcləri
Cari təmir xərcləri	Sığorta xərcləri	Əsas aktivlərin əsaslı təmiri xərcləri
Mühafizə xərcləri	Sair əməliyyat xərcləri	Elmi tədqiqat və dizayn xərcləri

Mənbə: ARDNŞ maliyyə hesabatları (Cədvəldə verilən təsnifat 2018-ci ilin məlumatlarına əsasən formalaşdırılmışdır).

Nəqliyyat-logistika sisteminin inkişafı istiqamətində görülən işlər ölkə iqtisadiyyatının dayanıqlı inkişafına və qabaqcıl yerli şirkətlərin fəaliyyətinə müsbət təsir göstərir və ölkəmizdə transmilli biznesin inkişafını şərait yaradır. Bu səbəbdən ölkəmizdə nəqliyyat-logistika sahəsində bir çox milli və beynəlxalq səviyyəli layihələr həyata keçirilir. Bununla yanaşı logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində göstərilən aşağıdakı prioritetlərə nail olunması istuqamətində tədbirlər davam etdirilir [7]:

- ➢Regionda ticarət və logistika mərkəzi kimi Azərbaycanın əhəmiyyətinin artırılması;
- ➢Yeni liman kompleksi və dəmiryol layihələrinin başa çatdırılması;
- ➢Logistika sahəsində əməliyyatların təkmilləşdirilməsi;
- ➢Bakıda və bölgələrdə ticarət - logistika mərkəzlərinin yaradılması;
- ➢Logistika sahəsində özəl sektorunun iştirakı səviyyəsinin yüksəldilməsi.

Abşeron Logistika mərkəzi ölkəmizin beynəlxalq standartlarına cavab verən ilk mərkəzdir. Bu mərkəz Bakı şəhərində Qaradağ rayonundakı Lökbatan qəsəbəsində yerləşir. Coğrafi mövqe baxımdan olduqca əlverişli ərazidədir. Əsas nəqliyyat marşrutlarına bilavasitə çıxış imkanı mövcuddur. Bunun nəticəsində lazım olan məntəqəyə, ünvana tez bir zamanda çata bilmək imkanı vardır. Abşeron

logistika mərkəzi texnologiya və avadanlıqlarla, müasir infrastruktur qurğuları ilə təchiz edilmişdir və yüksək keyfiyyətilə təhlükəsiz, sürətli və daimi şəkildə logistik xidmət göstərir. Bu logistik mərkəzin tabeliyində "Abşeron" yük dəmiryol stansiyası fəaliyyət göstərməkdədir. Respublikanın kənd təsərrüfatı məhsullarının məhz Abşeron Logistika Mərkəzi vasitəsilə xarici ölkələrlə ixrac edilməsi planlaşdırılır. Mərkəz Rusiya - Yalama - Ələt, İran-Astara-Bakı, BakıTiblisi-Qars dəmiryolu marşrutları ilə sıx əlaqədə qurulmuşdur.

Azərbaycanda logistika-nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərəcək ixtisaslı kadrların yetişdirilməsi də vacib məsələlərdən biridir. Bu səbəbdən də, demək olar ki, ölkəmizdə nəqliyyat - logistika sistemlərinin fəaliyyətini dərindən bilən ixtisaslı kadrların hazırlanması yuxarıda qeyd edilən fəaliyyət istiqamətlərinin icrasında dayanıqlılığın təmin edilməsinin açarıdır.

Şübhəsiz ki, Azərbaycanın əlverişli strateji-coğrafi mövqeyi, beynəlxalq ticarət yollarının üzərində yerləşməsi onu regionun logistika-ticarət mərkəzinə çevirə bilər. Respublikamızın yeni Böyük İpək Yolunun üzərində yerləşməsi onun Şərq-Qərb dəhlizi üzrə Çin və Avropa arasında ticarətdən yararlanmasına imkan yarada bilər. Lakin, onu da nəzərə almaq lazımdır ki, Çin və Avropa arasında ticarətdə rəqiblərin sayının çox olması burada əsas iştirakçılardan biri kimi fəaliyyət göstərməyi çətinləşdirir [4, s.56].

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-logistika sahəsində əsas prioritetlərindən biri də fəaliyyət göstərən logistika komponentlərinin özəlləşdirilməsidir. Bu tədbirlərin həyata keçirilməsi digər müsbət tərəfləri ilə bərabər transmilli biznesin inkişafına da şərait yaradacaqdır. Düşünürük ki, logistika və nəqliyyat sektorunda ixtisaslı kadrların hazırlanması, ölkə ərazisində ticarət yollarının keyfiyyətinin artırılması, eləcədə də digər infrastruktur növləri özrə ölkənin ümumi durumunun yüksəldilməsi proseslərə öz müsbət töhfəsini verəcəkdir. Eyni zamanda ölkə iqtisadiyyatının qan damarları olan nəqliyyat iqtisadiyyatına davamlı investisiyaların cəlb edilməsi, logistika və gömrük infrastrukturunun inkişafı, gömrük orqanlarının səmərəli fəaliyyəti ölkənin iqtisadi cəhətdən dirçəlməsinə, Şərq və Qərb arasında mühüm ticarət yolu kimi

əhəmiyyətinin artmasna və qlobal rəqabətə davamlı şirkətlərin ölkədə fəaliyyətinə müsbət təsir göstərəcəkdir.

III FƏSİL. AZƏRBAYCANDA LOGİSTİKA SİSTEMİNİN İNKİŞAFI VƏ İNVESTİSİYA CƏLBEDİCİLİYİ

3.1. Logistika sisteminin inkişafının ölkənin investisiya cəlbediciliyinə təsiri

Respublikamızda nəqliyyat-logistika sisteminin səmərəliliyinin təmin edilməsi cəmiyyət üçün zəruri istehsal sahələrinin inkişafına, əhalinin maddi rifahının yüksəldilməsinə və məşğulluğunun təmin edilməsinə xidmət edir. Bu sistem dünyanın aparıcı şirkətlərinin sistemli fəaliyyətinin vacib amillərindən sayılır. Dəniz nəqliyyatı və daha sonra formalaşan dəmiryol nəqliyyatı ticarət dövriyyəsinin artmasına, dünya dövlətlərinin bir-birinə yaxınlaşması müstəvisində qloballaşma dalğalarının yaranmasına səbəb olmuşdur. Bundan əlavə hazır məhsulların istehsalı, onların istehlakçılara çatdırılması prosesinin sistemləşdirilməsi, daha dəqiq desək, logistikanın inkişafı yerli və transmilli şirkətlərin fəaliyyətinə əhəmiyyətli təsir göstərir.

Müasir dövrdə nəqliyyat və logistika sahəsində əsas trendlər şirkətlərin öz fəaliyyətinə fokus olması səbəbindən logistikanı autsours etməsidir. Fedex və DHL kimi logistika şirkətlərinin yaranması məhz bu proseslə bağlıdır. Transmilli şirkətlərin əksəriyyəti maddi baxımdan daha səmərəli olduğu üçün logistika proseslərinin bir hissəsini bu şirkətlərə həvalə edirlər. Beləliklə, logistika sisteminin inkişafı və təkmilləşdirilməsi əvvəlcə müəyyən qədər investisiya xərcləri tələb etsə də, sonradan bütövlükdə ölkə və şirkətlər miqyasında investisiya cəlbedicilyi amilinə çevrilir [5, s.149].

Son illər ölkəmizdə aparılan islahatlar nəticəsində respublikamız bir sıra beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən hazırlanmış reytinqlərdə yüksək pillədə qərarlaşmışdır. Beynəlxalq reytinqlər isə investorların maraq dairəsində olan məsələlərdəndir. Xarici investorlar şəffaflıq və hesabatlıgın təmin edildiyi, uyğun hüquqi prosedurlarla bağlı islahatların aparıldığı ölkələrə investisiya qoyuluşunu həyata keçirirlər. Doing Business və Qlobal Rəqabətlilik hesabatları, eləcə də İqtisadi Azadlıq İndeksi tərəfindən ölkəmiz yüksək qiymətləndirilir. Dünya Bankının nəşri olduğundan Doing Business hesabatını xarici investorlar daha çox

izləyirlər. İnvestorlar hər hansı ölkəyə investisiya qoyuluşunu reallaşdırarkən icra mərhələsində hansı üstünlüklərə malik olacaqları və gəlirlilik səviyyəsi üzrə təhlillər aparırlar. Aparılan təhlillərin obyektləri və predmetlərinin siyahısı bir çox hallarda standart olur. Onlara əsasən aşağıdakıları aid edirlər:

- ➢ Ölkə iqtisadiyyatının dinamik inkişafı;
- ➢ Əlverişli rəqabət mühitinin olması;
- ➢ Vergi qanunvericiliyinin təkmilliyi;
- ➢ İnvestisiya və sahibkarlıq risklərinin aşağı olması;
- ➢ Nəqliiyyat-kommunikasiya və logistika sisteminin inkişafı;
- ➢ Siyasi sabitlik;
- ➢ Ölkədə kriminogen vəziyyət [6, s.45].

Təkmil nəqliyyat-kommunikasiya və logistika sisteminin mövcudluğu investorların vaxt və maliyyə xərclərinin, itkilərinin azaldımasına səbəb olur.

Cədvəl 3.1. Azərbaycan iqtisadiyyatına yönəldilən investisiya qoyuluşunun həcminin dinamikası.

	2015	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Bütün mənbələrdən olan investisiya qoyuluşları					
milyon manat	20057.4	22706.4	24462.5	25877.0	24986.6
milyon dollar	19547.2	14228.0	14213.3	15221.7	14698.0
Xarici investisiyalar					
milyon manat	10998.9	16216.1	15697.3	14002.1	12119.5
milyon dollar	10719.1	10161.1	9120.5	8236.5	7129.1
Daxili investisiyalar					
milyon manat	9058.5	6490.3	8765.2	11874.9	12867.1
milyon dollar	8828.1	4066.9	5092.8	6985.2	7568.9

Mənbə: https://www.stat.gov.az/

Cədvəl məlumatlarından göründüyü kimi, təhlil dövrünü şərti olaraq iki dövrə ayırmaq olar: 2015-2016-cı illər və sonrakı dövr. Birinci dövr üçün ölkə iqtisadiyyatına qoyulan daxili və xarici investisiyaların davamlı artımı xarakterik

olmuşdur. Bunu neft hasilatının və ixracının, eləcə də dünya bazar qiymətlərinin artması ilə əlaqələndirmək olar. Nəticə etibarilə artan neft gəlirləri Azərbaycanda nəqliyyat və logistika sisteminin inkişafı onların fəaliyyətlərinin təkmilləşdirilməsi zərurətini qarşıya qoydu. Beləliklə, neft və neft məhsullarının hasil edilməsi və ixracı ilə bağlı infrastruktur obyektlərinin tikintisinə qisa müddətdə minlərlə yerli vətəndaşlar cəlb olundu ki, bu da məşğulluq və rifah deməkdir. Bundan əlavə dövlət gəlirlərinin artması iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, regionların sosial-iqtisadi inkişafının təmin olunması imkanlarını genişləndirdi. 2015-2016-cı illər bildiyimiz kimi, Azərbaycanda devalvasiya proseləri yaddaşlarda qaldı. Devalvasiya proseslərindən sonra milli valyutanın məzənnəsinin dəyişməsi (iki dəfədən çox ucuzlaşması) investisiya qoyuluşlarının müxtəlif valyutalarda ifadə olunmuş kəmiyyətlərinə öz təsirini göstərdi. Ardıcıl olaraq, 2017-2019-cu illəri valyuta sabitliyinin təmin olunması və daxili investisiyaların üstün artımı dövrü kimi xarakterizə etmək olar [11].

Təhlil dövrü müəyyən tərəddüdlərlə müşaiyət olunsa da sosial-infrastruktur layihələrin investisiyalaşdırılmasında heç bir ixtisarlar baş verməmişdir. Konkret olaraq, logistika ticarət və investisiyalarla qarşılıqlı əlaqədə aparıcı investor şirkətlərin fəaliyyətlərində mühüm rol oynayır. İqtisadi araşdırmalar logistika və ticarət arasında statistik əlaqənin olmasını təsdiq edir. Lakin, ticarətdən fərqli olaraq ölkənin birbaşa xarici investisiyalar üzrə cəlbediciliyinə logistikanın təsiri bir qədər zəif qiymətləndirilir. Bunu siyasi sabitlik, əmək haqqı və vergi dərəcələri, daxili bazarın tutumu və azad ticarət zonaları kimi amillərin daha təsirli amillər olması ilə əlaqələndirmək olar. Bu amillərin uçotu ilə Azərbaycanın bəzi logistik mərkəzlərində rəqabət qabiliyyətini müəyyən etmək olar.

Məlumdur ki, zəngin neft-qaz ehtiyatları, turizm potensialı və əlverilşli coğrafi mövqeyi Azərbaycanı investisiya baxımından regionun ən qabaqcıl ölkəsinə çevirmişdir. Sadalanan resurslardan neft-qaz ehtyatları milli iqtisadiyyatımızın lokomotivi və valyuta gəlirlərinin əsas mənbəyidir. Bu baxımdan ölkəmizin iqtisadi tərəqqisinin ilkin əsasını 21 sentyabr 1994-cü ildə bağlanılan Əsrin Kontraktı təşkil edir desək, yəqin ki, səhv etmərik. Kontraktın

imzalanması tarixindən etibarən Azərbaycan iqtisadiyyatına dünyanın BP, Amoko, Ekson, Penzoyl və s. kimi tanınmış şirkətləri investisiya qoyuluşları həyata keçirməyə başladılar.

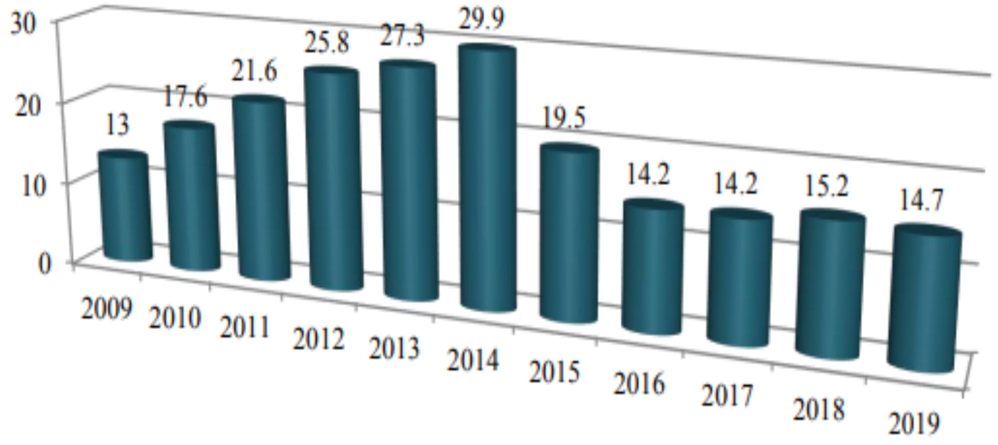
Logistika sisteminin davamlı inkişafı əmtəə və xidmətlərin sərbəst hərəkətində, rəqabət mühitinin və əhalinin həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu sistemin inkişafını nəqliyyat sistemindən kənarda təsəvvür etmək olmaz. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı sosial, iqtisadi, siyasi və s. prioritetlərə çatmaqda olduqca əhəmiyyətlidir. Azərbaycan iqtisadiyyatının enerji sektoruna əsaslanması həmin sektorda logistikanın inkişafını ön plana çəkir. Bu da birbaşa neft və neft məhsulları bazarında logistik infrastrukturun inkişafı ilə bağlıdır. O, nəqliyyat, anbar və xidmət elementlərini və kommunikasiyanı özündə birləşdirir [14, s. 21].

Son illərdə Azərbaycanda sosial-iqtisadi inkişaf proseslərinin xarakterindən yanaşsaq, ölkə iqtisadiyyatının makroiqtisadi sabitliyinin gücləndirilməsi üçün yeni mərhələnin başlandığını qeyd etmək olar. Bu dövr üçün əsas xarakterik məsələ iqtisadiyyatın neft amilindən asılılığının minimuma endirilməsi və qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişafının sürətləndirilməsindən ibarətdir. Məsələn, 2019-cu ildə ÜDM-in qeyri-neft sahəsi real ifadədə 3,5 % artmışdır və ölkədə əsas kapitala yönəldilən ümumi investisiyaların 68,1 %-i qeyri-neft sahələrinə yatırılmışdır. Bundan əlavə, biznes və investisiya mühitinin yaxşılaşdırılması, qeyri-neft sektorunun stimullaşdırılması tədbirləri diqqət çəkmişdir.

İqtisadiyyatın artım imkanlarının real olaraq qiymətləndirilməsi, müxtəlif qeyri-neft sektoru sahələrinin investisiya mühitinin cəlbediciliyinin artırılması və bununla bağlı zəruri tədbirlərin görülməsi vacib şərtlərdəndir. Ölkəmizin qazandığı iqtisadi uğurlarda xarici investorların kapital qoyuluşu önəmli rol oynayır və son 16 il ərzində ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələrinə yönəldilən investisiyaların ümumi həcmi 280 mlrd. ABŞ dolları həcmində qiymətləndirilib və bunlardan 50 %-i xarici investisiyalardan ibarətdir. Üstəlik xarici şirkətlər öz kapitallarını qeyri-neft sektorlarına yönəldilməsini artırmaqdadırlar [8].

Ümumilikdə, bütün mənbələr üzrə ölkə iqtisadiyyatına qoyulan investisiyaların 2009-2019-cu il üzrə dinamikası şəkil 1-də verilmişdir və son illərdə investisiya fəallığının eyni səviyyədə olduğunu görmək mümkündür, bu isə öz növbəsində investisiya fəallığının artırılması üçün daha təsirli tədbirlərin görülməsini şərtləndirir [4].

Diaqram 3.1. Ölkə iqtisadiyyatına qoyulan investisiyaların dinamikası, 2009-2019-cu il, mlrd. ABŞ dolları.



Mənbə: https://www.stat.gov.az/

Qeyd edək ki, yeni təşkil olunmuş sənaye parkları və məhəllələrində, aqroparklar və texnoparklarda investisiyalar üçün əlverişli biznes mühiti və infrastruktur imkanları formalaşdırılmışdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolunun işə salınması və ölkəmizin nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilməsi sayəsində Azərbaycana milyardlarla dollar həcmində yeni investisiyaların yönəldiləcəyi proqnozlaşdırılır [4]. Bundan əlavə, ölkədə investisiyaların cəlbi və hərəkətinin strateji aspektlərinin dövlət investisiya siyasətində ciddi şəkildə nəzərə alınması vacib şərtlərdəndir. Bunun üçün ölkədə investisiyalardan səmərəli istifadə edilməsinə müvafiq olaraq şəraitin və infrastrukturun yaradılması təmin olunmalı, sahibkarlıq fəaliyyətinin tənzimlənməsi məsələlərinə daha strateji yanaşmalar ortaya qoyulmalı, investisiya mühitinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi üçün zəruri

tədbirlər görülməli və bunlarla əlaqədar olaraq çevik vergi siyasəti yürüdülməlidir, əhəmiyyətli fiskal alətlər hazırlanmalıdır, onların stimullaşdırıcı xüsusiyyətinə daha çox əhəmiyyət verilməli və xarici investorların ölkəyə fəal şəkildə gəlməsi davamlı şəkildə dəstəklənməlidir.

Qeyd edək ki, investisiya mühiti formalaşdırılması və təkmilləşdirilməsi problemləri üzrə optimal həlli yollarının müəyyənləşdirilməsi və əsaslandırılması tədbirləri reallaşdırılmalıdır. İnvestisiya mühitinin mühüm mexanizmlərinin dövrün tələblərinə uyğun şəkildə işlənib hazırlanması, formalaşması və cəlbediciliyinin artırılmasında tənzimlənmə istiqamətləri üzrə davamlı tədbirlərin görülməsi vacib məsələlər kimi xarakterizə olunur. Dövlətin iqtisadi priroitetləri çərçivəsində investisiya mexanizmlərinin hazırlanması və gerçəkləşdirilməsində ardıcıl tədbirlər görülməsi, bu işin sistemli şəkildə olması, tətbiq olunan mexanizmlərin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və investisiya fəallığının təmin edilməsi, ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi, tranzit potensialından səmərəli istifadə olunması məsələlərinə daha çox diqqət yetirilməlidir.

Bunlarla bərabər, qeyri-neft sektoru sahələrinin inkişafının intensivləşdirilməsi üçün xarici investisiyaların həcminin artırılması hesabına yeni istehsal infrastrukturunun yaradılması, ixracyönlü məhsullarının çeşidinin və həcminin artırılması mümkündür. Digər tərəfdən: “Qeyri-neft sektor sahələrinihn ixracdakı xüsusi çəkiləri onların potensiallarından xeyli aşağıdır. Yaxın perspektiv üzrə qeyri-neft sektorunun fəaliyyətinin genişləndirilməsinin nəticəsində həmin disproporsiyanın nisbətən aradan götürülməsi gözlənilir” [14, s. 6].

Amma, bunun üçün bir çox amillərlə yanaşı, ölkəmizin müasir ticarət-logistika infrastrukturu yaradılmalı, ilk növbədə, formalaşma proseslərini artıq başa çatdırmış tranzit potensialından səmərəli istifadə edilməsi istiqamətində daha optimal fəaliyyət strategiyası hazırlanaraq həyata keçirilməlidir. Yəni yaradılan infrastrukturun tranzit potensialından məhsuldar istifadə olunması üçün daha çox investisiyaların cəlb edilməsi, ixracyönlü və rəqabətqabiliyyətli məhsulların istehsalına nail olunması vacib şərtlərdəndir. “Hər bir dövlətin iqtisadi inkişaf təmayüllərinə müvafiq olaraq, praktik fəaliyyət mexanizmlərinin hazırlanması və

tətbiqi tələb edilir. Bu cür olduğu təqdirdə iqtisadi islahatlar dərinləşdirilməsi, institusional islahatlar aparılması, sahibkarlıq və biznes mühitinin yaxşılaşdırılması, maliyyə və investisiya fəaliyyəti inkişaf etdirilməsi, investisiya mühiti cəlbediciliyinin yüksəldilməsi məqsədilə əlavə imkanlar meydana çıxır. [8, s.53]

İnvestisiyaların intensivliyi, eyni zamanda ölkədə ticarət-logistika infrastrukturunun gücləndirilməsi, yüksək texnologiyalar əsaslı nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması son nəticədə ayrı-ayrı iqtisadiyyat sahələrinin fəaliyyətinin daha məhsuldar formada modelləşdirilməsinə, yeni artım mənbələrinin yaradılmasına əlavə potensial formalaşdırmağa imkan verə bilər. İqtisadi islahatlar şəraitində nəqliyyat-logistika sisteminin və infrastrukturunun gücləndirilməsi hesabına iqtisadiyyatın dayanıqlılığı və investisiya fəallığının davamlılığı üçün əsaslı zəmin yaranır [6].

Yaxın illərdə ölkəmizin ticarət-logistika infrastrukturunun tranzit potensialından səmərəli istifadə olunmasında investisiya fəallığının təmin edilməsi üçün bunlara daha çox diqqət yetirilməlidir: – Ölkənin ticarət-logistika infrastrukturunun tranzit potensialından məhsuldar istifadə edilməsinin müasir qlobal çağırışlara cavab verən mexanizmləri və fəaliyyət alətləri işlənib hazırlanmalıdır; – Formalaşdırılmış ticarət-logistika infrastrukturundan və onun tranzit potensialından səmərəli istifadə olunması istiqamətində daha iri və geniş həcmli investisiya layihələrinin hazırlanması və reallaşdırılması tədbirləri görülməlidir; – Ölkəmizin ixrac potensialının gücləndirilməsi, tranzitivlik amilindən səmərəli istifadənin davamlı şəkildə təmin edilməsi üçün beynəlxalq səviyyədə potensial investorlarla əməkdaşlığın genişləndirilməsi təmin olunmlıdır və s.

Logistika sisteminin inkişafı istiqamətində görülən işlər milli iqtisadiyyatın və geniş miqayaslı xarici ticarət əməliyyatları aparan şirkətlərin inkişafına təkan verir. Bu baxımdan logistika sahəsində milli və beynəlxalq səviyyədə layihələrin həyata keçirilməsi, müvafiq sektorun inkişafı məqsədlərinə nail olunması günün vacib məsələlərindəndir. Onları aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

➢region miqyasında logistika mərkəzində Azərbaycanın mövqeyinin daha da möhkəmləndirilməsi;

➢yeni liman kompleksi və dəmiryolu layihələrinin tamamlanması;

➢logistika sahəsində aparılan əməliyyatların genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsi;

➢paytaxtda və uyğun regionlarda yeni logistika mərkəzlərinin yaradılması;

➢logistika sahəsində özəl sektorun iştirakı səviyyəsinin yüksəldilməsi. [3]

Bu və ya digər əməliyyatların həyata keçirilməsi gələcəkdə ölkəmizdə ÜDM-in, iqtisadi fəaliyyət sferalarına yönəldilən investisiyaların əhəmiyyətli dərəcədə artmasına zəmin yarada bilər.

3.2. Nəqliyyat-logistika infrastrukturlarının inkişafında investisiyaların rolu

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi səbəbindən bu gün ölkə Avrasiya məkanında əsas nəqliyyat və tranzit mərkəzlərindən birinə çevrilməklə, həm də Cənubi Qafqazda geoiqtisadi və logistik mərkəz statusunu almışdır. Azərbaycan Şərqdən Qərbə və Şimaldan Cənuba gedən yolda yerləşdiyinə görə müxtəlif ölkə və qitələri birləşdirir. Bu da o deməkdir ki, ölkəmiz nəqliyyat və logistika sahəsində bu regionun mərkəzi hesab olunur. Şərq-Qərb, Şimal-Cənub, həmçinin Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri bunun üçün real imkanlar yaratmışdır. Dediyimiz kimi, Azərbaycan Avrasiya məkanında mühüm nəqliyyat-logistika mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir. Bu irimiqyaslı infrastruktur layihələrinin, məsələn Gəmiqayırma zavodunun istifadəyə verilməsi buna misal ola bilər. Bundan başqa, 2017-ci il Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu, 2018-ci ilə Xəzər dənizində həcminə görə ən iri hesab edilən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı istismara verilməsi ölkədə uğurlu strateji planın nəticəsidir [17, s. 71].

"Azərbaycan Respublikasında logistikanın və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi”-ndə logistikanın inkişafı üzə perspektivləri müəyyən edən məqsəd və hədəflər və məqsədə nail olmaq üçün prioritetlər konkret şəkildə ifadə olunmuşdur. Qarşıya qoyulan hədəflərdən ən mühümü nəqliyyat-tranzit inkanlarının genişləndirilməsidir. Azərbaycan bu gün müasir dəmiryol infrastrukturuna

malikdir. Yuxarıda da qeyd etdiyimiz kimi, 2017-ci ildə istifadəyə verilmiş BakıTbilisi-Qars dəmiryol xəttini misal göstərə bilərik. Bu dəmiryol Avropadan Çinə və əksinə istiqamətdə tranzit yükdaşımaları üçün ən qısa və əlverişli marşrutdur. Bu tarixi layihələr sayəsində coğrafi mövqeyimizdən istifadə edib infrastruktur və nəqliyyat sektoruna yatırılan sərmayənin ölkəmizi beynəlxalq logistika mərkəzinə çevirməsi, bu sərmayənin əsasən avtomagistralların, yolların, aeroportların tikilməsinə sərf edilməsi ilə bağlı ölkə prezidenti İlham Əliyev bildirmişdir ki, belə bir müasir infrastrukturun təşkil olunması Azərbaycanın hər iki layihədə iştirakını təmin edir [11]

Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq mövqeyini, dünya iqtisadi münasibətləri sistemindəki yerini, habelə qlobal maliyyə böhranının əksər ölkələrin iqtisadiyyatı üçün mənfi nəticələrini kökündən dəyişdirmək zərurəti xarici ticarət axını proseslərinin tənzimlənməsinə yeni yanaşmaların işlənib hazırlanması məsələsini aktual edir. Bununla əlaqədar olaraq, əmtəə axınlarının qonşu dövlətlərin gömrük sərhədlərindən keçməsi zamanı xarici ticarət risklərinin azalması və maliyyə xərclərinin minimuma endirilməsinə ehtiyac var. Bu hədəfə çatmaq, gömrük sahəsində logistika vasitələrindən istifadə edilmədən, gömrük inzibatçılığının təkmilləşdirilməsi və xarici ticarətdə birbaşa iştirakçıların fəaliyyət göstərməsi üçün ən əlverişli şərait yaradan müasir gömrük və logistika infrastrukturu yaratmadan mümkün deyildir.

Bu gün Azərbaycanda nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi məsələsi həm ayrı-ayrı bölgələrin, həm də bütün ölkənin sosial-iqtisadi komponentinə təsirinə görə çox əhəmiyyətlidir. Ərazinin yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat-logistika infrastrukturu ilə təmin olunması bölgədəki sənayenin, sahibkarlığın inkişafında, əhalinin həyat səviyyəsinin artmasında və investisiya cəlb edilməsində ən vacib amillərdən biridir. Bunlar onu göstərir ki, nəqliyyat-logistika sistemi milli iqtisadiyyatın vacib tərkib hissəsidir. Nəqliyyat-logistika sistemini müxtəlif səviyyələrdə (beynəlxalq, milli, regional, yerli) idarəetmə subyektlərinin, nəqliyyat və logistika məkanını təşkil edən, qarşılıqlı əlaqədə olan,

malların optimal saxlanması problemlərini həll etməyə imkan verən maddi və qeyri-maddi infrastruktur obyektlərinin məcmusu kimi başa düşürük.

Nəqliyyat və logistika sisteminin əhəmiyyəti onun vəsaitlərinin və əmək obyektlərinin ərazi bölgüsündəki rolu ilə müəyyən edilir. Səmərəli fəaliyyət göstərən nəqliyyat-logistika sistemi olmadan regionların ixtisaslaşması, onların inteqrasiyalı inkişafı mümkün deyildir. Nəqliyyatlogistika amili istehsalın yerləşməsində çox vaxt həlledici rol oynayır. Sosial-iqtisadi inkişafın sabitliyi, ölkənin siyasi bütövlüyü və bazara uyğunlaşma əsasən nəqliyyat-logistika kompleksinin vəziyyətindən və ona xidmət edən nəqliyyat-logistika infrastrukturundan asılıdır. Bu baxımdan ölkənin infrastruktur layihələrinə qoyulan investisiyaların rolu əhəmiyyətli dərəcədə artır.

Nəqliyyat və logistika infrastrukturunun uzunmüddətli iqtisadi artıma təsiri aşağıdakı əsas istiqamətlərdə həyata keçirilə bilər: birbaşa istehsal amili kimi, digər istehsal amillərinin əvəzedici elementi kimi, məcmu tələbin artmasına təkanverici qüvvə kimi, istehsal amillərinin toplanmasına həm təkanverici qüvvə, həm də sənaye siyasətinin aləti kimi.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturu məcmu tələbin formalaşmasında çox vacib amildir. İnkişaf etmiş nəqliyyat-logistika infrastrukturu olmadan regional siyasət, regionlararası və xarici iqtisadi qarşılıqlı əlaqələrin inkişaf etdirilməsi problemlərini həll etmək mümkün deyil [11, s. 3].

Ölkənin iqtisadi inkişafının hazırkı mərhələsində milli iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin inkişafı üçün genişmiqyaslı proqramların həyata keçirilməsi maddi-texniki bazaya inteqrasiya olunmuş yanaşma olmadan mümkün deyildir. Ölkə iqtisadiyyatının inkişafı üçün qısa, orta və uzunmüddətli siyasət istiqamətləri müəyyən edilərək, "Azərbaycan Respublikasında logistikanın və ticarətin inkişafı üzrə Strateji Yol Xəritəsi" tərtib edilmişdir. 2025-ci ilə qədər Azərbaycan tənzimləyici faktorlar sayəsində regionda daha səmərəli və əhəmiyyətli bir mərkəz təşkil etmək üçün logistika və ticarət infrastrukturunun yüksək səviyyədə inkişaf etdirilməsi qarşıya məqsəd kimi qoymuşdur. Məqsəd digər ölkələrlə güclü əlaqələri olan səmərəli logistika mərkəzləri vasitəsilə regional logistika mərkəzinə

çevrilməkdir. Buna görə də nəqliyyat sisteminin, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı strategiyası qarşıya qoyulmuş vəzifələrdən biridir. Söhbət yüksəksəviyyəli regional nəqliyyat sistemindən, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı strategiyasından gedir, bunlar aşağıdakılardan ibarətdir:

- ➢ regional nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı;
- ➢ beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə yaxın bölgələrdə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;
- ➢ bölgələrdə ticarətin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;
- ➢ müəssisədə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı [17, s. 23].

Azərbaycanda logistika və ticarət sektorunun üzləşdiyi problemləri və imkanları təhlil etmək istəsək, bu sahənin inkişafı üçün bir sıra əsas sahələri müəyyən edə bilərik:

1. Regional nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı üçün həm ölkə daxilində, həm də sərhədyanı ölkələrdə nəqliyyat logistika mərkəzininnin yaradılması;

2. Nəqliyyat ticarət infrastrukturunun bölgələrdə inkişafı üçün istehlak malları və sənaye məhsullarının topdansatış və logistika mərkəzlərinin yaradılması və inkişafı;

3. Xarici ölkələrdə nəqliyyat və ticarət mərkəzlərinin təşkil edilməsi və inkişafı;

4. Gömrük xidməti orqanlarının bazasında logistika mərkəzlərinin yaradılması və inkişafı;

5. İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində fəaliyyət göstərən müəssisələrin, ilk növbədə, sənaye və kənd təsərrüfatı müəssisələrinin maddi-texniki bazasının yenidən qurulması və genişləndirilməsi.

Hazırda nəqliyyat-logistika infrastrukturu getdikcə mürəkkəb çoxsəviyyəli və yüksək inteqrasiya olunmuş bir sistemə çevrilməkdədir. Ölkəmizdə müasir nəqliyyat-logistika infrastrukturunun formalaşması yüksək investisiya qoyuluşu intensivliyi ilə xarakterizə olunan mürəkkəb çoxmərhələli bir prosesdir. Belə

genişmiqyaslı məsələnin həlli yalnız milli inkişaf strategiyası çərçivəsində mümkündür. Bunun inkişafı üçün əsas tələblər aşağıdakılardır:

• ölkənin sosial-iqtisadi inkişafının dövlət strategiyasının məqsəd və prioritetlərinə, dövlətin iqtisadi, sənaye, elmi-texniki, regional siyasətinin vəzifələrinə uyğunluğu;

• nəqliyyat-logistika infrastrukturunun real vəziyyətini və onun iqtisadi agentlərin xidmətləri ilə təminat səviyyəsini nəzərə almaq;

• nəqliyyat-logistika infrastrukturunun ayrı-ayrı elementlərinin tarazlı inkişafı;

• sektorda rəqabət mühitinin yaradılması, müəssisələrin fəaliyyət göstəricilərinin davamlı artmasına səy göstərməsini təmin etmək;

• qəbul edilən qərarların və onların həyata keçirilmə mexanizmlərinin yüksək səviyyədə olması.

Nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı ilə dövlətin, bölgənin və ərazinin iqtisadi artımı arasında əhəmiyyətli əlaqəni nəzərə alaraq, bu sahədə investisiya siyasətinə birbaşa təsir edən bir sıra amilləri qeyd etmək vacibdir: [6, s. 65]

• yeni nəqliyyat-logistika infrastrukturu obyektlərinin yerləşməsinin rasional seçilməsi;

• nəqliyyat-logistika infrastrukturunun bəzi sahələrinin inkişafı üçün prioritetlərin müəyyənləşdirilməsi;

• investisiya və maliyyələşdirmə problemləri;

• investisiya prosesində dövlət və özəl sektorun nisbəti.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun modernləşdirilməsində əsas amillər maliyyələşdirmə mənbəyidir, bu da öz növbəsində makroiqtisadi inkişaf göstəricilərinə həlledici təsir göstərə bilər. Buna görə də, nəqliyyat və logistika sisteminin infrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün mümkün ssenarilərin diqqətlə təhlili tələb olunur. [5, s.127]

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun yaxşılaşdırılması müəyyən müddət ərzində xüsusilə vacib ola bilər. Bu baxımdan müxtəlif nəqliyyat-logistika

infrastrukturunun inkişafı və mövcud şəbəkənin modernləşdirilməsi üçün tədbirlərin optimal birləşməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Hazırda qısa müddət ərzində milli iqtisadiyyatın səmərəliliyi və rəqabət qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq dəmiryol və yol şəbəkəsi, liman qurğuları, hava limanları, logistika mərkəzləri kimi nəqliyyat-logistika infrastrukturunun vacib elementlərinin daha da modernləşdirilməsinə ehtiyac var. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı üçün zəruri investisiya mənbələrinin cəlb edilməsində investisiya prosesinin təşkili üçün qanunvericilik və tənzimləmə mexanizmlərinin inkişaf etməsi, dövlət-özəl tərəfdaşlığı, dövlət satınalmaları və dövlət sifarişlərinin təşkili mexanizmlərini də qeyd etmək lazımdır.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı sahəsində ən təsirli yol dövlət-özəl əməkdaşlıq vasitəsidir. Bu əməkdaşlıq dövlət və özəl biznes tərəfindən infrastruktur obyektlərinin inşası və modernləşdirilməsinə yönəlmiş layihələrin birgə həyata keçirilməsini nəzərdə tutur. Yəni bu alətin istifadəsi, xüsusilə yerli hakimiyyət orqanlarının maliyyə imkanları məhdud olduqda və regional səviyyədə infrastruktur layihələrinin icrası üçün əlavə investisiya mənbələrinin tapılmasına ehtiyac duyulduqda xüsusilə vacibdir. Ona görə də bu gün dövlət-özəl əməkdaşlığın hüquqi bazasının təkmilləşdirilməsinə, onun tənzimlənməsi üçün təşkilati bazanın inkişaf etdirilməsinə, nəqliyyatlogistika infrastrukturunun yaradılmasına özəl tərəfdaşların cəlb olunması üçün iqtisadi şəraitin yaxşılaşdırılmasına ehtiyac var.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturuna kifayət qədər investisiya qoyulmaması təchizat zəncirinin səmərəsizliyinin əsas səbəbidir. Müasir tədqiqatlar göstərir ki, nəqliyyat-logistika infrastrukturu həm mikroiqtisadi, həm də makroiqtisadi miqyasda inkişaf üçün böyük potensiala malikdir. Nəzəri olaraq, ölkənin nəqliyyat-logistika infrastrukturunun fəaliyyətinə qoyulan investisiyalar şirkətlərin birbaşa nəqliyyat xərclərinin və əməliyyat xərclərinin azalması ilə əlaqələndirilir ki, bu da bütün təchizat zəncirinin yaxşılaşdırılmasına müsbət təsir göstərir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat-logistika infrastrukturunun səmərəli təşkili təchizat zəncirinin işinin yaxşılaşdırılmasında mühüm rol oynayır [17, s. 43].

Təchizat zəncirinin səmərəliliyinin artırılmasının əsas nəticələri aşağıdakılar ola bilər:

• logistika xərclərinin azaldılması;

• təchizat zəncirinin etibarlılığının artması səbəbindən təchizat zəncirinin bütün iştirakçıları üçün dövriyyə kapitalının maya dəyərinin azalmasına kömək edən malların çatdırılma sürətinin artması;

• təchizatların yeni iş modellərinin tətbiqi və yeni işgüzar əlaqələrin qurulmasından əldə olunan gəlirin artması.

Təchizat zəncirindəki investisiya obyektlərinin həcmi nəqliyyat və logistika sənayesinin ayrı-ayrı obyektlərini əhatə edə bilər. İnfrastrukturun inkişafına qoyulan investisiyalar logistika şirkətlərinə yeni nəqliyyat yollarından faydalanmağa, logistika proseslərini və tədarük zəncirlərini modernləşdirməyə, xidmət keyfiyyətini yaxşılaşdırmağa və xərcləri azaltmağa imkan verəcəkdir. Nəqliyyat-logistika sənayesindəki investisiya qərarları qlobal təchizat zəncirindəki əlavə dəyərin strukturuna təsir göstərir.

İnsan kapitalına qoyulan investisiyalar tədarük zəncirlərinin inkişafı üçün də vacibdir. Təchizat zəncirlərinin inkişafına investisiya yönəltmək infrastrukturun imkanlarını genişləndirməyə, yeni nəqliyyat növlərindən istifadə etməyə, logistika və uzun məsafələrdə nəqliyyatın idarə olunması üçün informasiya və analitik mərkəzlər yaratmağa imkan verir. [13, s.49]

Nəqliyyat-logistika xərclərinin minimuma endirilməsi logistika şəbəkəsinin bütün iştirakçıları üçün əlavə qazanc mənbəyi kimi çıxış edən yeni logistika texnologiyalarının tətbiqi ilə əldə edilir. Təchizat zəncirlərinin və logistika infrastrukturunun inkişafına investisiya qoyulması nəqliyyat və logistika sənayesi iştirakçıları üçün müsbət nəticələrə səbəb olur. Təchizat zəncirlərinə investisiya qoyuluşlarında iştirak edən dövlət, logistika sənayesinin inkişafında vacib iştirakçıdır. Hal-hazırda ölkədə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün əsas aparıcı vasitə məhz investisiya qoyuluşlarıdır. Ancaq nəqliyyat infrastrukturunun uğurlu inkişafı üçün özəl investisiyaların cəlb edilməsi də lazımdır. Nəqliyyat-

logistika sənayesindəki kiçik və orta müəssisələrin birbaşa investisiyalar hesabına genişlənməsi təchizat zənciri artımının əsas amilidir.

Nəqliyyat-logistika sənayesində investisiyaların artması ilə daha çox şirkət beynəlxalq təchizat zəncirlərində iştirak edir. Xüsusi texniki biliklər şəklində texnologiyanın mövcudluğu beynəlxalq səviyyədə təchizat zəncirlərinin inkişafına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir, logistika işinin hərəkətliliyinin artmasına kömək edir.

İnkişaf etmiş ölkələrdə logistika və təchizat zəncirinin idarə edilməsində istifadə olunan informasiya sistemlərinə və texnologiyalarına investisiyalar artır. Bu tendensiya qlobal və milli təchizat zəncirləri çərçivəsində tədarük proseslərinin daim daha mürəkkəbləşməsi və dinamikləşməsi ilə əlaqədardır [16, s. 47]. Təchizat zəncirindəki proseslər üzərində tam nəzarəti təmin etmək üçün nəqliyyat-logistika sənayesinin ehtiyaclarına yönəldilmiş etibarlı müasir informasiya texnologiyalarına ehtiyac var. Təchizat zəncirlərinin iştirakçıları, həmin zəncir boyunca əməliyyatların görünməsini, şəffaflığını və uçotunu təmin edə biləcək informasiya vasitələrinin tətbiqində maraqlıdırlar. Güman etmək olar ki, Azərbaycanda da gələcəkdə logistikada informasiya texnologiyalarının inkişafına qoyulan investisiyaların payı artacaqdır ki, bu da son nəticədə nəqliyyat-logistika infrastrukturunun daha da təkmilləşdirilməsinə təkan verəcəkdir.

3.3. Regionlarda nəqliyyat-logistika klasterlərinin yaradılmasının iqtisadi əhəmiyyəti

Hazırda nəqliyyat sənayesinin inkişafı Azərbaycanın dövlət siyasətinin prioritet sahələrindən biridir. Ölkənin sənaye infrastrukturunun inkişaf səviyyəsi iqtisadi islahatlar şəraitində sosial vəziyyətə və digər sahələrin inkişafına böyük təsir göstərir. Buna görə nəqliyyat xidmətlərinə olan tələb yalnız nəqliyyatın həcmini və keyfiyyət səviyyəsini deyil, həm də sənayenin inkişafındakı mövcud tendensiyaları müəyyənləşdirir. Klaster, nəqliyyat müəssisələrinin təşkili və idarə edilməsinin ən perspektivli formalarından biridir.

Müasir şəraitdə regionların rəqabət qabiliyyəti yeni inkişaf formaları və texnologiyaları ilə müəyyən edilir. Regionlarda iqtisadi vəziyyəti keyfiyyətcə yaxşılaşdırmağa imkan verən belə formalardan biri məhz klasterdir. Müasir dövrdə klasterlərin yaradılması Azərbaycanın regionlarında iqtisadi inkişafın əsas istiqamətlərindən biridir. Klasterlər qloballaşan iqtisadiyyatda rəqabət üstünlüklərinə nail olmaq üçün maraqlı tərəflərin səylərini birləşdirmək məqsədi daşıyan təşkilat forması olmaqla, çoxfunksiyalı və çoxölçülü asılılığın bariz nümunəsidir. Onların inkişafı cəmiyyətin informasiyalaşdırılması və müasir iqtisadiyyatın sənaye strukturunun formalaşması ilə əlaqələndirilir [18, s. 258].

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksi hazırda ümumilikdə xalq təsərrüfatının və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan ehtiyaclarını təmin edir. Yeni sosial-iqtisadi şəraitdə nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləmək üçün hüquqi, iqtisadi və inzibati mexanizmlər mövcuddur və onlar daim təkmilləşdirilir. Nəqliyyat sektorundakı dövlət siyasətinin əsas məqsədi, sərnişinlərin və malların daşınması üçün artan həcmi və keyfiyyətcə dəyişən tələbi ödəmək məqsədilə səmərəli və təhlükəsiz nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasıdır.

Bu gün Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin inkişafı logistika infrastrukturunun inkişafından, nəqliyyat və logistika xidmətləri bazarının dövlət tənzimlənməsinin mükəmməl olmasından, əlaqəli sahələrdə (nəqliyyat, logistika, torpaq sahələri) dövlət siyasətinin əlaqələndirilməsindən xeyli dərəcədə asılıdır. İndiki vaxtda bir çox sahibkar logistika olmadan gəlirli bir işin ola bilməyəcəyini başa düşür. İş adamları maddi, maliyyə, informasiya axınlarını idarə etmək üçün bir vasitə kimi maddi-texniki bazanı və rəqabət üstünlüyünü getdikcə daha çox istifadə edirlər.

Logistika sisteminin, xüsusən nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi ticarətin və bütövlükdə iqtisadiyyatın inkişafı üçün vacib şərtdir. Azərbaycanın xarici iqtisadi mövqelərinin, qlobal rəqabət üstünlüklərinin genişlənməsi və gücləndirilməsi beynəlxalq nəqliyyat bazarında ölkəmizin nəqliyyat-logistika sisteminin rəqabət qabiliyyətinin əhəmiyyətli dərəcədə artmasını tələb edir. Ölkənin nəqliyyat-logistika sistemi bu sahədəki ehtiyaclarını minimum xərclərlə

maksimum dərəcədə təmin etmək üçün bütün nəqliyyat növlərinin koordinasiyalı inkişafını və fəaliyyətini təmin etməlidir [37, s. 270].

Ümumiyyətlə, nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarı dünyanın ən dinamik bazarlarından biridir. Azərbaycan iqtisadiyyatının genişlənməsi nəqliyyat, ekspeditor və digər logistika xidmətləri bazarının sürətli inkişafını tələb edir. Ölkə iqtisadiyyatında dəyişikliklər indi qaçılmazdır və ilk növbədə modernləşdirilmiş və müasir nəqliyyat-logistika infrastrukturunun qurulması tələb olunur.

Azərbaycanda nəqliyyat sənayesində klaster yaratmağın əsas hədəfləri bunlardır:

➢xidmətin keyfiyyətinin dünya bazarının tələbləri səviyyəsinə yüksəldilməsi;

➢yerli istehsalçıların daha rəqabətli məhsullarını dünya bazarlarına çatdırmaq üçün nəqliyyat kompleksinin imkanlarının inkişafı (nəqliyyat xərclərini azaltmaqla);

➢sənayedə kiçik və orta sahibkarlığın ümumi logistikaya inteqrasiyası imkanı;

➢nəqliyyat sənayesində yeniliklər yaratmaq və həyata keçirmək üçün təhsil və elmi müəssisələrin digər klaster üzvləri ilə qarşılıqlı əlaqə mexanizmlərinin inkişafı və təkmilləşdirilməsi.

Klaster strategiyası mövcud və potensial qrupların, rəqabət qabiliyyətinin dərəcəsinin müəyyənləşdirilməsinə, işgüzar mühitin yaxşılaşdırılması tədbirlərinə və perspektivli investisiya fəaliyyətinə əsaslanır. Belə bir strategiyanın tətbiqi rəqabət qabiliyyətinin yüksəlməsinə səbəb olur [30, s.76].

Klaster yanaşmasının üstünlükləri onların fəaliyyətinin aşağıdakı aspektlərində əks olunur:

1. Klasterlər yeni texnologiyaların, biliklərin, məhsulların yayılması üçün ortaq bir elmi bazaya əsaslanır;

2. Klaster müəssisələri daxili ixtisaslaşma və standartlaşdırma aparmaq, yeniliklərin tətbiqi xərclərini minimuma endirmək bacarığı sayəsində əlavə rəqabət üstünlüklərinə malikdir;

3. Klasterlərin vacib bir xüsusiyyəti, tərkibində çevik sahibkarlıq strukturlarının olmasıdır;

4. Regional sənaye klasterləri kiçik sahibkarlığın inkişafı üçün son dərəcə vacibdir.

Bu gün klaster qarşısında duran əsas vəzifələr bunlardır:

1. Regionun beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sisteminə daxil edilməsi;

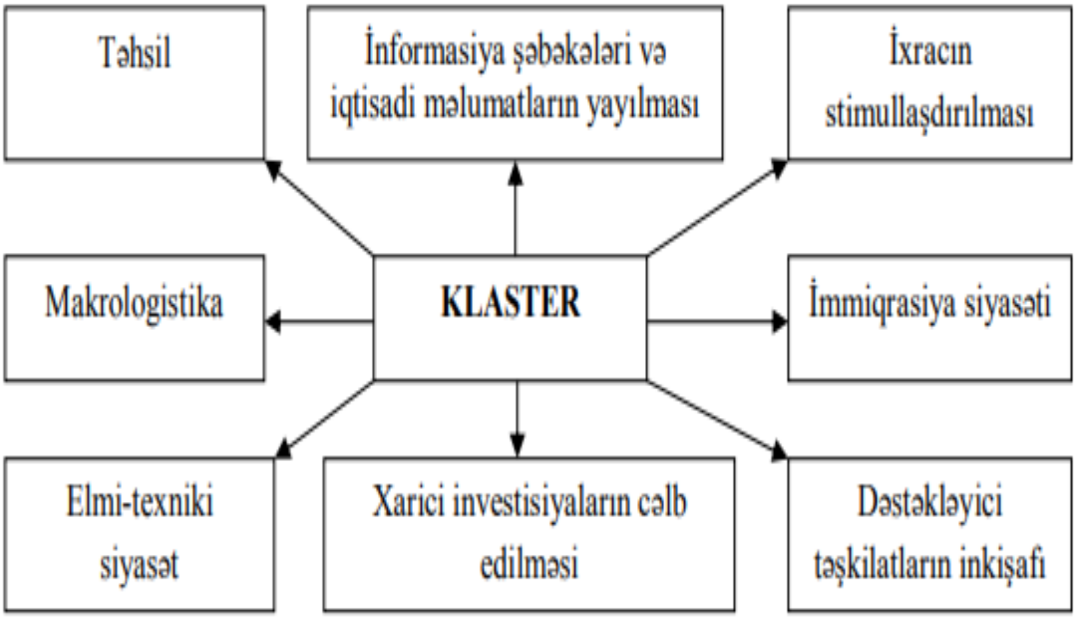
2. Regiondakı iri sənaye müəssisələrinin ixtisaslaşdırılmış xidmətlərə olan tələbatının ödənilməsi;

3. Kiçik və orta sahibkarlıqların yüksək keyfiyyətli nəqliyyat və logistika xidmətləri ilə təmin edilməsi;

4. Klaster üzvləri arasında qarşılıqlı əlaqənin optimallaşdırılması.

Beləliklə, regionlarda nəqliyyat-logistika klasterinin formalaşması qeyri-bərabər ərazi inkişafı problemlərini əhəmiyyətli dərəcədə həll edə biləcək, regionun potensialından istifadə edərək ərazinin davamlı innovativ inkişafını təmin etməyə imkan verəcəkdir.

Sxem 3.1. Klasterlərin ümumi iqtisadi siyasətə təsiri



Mənbə: Евтодиева Т.Е. Логистический кластер как фактор конкурентоспособности региона (2015).

Klaster siyasətinin əsas məqsədi müəssisələrin rəqabət qabiliyyətini artıraraq yüksək iqtisadi artım templərini və iqtisadiyyatın şaxələndirilməsini təmin etməkdir. Regionların klasterləşdirilməsi çoxyönlü sosial-iqtisadi effekt təmin edir: istehsal sahələrinin yaradılması ilə yanaşı, bütün lazımi nəqliyyat, sosial innovasiya infrastrukturunun formalaşdırılması, tədqiqat, inkişaf və texnoloji işlərin həyata keçirilməsini və nəticələrinin istehsalda tətbiqini nəzərdə tutur. Klasterlərin formalaşması və inkişafı birbaşa xarici investisiyaların cəlb edilməsində və iqtisadi inteqrasiyanın artırılmasında təsirli bir mexanizmdir. Yerli klasterlərin qlobal dəyər zəncirlərinə daxil edilməsi, milli texnoloji baza səviyyəsini əhəmiyyətli dərəcədə yüksəltməyə, müasir texnologiyalar və ən yeni avadanlıqları tətbiq edərək müəssisələrin beynəlxalq rəqabət qabiliyyətini artırmaqla, klaster müəssisələri tərəfindən müasir idarəetmə metodlarına, xüsusi biliklərə və beynəlxalq bazarlara çıxmağa imkan əldə edərək, iqtisadi artımı yüksəltməyə imkan verir [37, s. 272].

Klaster siyasəti iki mövqedən nəzərdən keçirilə bilər: birincisi, regional iqtisadiyyatın sabitliyini və rəqabət qabiliyyətini artırmaq, həm regionlararası, həm də qlobal rəqabətdə istehsalçılarımızın mövqelərinin möhkəmlənməsini təmin edən vasitə kimi; ikinci mövqe insan kapitalının inkişafı və keyfiyyətinin yüksəldilməsinin şərtlərindən biri kimi. [34, s. 39] Bu mənada klaster siyasəti qabaqcıl ölkələr tərəfindən qəbul edilmiş müasir sosial-iqtisadi inkişafa tam uyğundur. Bu baxımdan inkişaf prosesi ümumiyyətlə yalnız bütövlükdə cəmiyyətin maddi və iqtisadi rifahının artması kimi deyil (ÜDM-də artım, sənaye istehsalı, ÜDM və adambaşına investisiya və s. kimi makroiqtisadi dinamikanı xarakterizə edən göstəricilərə istinad etməklə), həm də insanların fərdi qabiliyyətlərinin genişlənməsi kimi nəzərdən keçirilə bilər. Regional klaster siyasəti, şirkətlərin təcili ehtiyaclarının ödənilməsinə, əməkdaşlıq və rəqabət mühitinin yaradılmasına, istehsal fəaliyyətinin birləşdirilməsinə, sənaye xidmətlərinin inkişafına yönəlmişdir.

Ümumiyyətlə, nəqliyyat-logistika klasterləri konkret ərazidəki spesifik sosial-iqtisadi vəziyyət və inkişaf perspektivləri nəzərə alınmaqla formalaşır. Lakin

bu klasterin işləmə mexanizmlərinin hazırlanmasında mövcud vəziyyətin təhlilinə ehtiyac vardır. Nəqliyyat-logistika klasterləri yük axınlarını zaman və məkanda hərəkət etdirərək təsərrüfat subyektləri arasında əlaqəni təmin edə bilər. Yuxarıda deyilənlər əsasında qeyd etmək vacibdir ki, nəqliyyat-logistika klasterinin qurulmasının imkanları və hüquqi əsaslarının müəyyənləşdirilməsi, məqsəd və vəzifələrinin aydınlaşdırılması, inkişaf istiqamətlərinin formalaşması həm bütün klaster səviyyəsində, həm də onun konkret iştirakçıları səviyyəsində həyata keçirilməlidir. Belə olduqda nəqliyyat-logistika klasterləri Azərbaycanın və onun regionlarının sosial və iqtisadi inkişafına töhfə verən təsirli bir vasitə ola bilər.

Nəqliyyat-logistik klasterinin formalaşması prosesinin bir neçə mərhələdə həyata keçirilməsi məqsədəuyğundur:

1. İlkin şərtlərin təhlili, ehtiyacın əsaslandırılması və klaster yaratmaq fikrinin irəli sürülməsi (dövlət orqanları);

2. Nəqliyyat sənayesində (regional və yerli idarəetmə orqanları) rəqabət qabiliyyətinin qiymətləndirilməsinə əsaslanan klaster yaratmaq üçün müvafiq ərazinin (şəhərin, şəhər aqlomerasiyasının, bölgənin) seçilməsi;

3. Ərazilərin (dövlət və regional hakimiyyət orqanları) geosiyasi və iqtisadi xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla həm dövlət, həm də regional səviyyədə nəqliyyat-logistika klasterlərinin yaradılmasını tənzimləyən bazanın hazırlanması;

4. Klasterin yaradılması üçün əsas sənədlərin hazırlanması, onun təşkilati strukturunun formalaşdırılması (dövlət orqanları, biznes və elmi ictimaiyyət nümayəndələri ilə birlikdə);

5. Klasterli idarəetmə sisteminin formalaşdırılması (dövlət orqanları, biznes və elmi ictimaiyyət nümayəndələri ilə birlikdə);

6. Klasterin fəaliyyətinin səmərəliliyinin təhlili və qiymətləndirilməsi üçün metodologiyanın hazırlanması;

7. Klasterin yaradılması prosesinin və onun fəaliyyətinin təşkili [28, s. 49].

Beləliklə, nəqliyyat-logistika sistemlərinin formalaşması prosesində klaster yanaşmasının istifadəsi, sənaye müəssisələri və təşkilatları arasında qarşılıqlı əlaqə yaratmağa imkan verir. Ümumiyyətlə, klasterlərin yaradılması Azərbaycanın

nəqliyyat sənayesinin inkişafında yeni bir tendensiyadır. Onların yaradılmasının üstünlükləri ölkənin nəqliyyat kompleksi üçün müasir bir infrastrukturun və effektiv idarəetmə sisteminin formalaşmasında, bu da öz növbəsində sənayedəki müəssisələrin məhsuldarlığının artmasında (malların çatdırılma müddətinin qısaldılması, saxlama tariflərinin azaldılması, xidmət keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, sərnişin və yük axınının həcminin artırılması) və klaster strukturuna daxil olan müəssisə və təşkilatların innovativ fəaliyyətinin stimullaşdırılmasında özünü göstərir. Bundan əlavə, investisiyaların cəlb edilməsi prosesi aktivləşdirilir, klasterləşdirilməyə məruz qalan regionlarda iqtisadiyyatın və sosial sahənin intensiv inkişafı baş verir ki, bu da nəticədə, iş yerlərinin, əməkhaqlarının və müvafiq olaraq müxtəlif səviyyəli büdcələrə daxilolmaların artmasına səbəb olur.

NƏTİCƏ

Logistika iqtisadiyyatın mühüm xidmətlərindən biri hesab olunur. Təkcə ölkəmizdə deyil, dünyanın bütün ölkələrində logistika idxal və ixracın rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə öz töhfəsini verir. Nəticədə iqtisadiyyatın inkişafına dəstək olur. Bununla belə, ölkəmizdə logistika fəaliyyəti kifayət qədər zəifdir və gözlənildiyi kimi inkişaf etmir. Ona görə də iqtisadiyyatı dəstəkləməkdə öz potensialına çatmır. Bununla belə, ölkədə logistika sənayesinin hələ də inkişaf etmək və genişləndirmək üçün çoxlu imkanları var. Bundan əlavə, ölkəmizdə logistika sektoru xammaldan hazır məhsula və son istehlakçılara qədər tədarük zəncirinin bütün prosesini birləşdirmək üçün texnoloji həllər tətbiq edə və inkişaf etdirə bilər. Nəticələr göstərir ki, logistika sektorunun inkişafı ilə iqtisadi artım arasındakı əlaqə istifadə olunan dəyişəndən asılı olaraq dəyişir. Müvafiq olaraq, daxili nəqliyyat infrastrukturuna investisiyalar onun istifadə olunduğu bütün modellərdə müsbətdir.

Azərbaycan Respublikasında logistika sektoru inkişafda olan, gələcək vəd edən sektorların arasında yer almaq və günbəgün inkişaf etməkdədir. Xüsusən də Azərbaycan dövlətinin coğrafi mövqeyi və sahib olduğu gənc əhalinin özü, logistika sektoru üçün önəmli bir üstünlük kimi görülür. Lakin savadlı kadr azlığı, logistik bünövrə üzrə problemlər, sektora lazımlı əhəmiyyət verilməməsi kimi məsələlər, Azərbaycanın logistika sahəsindəki lazım olan uğurları əldə edə bilməməsi və malik olduğu həmin üstünlükləri logistik baza olmaq yolunda lazımi dərəcə istifadə edə bilməməsinə gətirib çıxarmaqdadır.

Nəticə etibarı ilə qeyd etmək olar ki, ölkəmizdə logistika sektorunun inkişafı iqtisadi artımın ən mühüm determinantlarından biridir. Beləliklə, dövlətin bu sahəyə investisiyaları təşviq edən siyasət həyata keçirməsi iqtisadi artıma müsbət təsir göstərəcəkdir. Məsələn, logistika sektorunun mühüm aspektini təşkil edən nəqliyyat infrastrukturunun təqdim etdiyi xidmətlər ölkələrin iqtisadi fəaliyyətlərində mühüm rol oynayır. Bu sahəyə investisiyalar nəqliyyat xərclərini azaltmaqla yanaşı, mal və xidmətlərin mobilliyini artırmaqla ticarəti asanlaşdırır.

Nəticə etibarilə, ölkəmizdə bu sektorun inkişafı mühüm rəqabət üstünlüyü təmin etməklə böyümə və inkişaf prosesini sürətləndirdiyini irəli sürmək olar.

Ümumilikdə belə nəticəyə gələ bilərik ki, logistika ölkənin ticarət göstəricilərinə təsir etdiyi üçün əsas hipotezimiz qismən qəbul edilə bilər. Bir ölkənin investisiya məkanının cəlbediciliyini yaxşılaşdırmaq üçün sürücü kimi logistika bizim nəticələrimizlə dəstəklənmir. Nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinin birbaşa xarici investisiya axınına təsiri gözlənilməsə belə, ölkələr yenə də ticarət balansını artıra bilərlər. Bundan əlavə, logistika ölkəmizdə informasiya texnologiyaları və enerji təchizatı daxil olmaqla genişləndirilə bilər. Nümunəmizdə yalnız cüzi müsbət irəliləyişlərin görülə bilməsi logistik sistemlərin təkmilləşdirilməsinin uzunmüddətli proses ola biləcəyinin göstəricisidir. Bundan əlavə, ölkəmizdə logistik sistemlərin dəyərini hələ dərk etməmiş ola bilərlər. Təkmilləşdirilmiş nəqliyyat infrastrukturu aşağı inkişaf etmiş ölkələrin qlobal bazarlarda iştirak imkanlarını gücləndirməklə yanaşı, sənayeləşmiş dünya ilə ayaqlaşa bilmək üçün rəqabətqabiliyyətli mövqelərini yaxşılaşdırır.

Bu nəticələrin hamısı tədqiq edildikdə, logistika sahəsinin problemlərinə qarşı həyata keçirilən tədqiqatların, siyasi, həmçinin hüquqi aktlar vasitəsilə dəstəklənməsinin lazım olduğu və o cümlədən də dövlət tərəfdən veriləcək dəstəyin və stimulların, kiçik ölçüyə malik şirkətlərdən böyük ölçüyə malik şirkətlərə kimi peşəkar məsləhətçilər tərəfdən təlimlər verilməsinin zəruri olduğu müəyyənləşdirilibdir. Azərbaycan dövlətinin logistik potensialı korporotivləşməsi prosesinə daxil edilməlidir və xaricdə olan logistik sistemlər araşdırılmaqla məlumat analizi müzakirə olunmalıdır. Qısacası logistika sektoru üzrə mövcud olan problemlərdən hər birinin arxa planında olan səbəblər müəyyən olunarkən digər yandan da mövcud problemlər olmasına təkan vermiş kiçik miqyaslı gizli problemlərin hamısı da ortadan götürülməli və problemlər daha əmələ gəlmədən öncə həll edilməlidir.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan-dilində

1. “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyası. Bakı, 2012.

2. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair” (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı. Bakı, 2006.

3. “Azərbaycanda iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi xüsusiyyətləri və problemləri” İqtisadi İnkişaf Nazirliyi (İqtisadi İslahatlar Mərkəzi). Bakı, 2013.

4. ARDNŞ maliyyə hesabatları (2012-2018).

5. Ataşov B.X. Maliyyə bazarları. Bakı: Kooperasiya nəşriyyatı, 2016, 456 s.

6. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İqtisadi İslahatlar üzrə Köməkçisi Xidməti.Logistika və ticarət. İqtisadi islahatlar: Azərbaycan üçün təhlil və təklif olunan təşəbbüslər. Bakı, [s. n.], 2016, 138 səh.

7. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi. Bakı, 2016.

8. Azərbaycanın statistik göstəriciləri-2015. Bakı, Səda: 2016.

9. D. A. Məmmədov, A. Ə. Cahangirov, C. Ə. Qardaşov, A. C. Şərifov Nəqliyyat logistikası. Dərslik. Bakı: [Qanun], 2022, 502 s.

10. Əliyev Ş.T. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Sumqayıt Dövlət Universiteti, 2018, 384 s.

11. Hüseynova M.S. Azərbaycanda iqtisadi islahatlar şəraitində nəqliyyat-logistika sisteminin səmərəlilik məsələləri. 10.07.2020.

12. İmanov T.İ. Logistikanın əsasları, Bakı: “Tİ-Media”, 2005, 473 s

13. Q. Ə. Səfərov (elmi red.), S. C. Zeynalova, S. S. Sadıqova. İqtisadiyyata giriş. (dərs vəsaiti). Azərb. Dövlət Neft və Sənaye Un-ti. Bakı: [ADNSU], 2021. 289 s.

14. Mehdiyev A. Azərbaycana birbaşa xarici investisiyalar: mövcud durum və problemlər. 26.10.2018.

15. Məmmədov D.A., Cahangirov A.Ə., Qardaşov C.Ə., Şərifov A.C. “Nəqliyyat logistikası”. Dərslik. Bakı, Qanun, 2022, 502 səh.

16.Məmmədova E.B. Dünya ölkələrində investisiya mühitinin formalaşması təcrübəsinin Azərbaycana tətbiqi məsələləri // Audit № 2, Cild 24, 2019, s.50-60.

17.Nəcəfov E.M., Həsənli O.N. “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat logistikasının inkişafının müəyyənləşdirilməsi haqqında”. Bakı, AzTU, 2016, 148 səh.

18.Respublika elmi konfransının materialları. Azərbaycanin tranzit potensialinin iqtisadi inkişafda rolu. 22-23 oktyabr 2020-ci il. Sumqayit, 2020, 380 səh.

19.Səfərov Q.Ə. (elmi red.), Zeynalova S.C., Sadıqova S.S. “İqtisadiyyata giriş. (dərs vəsaiti)”. Azərb. Dövlət Neft və Sənaye Un-ti. Bakı, ADNSU, 2021, 289 səh.

20.Şəkərəliyev A.Ş., Şəkərəliyeva Z.A. “Gömrük işinin təşkili və idarə edilməsi”. Bakı, Qanun, 2006, 154 səh.

İngilis dili

21. Chopra S. and Meindl P. 2007, Supply Chain Management, New Jersey. “Prentice Hall”, s 544

22. Hacıyev C. “Environmental safety and international transport corridors” Book of proceeding 55th International Scientific Conference on Economic and Social Development - Baku, 18-19 June, 2020, 163 p.

23. Plotkin B.K., Delyukin L.A. “Ekonomiko-matematicheskiye metody i modeli v torgovle i logistike: uchebnik”. M., RIOR: INFRA-M, 2016, 346 p.

24. Plotkin B.K., Gogin D.Y. “Funktsionalnost predprinimatelskoy logistiki”. SPb., 2014, 325 p.

25. Rushton A., Croucher P. and Baker P. 2014, Logistics and Distribution Management, London, Philadelphia, New Dehli. “Kogan Page”, s 721

Rus dilində

26. Аникин Б.А. “Логистика”. М., ИНФРА-М, 2017, 301 стр.

27. Долгов А.П. “Глобальная логистика: проблема оценки уровня развития и международные сравнения” // Логистика сегодня, 2018, №5, стр.262-278.

28. Долгов А.П. “Проблема оценки совокупных логистических затрат в народном хозяйстве” // Логистика: современные тенденции развития. Научно-практическая конференция. СПб., ГУМРФ., 2015, стр.153-156.

29. Долгов А.П., Григорьев М.Н., Уваров С.А. "Логистика". Москва, Юрайт, 2019, 734 стр.

30. Евтодиева Т.Е. Логистический кластер как фактор конкурентоспособности региона. Человеческий капитал и профессиональное образование, № 2 (14) 2015, с.39-45.

31. Курносова-Юркова О.А. “Современные методы управления логическими рабочими процессами на предприятиях” // Вестник ОНУ, 2013, Т. 18, вып. 3/2.

32. Миротин Л.Б. “Транспортная логистика”. М., Экзамен, 2019, 281 стр.

33. Плоткин Б.К., Гогин Д.Ю. “Функционал предпринимательской логистики”. СПб., изд-во СПб-ГЭУ, 2014, 325 стр.

34. Плоткин Б.К., Делюкин Л.А. “Экономико-математические методы и модели в торговле и логистике: учебник”. М., РИОР: ИНФРА-М, 2016, 346 стр.

35. Полещук И.И. “Минск”, БГЕУ, 2017, 431 стр.

36. Полихин А.А. Факторы повышения эффэктивности логистической деятельности предприятия. Экономинфо, 2018, Т 15, №3, 38-45.

37. Федотенков, Д. Г. Транспортно-логистические кластеры как вызов времени в социально-экономическом развитии региона. Санкт-Петербург, Заневская площадь, 2014, с. 270-273.

38. Широкова А.В. “Особенности современного аутсорсинга в логистике” // Вестник Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2019, № 3-1.

İnternet resursları

39. Logistics Performance İndex (World Bank)

40. https://www.gfmag.com/global-data/economic-data/largest-companies.

41. Cəlbedici investisiya mühiti, xarici investorların artan fəallığı. 20.12.2018. https://alpaninfo.com/?p=31282.

42. http://www.geostrategiya.az/news.php?id=100.

43. https://fed.az/az/investisiya/azerbaycana-birbasa-xarici-investisiyalarmovcud-durum-ve-problemler-meqale-40060.

44. https://www.gfmag.com/global-data/economic-data/largest-companies

45. Logistics Performance İndex (World Bank)