

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI ELM VƏ TƏHSİL NAZİRLİYİ**

**AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ**

---

---

*Əlyazması hüququnda*

**Məmmədzadə Kənan**

**Poladov Rəşad**

**Hümbətov Elcan**

**AZƏRBAYCANDA LOGİSTİK TERMİNALLARIN YERLƏŞMƏ YERİNİN  
SEÇİLMƏSİ ÜZRƏ TƏTBİQLƏR PLANININ İŞLƏNİB HAZIRLANMASI**

**mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

**İxtisas: 060623-Nəqliyyatda daşımaların və idarə etmənin təşkili mühəndisliyi**

**İxtisaslaşma: Beynəlxalq avtomobil daşımaları**

**Elmi rəhbər: b.müəllim Nəcəfov Nəsir Sabir oğlu**

**BAKİ-2024**

**AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ**  
**YÜKSƏK TƏHSİL İNSTİTUTU**

**MAGİSTRANTIN ANDI**

“Azərbaycanda logistik terminalların yerləşmə yerinin seçilməsi üzrə tətbiqlər planının işlənilib hazırlanması” mövzusunda təqdim etdiyimiz magistrlik dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazdığımıza and içirik və magistrlik dissertasiyasının AzTU Kitabxana İnformasiya Mərkəzində saxlanılması, həmin mərkəz tərəfindən AzTU Rəqəmsal Repozitoriyasına daxil edilərək repozitoriyanın veb saytında yerləşdirilməsinə icazə veririk.

Məmmədzadə Kənan \_\_\_\_\_  
(imza)

Poladov Rəşad \_\_\_\_\_  
(imza)

Hümbətov Elcan \_\_\_\_\_  
(imza)

## MÜNDƏRİCAT

<b>GİRİŞ</b> .....	5
<b>I FƏSİL. LOGİSTİKA HAQQINDA ƏSAS ANLAYIŞLAR</b>	
1.1. Logistika və Logistika İdarəetmə.....	7
1.2. Logistika anlayışı.....	7
1.3. Logistikanın tarixi inkişafı.....	8
1.4. Logistik İdarəetmə.....	10
1.5. Əsas Logistik Fəaliyyətlər.....	12
1.6. Logistikanın əsas fəaliyyət istiqamətləri.....	13
1.7. Təchizat Zəncirinin İdarə Edilməsi .....	13
1.8. Logistik İdarəetmə və Təchizat Zəncirinin İdarə Edilməsi Arasında Əlaqə.....	14
1.9. Logistika Mərkəzləri.....	16
1.10. Logistika mərkəzlərinin tərfi.....	16
1.11. Logistika Mərkəzlərinin Xüsusiyyətləri və Yerləri.....	17
1.12. Logistika Mərkəzlərinin Faydaları.....	19
<b>FƏSİL II. AZƏRBAYCANIN LOGİSTİKA SEKTORU VƏ LOGİSTİK POTENSİALI</b>	
2.1. Azərbaycanca Logistika Sektoru.....	21
2.2. Azərbaycanın geosiyasəti və yeri.....	21
2.3. Azərbaycan tarixində logistika.....	22
2.4. Azərbaycanda nəqliyyat növləri.....	23
2.5. Avtomobil Nəqliyyatı.....	24
2.6. Azərbaycanla Nəqliyyat Dəhlizləri.....	26
2.7. Azərbaycanın Logistika Bazasına çevrilmək potensialı.....	26
2.8. Strateji Məqsədlər.....	26
2.9. Azərbaycan vasitəsilə ticarətin həcmnin artırılması.....	27
<b>FƏSİL III. AZƏRBAYCANDA LOGİSTİKA MƏRKƏZİNİN SEÇİLMƏSİ ÜZRƏ TƏDQIQAT</b>	

3.1. Azərbaycanca Logistika Mərkəzinin Seçilməsi üçün Model Təklifi.....	29
3.2. Potensial yerlərin təqdim edilməsi.....	31
3.3. Modelin yaradılması.....	38
3.4. Modelin hazırlanması.....	41
3.5. Modeldə potensial sahə seçimi üçün qiymətləndirmə meyarları.....	42
3.6. Modeldə logistik mərkəz meyarları.....	49
3.7. Modelin tətbiqi.....	52
3.8. Potensial logistik mərkəzlərin Azərbaycanın xarici ticarətinə ola biləcəyi təsirlər.....	61
3.9. Məqsədlərin göstəriciləri.....	63
<b>NƏTİCƏ.....</b>	<b>64</b>
<b>İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYATLAR.....</b>	<b>66</b>

## Giriş

**Mövzunun aktuallığı:** Hazırda logistika xidmətlərində uğur qazanmaq zərurətə çevrilib. Müəssisələrin sağ qalması və uğur qazanması üçün onlara təkə ucuz xammal və işçi qüvvəsi lazım deyil; Xammal və məhsulların daşınma məntəqələri arasında çatdırılmasını təmin etmək də vacibdir. Logistika zəncirinin reallaşdırılması üçün multimodal daşıma, intermodal daşıma vasitələri, anbar idarəçiliyi, 3-cü tərəf logistika müəssisələri və gömrük idarəçiliyi kimi sahələr yaranmışdır.

Logistika ilə bağlı bu inkişaflara əlavə olaraq, şəhər daxilində yaşayış məntəqələrinin sürətlə genişlənməsi və əvvəllər şəhər xaricində olan logistik fəaliyyət sahələrinin şəhər daxilində qalması ilə tıxac problemi də artmışdır. Nəqliyyat problemi ilə nəqliyyat vasitələrinin orta sürəti azalır, yanacaq sərfiyyatı artır, məhsulların müştərilərə çatdırılma sürətinə mənfi təsir göstərir. Bundan başqa; İqtisadi miqyas baxımından logistika fəaliyyəti müxtəlif yerlərdə və kiçik həcməldə həyata keçirilir; Bu halda vahid logistika xərcləri artırır və səmərəsizlik yaranır. Bu mənfi təsirləri aradan qaldırmaq üçün həm milli, həm də beynəlxalq yük daşımaları, paylanması, saxlanması və digər xidmətlərin həyata keçirildiyi yerlər olaraq təyin olunan logistika mərkəzləri şəhər logistikasının tələbi kimi meydana çıxmışdır.

Logistika mərkəzləri müxtəlif operatorların və xidmət təminatçılarının logistik fəaliyyətlər həyata keçirdikləri nəqliyyat şəbəkəsində toplama və paylama məntəqələridir. Digər tərəfdən, hava, avtomobil, dəmir yolu və dəniz vasitələrinin səmərəli istifadə edildiyi birləşmiş nəqliyyat yanaşması zərurətə çevrilmişdir. Geniş coğrafiyaya malik olan Türkiyə kimi ölkələrdə fərqli nəqliyyat növləri arasında effektiv koordinasiya tələb olunur. Bu koordinasiyanı təmin etmək üçün ən yaxşı üsullardan biri logistika mərkəzi tətbiqləridir. Daşıma növlərini birləşdirməklə daşımaların səmərəliliyi artır, tədarük zəncirindəki boşluqların aradan qaldırılması ilə bürokratik, sosial və iqtisadi problemlər həll edilə bilər. Son illərdə ön plana çıxan logistik mərkəzlər ölkəmizdə logistika infrastrukturunu dəstəkləmək və logistik xidmətin keyfiyyətini artırmaq baxımından

əhəmiyyətlidir. Bu məqamda logistika mərkəzinin yerinin müəyyən edilməsi mühüm məsələ kimi qarşıya çıxır.

**Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri-** XXI əsrdə ölkələrarası diplomatik əlaqələrin yüksəldilməsi məqsədilə logistik yolların seçiminin yaxşılaşdırılması zəruridir. Logistikanın rolu dövlətlərarasındakı münasibətləri tənzimləyir. İqtisadi əlaqələri, Siyasi əlaqə, hərbi və humanitar yardımlaşma və.s kimi komponentlərin logistik sistemi ilə əlaqələndirilməsi ölkələrin bir-biri ilə alış-veriş sistemi yaradır.

Logistik mərkəzlər, ticarətin bu qədər rəqabətli olduğu, nəqliyyat növlərinin bir-birinə çox sürətlə bağlandığı və inteqrasiya olunmuş nəqliyyatın ön plana çıxdığı bir dövrdə ölkələr tərəfindən qəbul edilmiş rəqabətə davamlı bir quruluş kimi xidmət edir. Logistika mərkəzlərinin idarəetmə strukturlarının tələb olunduğu kimi təşkil edilməməsi, mərkəzi təşkil edən strukturlar arasında və bütün fəaliyyət prosesində sistemli təşkilati strukturun olmaması böyük çətinin səmərəli və effektiv fəaliyyət göstərməməsinə səbəb olacaq.

**Tədqiqatın obyektı və predmeti-** Azərbaycan Respublikası coğrafi nöqtəyindən nəzərə alınmalı ünvana sahibdir. Asiya və Avropa ilə kəsişməsində yerləşməsi ticarət və logistika əməliyyatların ölkə üzərində keçməsi Respublikamızın iqtisadiyyatının inkişafına səbəb olur. Xəzər dənizi ilə Asiyaya çıxışı, Gürcüstan, Rusiya və Türkiyə ölkələrinə ilə Avropaya inteqrasiyası təmin olunur. Azərbaycan neft və enerji resurslarına malik olması ilə yanaşı bu zənginliklərin ixracında da mühüm rol oynayır.

Logistikada mühüm rol oynayan Azərbaycan strateji, coğrafi ərazisi beynəlxalq ticarət və nəqliyyat sisteminin mühüm bir hissəsidir.

**Elmi yenilik-** Yeni dövrümüzdə elmi tərəqqi inkişaf etməsi, texnologiyanın yenilənməsinə və logistikada yeni metodlar meydana gəlməsinə təkan verir. Logistika səviyyəsinin artması üçün yeni texnologiyalar, dron və avtonom vasitələr, DİoT cihazlardan istifadəsi lazımdır.

## I FƏSİL. Logistika haqqında əsas anlayışlar

### 1.1. Logistika və logistik idarəetmə

Birinci fəsildə logistika və logistika idarəetmə anlayışlarından danışılacaqdır. Bundan qaynaqlanaraq əvvəlcə logistikanın tərifindən danışılmış, logistikanın tarixi inkişafı qeyd edilmiş və logistikanın müxtəlif izahlarından danışılmışdır. Əlavə olaraq, logistikanın əhəmiyyətindən bəhs edilib, logistik fəaliyyətlər izah edilib, logistika ilə təchizat zəncirinin idarə edilməsi arasındakı əlaqə əsas müzakirə obyektinə edilib.

### 1.2. Logistika anlayışı

Logistika sözünün yunanca mənası “hesablama elmi” və ya “hesablama bacarığı” mənasını verən “Logosticos” sözündən yaranmışdır və bu məna ilk dəfə hərbi sahədə istifadə edilmişdir. Hərbi mənada logistika anlayışı hərbi obyektlər üçün tələb olunan xidməti dəstək və təchizat təmin etmək üçün həyata keçirilən fəaliyyətlər deməkdir (Güven, 2011: 75).

Dünyada logistika anlayışı üçün müxtəlif təriflər göstərilir və hər bir qurum, tədqiqatçı və ekspert bu təriflərə öz rəylərini, fikirlərini, araşdırmalarını və təhlillərini əlavə edir. Bu səbəbdən təriflə bağlı fərqlər ortaya çıxdı. Bunun baş verməsinin əsas səbəbi logistikanın çox böyük bir ərazini əhatə etməsidir. Bu, hər kəsin anlayışa müxtəlif baxış bucağından baxmasına səbəb olur (Orhan, 2006:7).

Donald Bowersoxun rəhbərliyi altında aparılan araşdırmalar nəticəsində logistika bir elm olaraq qəbul edildi (Hakan, 2009: 25).

Martin Kristofer logistika anlayışını belə izah etmişdir: Logistika həm müəssisə içində, həm də bütün paylama kanalında istehsal üçün lazım olan vəsaitlərin və onların informasiya axınlarının tədarüku, daşınması və saxlanması proseslərinin strateji idarə edilməsi və davamlı mənfəətin maksimum həddə çatdırılmasını təmin etməkdir. Məsrəfləri minimuma endirmə metodları ilə (Christopher, 2011: 2).

Logistikanı 7D (yeddi hüquq) kimi qısaca müəyyən etmək də mümkündür. Sadə bir tərif olan və eyni zamanda “Layperson” tərifini olaraq da göstərilən bu tərifə görə:

Logistika, doğru məhsul/xidmətin lazımı miqdarda, düzgün şərtlərdə, doğru yerdə, tam vaxtında, doğru yerə çatdırılması deməkdir. Bu tərifdə istehlakçıların istək və arzuları önəm daşıyır. Çünki logistikanın istehlakçıları məmnun etməsində çox mühüm rolu var. Burada ən başlıca digər mühüm amil bütün fəaliyyət ərzində maksimum keyfiyyətin təmin edilməsidir (Osman, 2003: 8).

Logistikanın əsas məqsədi maksimum səviyyədə müştəri xidməti yaratmaq və resurslardan düzgün istifadə etməklə rəqabət üstünlüyü yaratmaqdır. Bundan qaynaqlanaraq demək lazımdır ki, logistikanın xarakterində proqnozlaşdırma, planlaşdırma, təşkilatlanma, əlaqələndirmə və nəzarət elementləri mövcuddur. Logistika sektorundakı müəssisələrin əsas məqsədi təşkilatı keyfiyyət, qiymət, vaxt və xidmət kimi rəqabətli ünsürlərə qarşı güclü saxlamaq lazımdır ki, biznes rəqabət mühitində öz mövqeyini itirməsin (Магомедов, 1998: 1).

1963-cü ildə yaradılan və dünyada öz sahəsində ən öndəgedən müəssisələrdən biri olan Fiziki İdarəetmə üzrə Milli Şuranın (NCPDM) adı dəyişdirilərək Logistika İdarəetmə Şurasına (CLM) çevrildi və daha da böyüdü. Zamanla Bir müddətdən sonra logistika sahəsinin 2005-ci ildə Təchizat Zəncirinin İdarə Edilməsi Mütəxəssisləri Şurası (CSMP) quruldu (Erdal ve Saygılı, 2007: 2-3).

Bu səbəbdən dünyanın ən böyük logistika təşkilatı olan Təchizat Zəncirinin İdarə Edilməsi Peşəkarları Şurasının (CSMP) tərifinə görə, logistika; Müştərilərin ehtiyaclarına uyğun olaraq bütün məhsul və məlumatların, o cümlədən xidmətlərin mənşə yerindən çatma nöqtəsinə qədər səmərəli daşınması və saxlanması üçün tələb olunan prosedurların planlaşdırılması, həyata keçirilməsi və nəzarət edilməsi prosesidir (The Logistic Handbook, 2001: 1).

### **1.3. Logistikanın tarixi inkişafı**

Logistikanın tarixi inkişafına göz gəzdirsək görürük ki, o, ilk zamanlar hərbi ehtiyacları ödəmək üçün yaranıb. Qədim Yunan, Roma və Bizans imperiyalarında



“Logistikas” adlanan zabitlər və siniflər yaradılmışdır. Bunlar ehtiyacların paylanması və maliyyələşdirilməsinə nəzarət edirdilər (<https://tr.wikipedia.org>, 2016).

Logistikanın inkişafı və onun dünyada çox böyük əhəmiyyət kəsb etməsi ABŞ-da baş verən inkişafın nəticəsində yaranmışdır. İstehsal, mühəndislik, maliyyə və satış kimi sahələrin əhəmiyyəti nəticəsində məhsul araşdırmalarında və satışlarında böyük artımlar olmuşdur (Kayabaşı, 2010: 83-84). Lakin bu artımlar həm də məhsulların alıcılara çatdırılmasında problem yaradıb. Buna görə də, logistika və paylama fəaliyyətlərinin yaradılması və inkişafı ilə bu problemlər aradan qaldırıldı (Akış, 2011).

1970-ci illər logistikanın doğulduğu illər fərz edilir. Bu vaxt çərçivəsində ortaya çıxan iqtisadi böhranlar zamanı müəssisələr xərcləri azaltmaqla yanaşı, logistika proseslərinin əhəmiyyətini artırmağa başladılar (Жаворонок, 2006: 45). Ona görə də bu gün mövcud olan logistika konsepsiyasının əsasları 1970-1980-ci illərə təsadüf edir. Bu dövrdə istehlakçılar öz əməliyyat proseslərini daha səmərəli və effektiv etməyə çalışdılar (Gümüş, 99).

2000-ci illərdən indiki zamana qədər olan dövr bütün sahələrdə olduğu kimi logistika sektorunda da çox mühüm inkişaf olmuşdur. Qloballaşma və beynəlxalq ticarətin əhəmiyyətli dərəcədə rəqabət mühitinin şahidi olması nəticəsində müəssisələr rəqiblərini üstələmək, bazara yeni məhsullar təqdim etmək, səmərəliliyi və mənfəəti artırmaq üçün yeni yollar axtarmağa başladılar. İndi logistika anlayışı fərqli şəkildə qəbul olunmağa başlayıb. Xərccə minimuma endirmək üçün logistikanın zəruri olması ilə bağlı əhəmiyyətli baxışdan daha çox, logistikanın “əlavə dəyər” verdiyinə dair fikir ortaya çıxmışdır. Ona görə də bu funksiyaların həyata keçirilməsində informasiya texnologiyaları və internet ən mühüm rol oynamışdır (Timur, 2013: 7-8).

Cədvəl 1-dən göstərildiyi kimi, 1960-cı illərdə logistika çərçivəsində xidmətlər tamamilə ayrıca idarə edilirdi. Halbuki 1980-ci illərə baxdığımızda tələbin idarə olunması, satınalma, tələblərin planlaşdırılması, istehsalın planlaşdırılması, istehsal inventarları “Materialların idarə edilməsi” adı altında toplanmış, anbar idarəçiliyi, paylama planlaması, sifariş prosesi, daşıma və gömrük prosedurları “Material Management” adı

altında toplanmışdır. Adı "Fiziki Dağıtım" adlandırılmışdır. Cədvəl 1-dən görünür ki, 1990-cı illərdə bütün xidmətlər logistika adı altında birləşmişdir. Yəni bütün bu xidmətlərin "logistika" anlayışı altında toplanması məhz bu illərdə yaranıb (Hesse ve Rodrigue, 2004: 4).

Cədvəl 1: Logistika terminin inkişafı

1960`lar	1980`lar	1990`lar	2000`lər		
Tələb Proqnozu	Material və Avadanlıqların İdarə Edilməsi	Logistika	Logistika	Təchizat zəncirinin	
Marketinq					
Tələblərin Planlaşdırılması					
İstehsalın planlaşdırılması					
İstehsal inventarı			İnformasiya axışı		
Anbarlaşdırma					
Bölüşdürmə					
Paketləmə	Fiziki paylanma		Logistika		Marketinq
İnventar və stok					
Paylanmanın Planlaşdırılması					
Sifariş Prosesi		Strategik			
Daşımacılıq					
Müştəri xidmətləri					

#### 1.4. Logistik idarəetmə

Logistika anlayışının iç-içə olduğu çox vacib anlayışlardan biri Logistika İdarəetməsidir. Qloballaşma nəticəsində şirkətlərin çoxmillətli bazarlara cəlb olunması logistika idarəçiliyinin əhəmiyyətini yüksəltmişdir (Eker, 2006: 4).

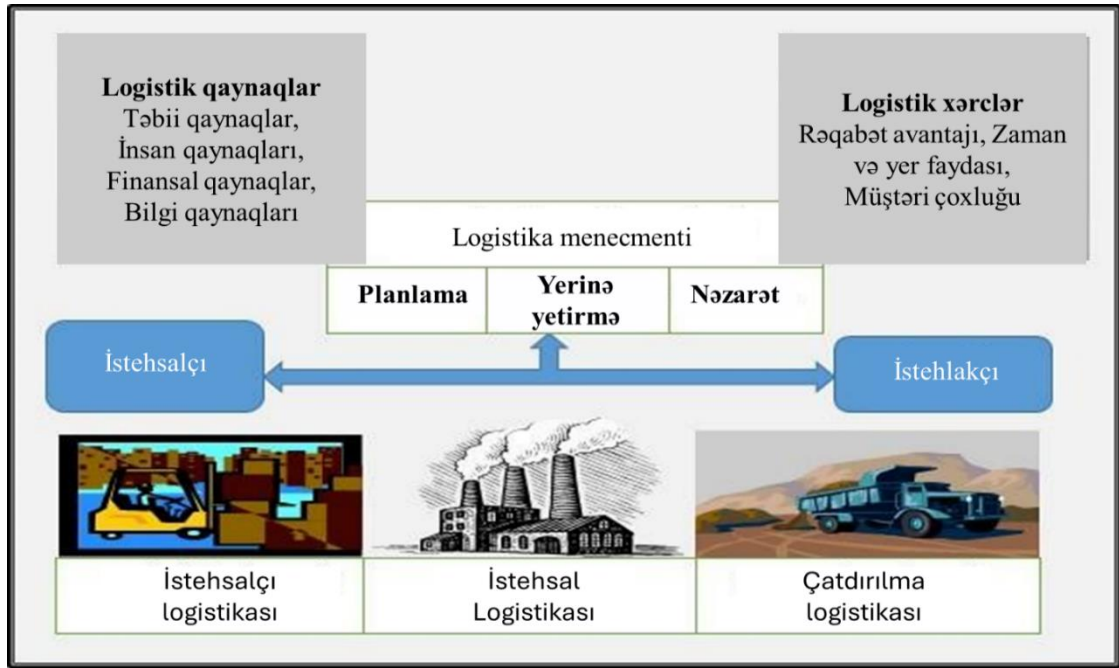
Logistika idarəetməsi planlaşdırmanın və icranın bütün mərhələlərində strateji, operativ və taktiki önəm daşıyır. Bundan başqa, Logistics Management marketinq, satış, istehsal, maliyyə və informatika kimi biznes funksiyaları ilə “inteqrasiya funksiyasını” da yerinə yetirir (Vitasek, 2006: 63).

Logistika menecmenti Təchizat Zəncirinin İdarə Edilməsi Peşəkarları Şurası (CSCMP) tərəfindən aşağıdakı kimi müəyyən edilmişdir:

Logistika menecmenti malların, xidmətlərin və əlaqəli məlumatların ardıcıl olaraq istehsal və istehlak nöqtələri arasında səmərəli və effektiv irəli və tərs axını və saxlanmasıdır. Müştəri istəklərinə cavab vermək üçün səmərəli planlaşdırma, həyata keçirmə və nəzarəti əhatə edən tədarük zənciri prosesinin mərhələsidir (MEGEP, 2011: 7).

Logistika menecmenti konseptual olaraq bir çox terminlə istifadə edilir. Materialların idarə edilməsi, inteqrasiya olunmuş logistika, biznes logistikası, fiziki paylama idarəetməsi, marketinq logistikası, paylama və logistika idarəçiliyi yerinə sənaye logistikası kimi bir çox anlayışdan istifadə edilə bilər (Genç, 2009: 164).

Aşağıdakı Şək.1.1-də logistika idarəetməsinin əsas məqsədlərini göstərir. Şəkildən belə başa düşmək olar ki, logistika menecmenti tədarük zəncirində istehlakçıların istəklərinə və əsaslandırmalarına cavab verəcək hər cür mal, xidmət və məlumatı səmərəli və effektiv şəkildə çatdırmaq üçün bu prosesin planlaşdırılması, həyata keçirilməsi və nəzarət edilməsidir (Şekelli, 2009: 12).



Şək. 1.1. Logistik idarəetmənin əsas məqsədləri

Logistika idarəçiliyinin iş həyatında qarşıya çıxan aşağıdakı suallardan bəziləri üçün bir yol xəritəsi olduğu da söylənilə bilər (Bamyacı, 2008: 25):

- Malların və xidmətlərin dəyərini necə azaltmaq olar?
- Biznes üçün ən yaxşı əlavə dəyər necə əldə etmək olar?
- Ən yüksək keyfiyyət standartını necə saxlamaq olar?
- Müştəri xidmətini necə saxlamaq olar?
- Artan ekoloji təzyiqlərə necə uyğunlaşmaq olar?

Logistika idarəetməsinin digər məqsədləri aşağıdakılardır (Şekelli, 2009: 12-13):

- Tez cavab: Nəqliyyat və çatdırılma proseslərini minimuma endirmək,
- Minimum ehtiyat: Böyük miqdarda mal saxlamaq, lazım gəldikdə lazımı yerə çatdırmaq və bu məqsədlə anbara nəzarət sistemi yaratmaq və idarə etmək əvəzinə,
- Ən aşağı xərc: Xərcləri mümkün qədər minimuma endirmək,

- Səmərəlilik: Mümkün olan ən yüksək effektivliyə nail olmaq,
- Keyfiyyət: Müştəri məmnuniyyəti və rəqabət üstünlüyü üçün keyfiyyəti daim artırmaq,
- İzlənəbilirlik: Malların və nəqliyyat vasitələrinin izlənməsi üçün tələb olunan texnoloji infrastrukturun təmin edilməsi.

### 1.5. Əsas logistik fəaliyyətlər

Müəssisələr müştərilərə məhsulları çatdırmaq üçün bir sıra xidmətləri göstərir. İlk zamanlarda logistika fəaliyyəti yalnız daşınma və saxlama ilə kifayətlənirdi. Lakin inkişaf nəticəsində bu gün logistik fəaliyyətlər genişlənmişdir (Daşkan, 2016: 3). Bu fəaliyyətləri aşağıdakı kimi “Əsas Fəaliyyətlər” və “Dəstəkləyici Fəaliyyətlər” kimi təsnif etmək olar.

Cədvəl 1.2: Logistika Fəaliyyətləri

<b>Əsas fəaliyyətlər</b>	<b>Dəstəkləyici fəaliyyətlər</b>
Tələb-Təklif	İstehsalın planlaşdırılması
İnventar İdarəetmə	Paketləmə
Müştəri xidməti	Anbarlaşdırma
Sifariş emalı	Satınalma
Çatdırılma	Digər fəaliyyətlər

## **1.6. Logistikanın əsas fəaliyyət istiqamətləri**

Logistikanın əsas fəaliyyət istiqamətləri tələbin proqnozlaşdırılması, inventar, müştərilərə xidmət, sifarişlərin işlənməsi və daşınma fəaliyyətlərindən ibarətdir. Bu fəaliyyətlər logistika sisteminin fəaliyyətinin əsas hissələridir (Kayabaşı, 2010: 95).

## **1.7. Təchizat zəncirinin idarə edilməsi**

Təchizat zəncirinə material tədarükünü emal edən, materialları yarımfabrikat və ya hazır məhsula çevirən və sonra onları müştərilərə paylayan koordinasiya şəbəkəsi deyilir. Təchizat zənciri üçə bölünür: “Əsas Təchizat Zənciri”, “Genişləndirilmiş Təchizat Zənciri” və “Yüksək Səviyyəli Təchizat Zənciri”. Əsas tədarükdə yalnız müştərilər, təchizatçılar və şirkətlər olduğu halda, üçüncü tərəf təchizatçıları, müştərilər və təchizatçılar yuxarı səviyyədədir (Eymen, 2007: 7).

Təchizat zənciri nəqliyyat xidmətlərini daha yüksək səviyyəyə qaldırır. Burada önəmli olan müştəri istək və tələblərinə cavab vermək və fərq yaratmaqdır. Təchizat zəncirinə müştəri nöqtəyi-nəzərindən baxıldıqda, tədarük zəncirinin bir mal, xidmət və ya məlumat tələblərini ödəmək üçün istehsal, paylama, marketinq, logistika və xidmət səviyyələrini əhatə edən bütün elementlər olduğunu söyləmək olar (Görgülü, 2012: 14).

## **1.8. Logistika idarəetmə və təchizat zəncirinin idarə edilməsi arasında əlaqə**

Logistik idarəetmə əslinə qalanda materialları təşkilat və əməliyyat yolu ilə ən rahat şəkildə çatdırmağı hədəfləyən bir prosesdir. Daha aydın desək, planlaşdırma və informasiyaya əsaslanan fəaliyyətdir. Marketinq tələbləri bu planlaşdırma prosesində istehsal tələblərinə, sonra isə maddi tələblərə çevrilir (Water, 2010: 3). Təchizat Zəncirinin İdarə edilməsində zəncirdəki bütün şirkətlərin performansını artırmaq əsas hədəfdir.

Sistemli və strateji koordinasiya qurulur. Burada ilk təchizatçıdan son istehlakçıya qədər olan proseslərin əsas inteqrasiyası yaradılır (Ceren, 2010: 64).

Təchizat Zənciri İdarəetmə və Logistik İdarəetmə çox yaxın sahələrdir, lakin təchizat zəncirində təchizatçılar və son istifadəçilər də yer alır. Bu, bu iki anlayış arasındakı ən

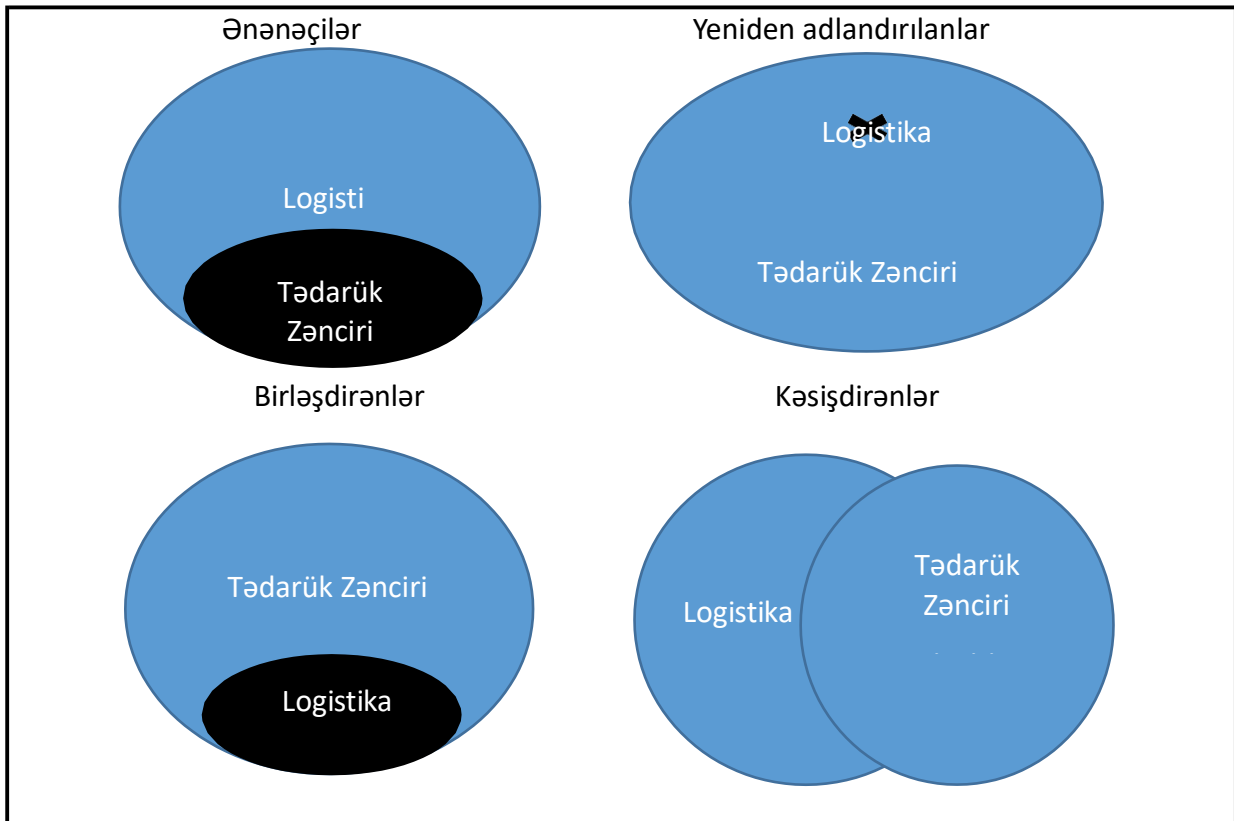
önəmli ünsürlərdən biridir (Rushton, 2010: 127). Təchizat zəncirində material axınlarının idarə edilməsi kimi logistikanın tərifi bir çox logistika təriflərinin ümumi xüsusiyyəti kimi tanınır. Yəni, logistika tez-tez təchizat zəncirinin idarə edilməsinin daha geniş sahəsinin tərkib elementi kimi görünür (Sweene, 2005: 7).

Logistika prosesində materialın və ya məhsulun lazımi yerə çatdırılması üçün daşınma, saxlama, gömrük rəsmiləşdirilməsi və digər əməliyyatlar kompleksləşmiş bir şəkildə həyata keçirilir. Təchizat zəncirində bu proses bütün biznes fəaliyyətlərini və zəncirdəki digər müəssisələrlə əlaqəni yaratmaq üçün qabaqcıl mərhələlərə aparılır. Başqa sözlə desək, əgər biznes öz müştərisinə məhsul göndərmək istəyirsə, deməli logistika ilə məşğul olur. Əgər bir istehsalçı təchizat zəncirindəki bütün istehsal və logistika funksiyalarının davamlılığı üçün tədarük zəncirini təşkil edirsə, bu iş tədarük zəncirinin dünyasındadır (T.C İqtisadiyyat Nazirliyi, 2010: 22).

Larson və Halldorsson logistika və təchizat zənciri arasındakı əlaqəyə dair dörd konseptual fikir irəli sürdülər (Sweene, 2005: 7):

- Ənənəçilər: Bu fikrə görə, Təchizat Zəncirinin İdarə edilməsi Logistik İdarəetmə məzmununa daxildir və logistikanın bir hissəsidir.
- Adlarını dəyişdirənlər: Bu tərifə görə, logistika yenidən təchizat zənciri adlanır və bu iki termin eyni məna daşıyır.
- Bağlayıcılar: Bu tərifdə logistikanın təchizat zəncirinin alt elementi olduğu deyilir. Müvafiq olaraq, təchizat zəncirinə təkcə logistika deyil, həm də marketinq, əməliyyatların idarə edilməsi və satınalma daxildir.
- Hədələyicilər: Bu baxımdan tədarük zənciri logistikanın bir hissəsi deyil. Burada iki anlayış həm biznes daxilində, həm də kanal daxilindəki iş proseslərində kəşifir.

Larson və Halldorssonun logistika və təchizat zənciri arasındakı əlaqəyə dair dörd konseptual baxışı Şək. 1.2-də əyani şəkildə izah olunur.



Şək. 1.2. Təchizat Zənciri və Logistika Əlaqələri üzrə Dörd Perspektiv

Nəticədə bu iki anlayış arasındakı fərqi yaxşı başa düşmək lazımdır. Bu iki anlayış haqqında tam biliyi olmayan menecerlər bu sektorun nəyi əhatə etdiyini bilmirlər və bu, rəqabətin çox güclü olduğu müasir dünyada biznes üçün fəlakətə gətirib çıxarır. Lakin bu anlayışları daha yaxşı başa düşən menecerlər öz bizneslərini idarə edə bilirlər (Ağayev, 2008: 11).

### 1.9. Logistika mərkəzləri

Birinci fəsilin bu hissəsində “Logistik Mərkəzlər” haqqında danışacağıq. İlk növbədə logistik mərkəzlərin tərfi və inkişafı müzakirə olunacaq. Daha sonra logistik mərkəzlərin xüsusiyyətləri araşdırılacaq və onların yerləşmə yeri vurğulanacaq. Bundan əlavə, bu mərkəzlər daxilində təklif olunan xidmətlər və logistika mərkəzlərinin verdiyi töhfələrdən də söz açılacaq.



### 1.10. Logistika mərkəzlərinin tərfi

Son illər dünyada qloballaşmanın sürətlənməsi, sərhəddən keçidin rahatlaşdırılması, sərt gömrük nəzarətinin aradan götürülməsi və beynəlxalq ticarəti asanlaşdıran digər prosedurlar sürətlə davam edir. Ona görə də bu cür şəraitdə ölkələrdə nəqliyyat sektoru və nəqliyyat infrastrukturunu bu proseslərin yekun şəkildə reallaşmasını təmin edəcək ən başlıca elementlərdən biridir. Elə bu səbəbdən yaxşı inkişaf etmiş yol şəbəkəsinə, dayanıqlı nəqliyyat sistemə malik olmaq və beynəlxalq ticarətin ən son yeniliklərinə istiqamətlənmək, yəni logistik mərkəzlərin yaradılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir (Meidut, 2007: 111).

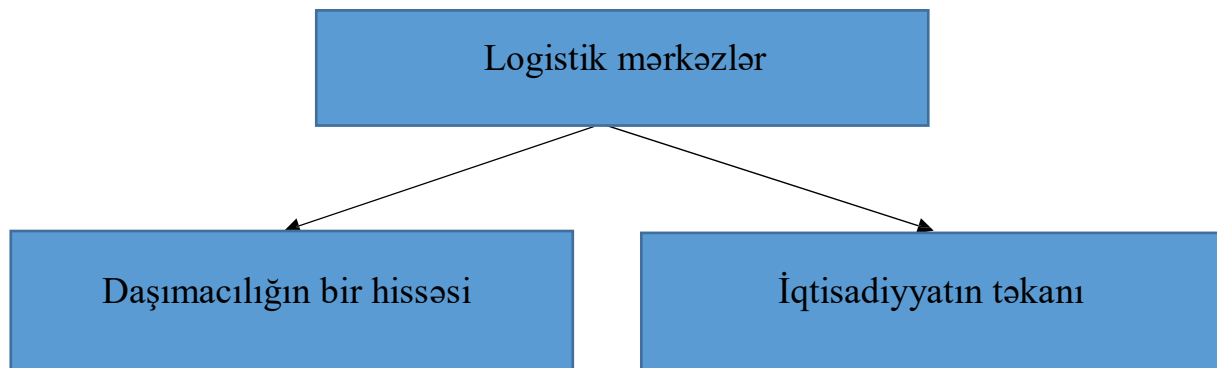
O, həmçinin “logistika mərkəzləri”, “logistika bazası” və “logistika kəndi” anlayışları ilə müzakirə olunur (Nevfel, 2011: 205). Rodrigue və Notteboomun araşdırmalarından görünür ki, logistik kənd tərfi logistik mərkəzin tərfilə demək olar ki eynidir. Əslində, bu iki anlayış bir çox müxtəlif tədqiqatlarda sinonim olaraq istifadə olunur. Bununla belə, ikisinin arasında çox balaca bir fərq var. Logistika mərkəzləri vahid və qərəzsiz hüquqi, yəni institusional strukturdur. Bununla belə, logistika kəndləri hələ də tək, lakin özəl və ya ictimai strukturlardır. Bu kiçik fərqə baxmayaraq, logistika kəndi ilə logistika mərkəzi arasında bir çox məqsədlər tamamilə eynidir (Rodrigue, 2000: 6). Buna görə də eyni mənada istifadə etmək böyük problem yaratmır.

Logistika mərkəzi anlayışı yeni anlayış yox və logistik mərkəzlər geniş spektrli logistik proseslərin və funksiyaların yerinə yetirilsiyi böyük ərazilərdir. Tərfi əmtəə və xidmətlərin istehsalından başqa bütün xidmət proseslərini əhatə edən “logistika” və müəyyən fəaliyyətin cəmləşdiyi yer mənasını verən “mərkəz” anlayışlarının birləşməsindən ibarətdir (Hamzeh, 2007: 183).

Logistika mərkəzlərinə logistika və daşıma şirkətləri (paylayıcı şirkətlər, daşıma şirkətləri, logistik xidmət təminatçıları-3PL) və əlaqədar rəsmi qurumlar aiddir, bütün növ nəqliyyat şəbəkələri ilə əlaqəsi var və müxtəlif daşıma növləri arasında yüklərin ucuz, sürətli və təhlükəsiz daşınmasını təmin edir (Tanyaş ve diğ., 2015: 37).

ECMT (Avropa Nəqliyyat Nazirləri Konfransı) və UNECE tərəfindən logistik mərkəzin tərifini nəzərdən keçirsək, logistik mərkəzlər aşağıdakı kimi müəyyən edilir: “Logistik mərkəzlər nəqliyyat şirkətləri, yükləndirənlər, gömrük kimi nəqliyyat funksiyalarını özündə cəmləşdirən müstəqil müəssisə və qurumlardır. əməliyyatlar, saxlama, baxım və təmir kimi dəstək xidmətlərinin göstərildiyi sahələr olaraq adlandırılır (Akandere, 2013: 44-45).

Aşağıdakı Şək. 1.3-dən görüldüyü kimi, dünyada logistika mərkəzləri ilə bağlı iki yanaşma diqqəti özündə cəmləşdirir. Bəzilərinə görə logistik mərkəzlər iqtisadiyyatın generatoru, bəziləri üçün isə logistik mərkəzlər nəqliyyat sahəsidir.



Şək. 1.3. Logistika Mərkəzlərinə İki Yanaşma

### 1.11. Logistika mərkəzlərinin xüsusiyyətləri və yerləri

Əvvəlcə qeyd etmək lazımdır ki, bir ölkədə sənaye və ticarəti inkişafı üçün, rəqabətqabiliyyətli və dayanıqlı iqtisadiyyata malik olmaq, ixrac və idxal əməliyyatlarını yüksəltmək üçün ölkənin logistik infrastrukturunu inkişaf etdirilməli və logistika sektoru bu sahədən arxaya qalmamalıdır. texnoloji cəhətdən. Buna görə də ölkədə qurulacaq logistika mərkəzləri yerləşdikləri yer baxımından yaxşı qiymətləndirilməli və qurulmalıdır (Tanyaş, 2011a: 16).

Məlumdur ki, daşımaların inteqrasiya və mürəkkəbləşməsi bir çox ünsürlərdən avtomobil, hava, dəniz və dəmir yolu terminallarından müvafiq məsafələrdə logistika mərkəzlərinin yaradılmasını tələb edir. Nəqliyyat növlərinin kəsişdiyi ərazilərdə və şəhər

mərkəzinin kənarında logistik mərkəzlərin yaradılması həm nəqliyyat növləri arasında balansın təmin qorunmasına, həm də şəhər logistikasında mühüm problem olan nəqliyyat sıxlığının qarşısının alınmasında effektivdir (Antonio, 2007: 2).

Logistika mərkəzləri bir sıra fəaliyyətlər üçün qurulur və bu fəaliyyətləri həyata keçirmək üçün mərkəzlər yerləşmə, infrastruktur və avadanlıq baxımından düzgün dizayn və təchiz edilməlidir. Burada digər mühüm məsələ yüklərin idarə edilməsi və intermodal köçürmələrin həyata keçirilməsi üçün mərkəzlərdə intermodal terminalların yaradılması vacibdir. Buna görə də, minimum səviyyədə olsa belə, bütün nəqliyyat növləri logistika mərkəzlərində olmalıdır (Karacadağ Kalkınma Ajansı, 2012: 30).

Logistika mərkəzlərinin başqa bir xüsusiyyəti də mərkəzdə yerləşən bizneslərin yerləşdikləri ərazilərin və mülklərin sahibləri və ya kirayəçiləri ola bilmələridir. Ona görə də logistika mərkəzlərində azad rəqabət müqaviləsinə əməl olunmalı və bütün şirkətlərin fəaliyyətinə icazə verilməlidir. Bunu da qeyd edək ki, logistik mərkəzlərə saxlama, yükləmə, boşaltma, məlumat mərkəzləri, istirahət obyektləri və s. xüsusi əhəmiyyətə malik olan sahələrdir (Peker, 2012: 21).

Logistika mərkəzinin ərazisinin seçilməsi gələcək zamanlarda mərkəzin nə qədər səmərəli və effektiv olacağını təyin edir. Seçim edərkən eyni zaman çərçivəsində müxtəlif nəqliyyat rejimlərindən istifadə etmək imkanı ilk növbədə mərkəzin yerləşdiyi yerə məkana edən meyardır. Seçilən ərazinin dəmir yolu, hava, avtomobil və dəniz əlaqələrinə yaxın olması çox vacibdir. Bu prosesdə bir çox seçim meyarları nəzərə alınmalı və logistika mərkəzinin yaradılması üçün ən yaxşı qərar qəbul edilməlidir. Logistika mərkəzi seçərkən nəzərə alınmalı əsas məqamları aşağıdakı kimi sıralamaq olar (İzmir Ticaret Odası, 2008: 4-5):

- Müvafiq torpaq və infrastrukturun olması,
- Yaxşı coğrafi mövqe, təbii quruluş və torpaqdan istifadə vəziyyəti,
- Geoloji quruluşun uyğunluğu,
- Daşıma keyfiyyətinin davamlılığı,
- İntermodal daşıma imkanlarının mövcudluğu,

- Sosial quruluşun əhəmiyyəti,
- Mədəni, tarixi və təbii sərvətlərin əhəmiyyəti,
- Urbanizasiya və planlaşdırma qərarları,
- Yaxın ətrafın iqtisadi inkişafı,
- Əhalinin illik inkişaf dərəcəsi,
- Bölgədəki sənaye sahələrinin sayı,
- Demografik amillər.

Buna görə də Avropada tikilən logistika mərkəzlərinin əksəriyyəti istehlak və ya istehsal mərkəzlərinə yaxın, daşıma və paylama kanallarının mərkəzində, bütün nəqliyyat növlərindən səmərəli istifadə üçün infrastruktura malik olan çox əhəmiyyətli nöqtələrdə qurulur (Tanyaş ve Hazır, 2011b: 202). Bu mərkəzlərin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində olması Avropa ilə bütün digər qitələr arasında daşımaları asan, sürətli və səmərəli etmişdir (Конилова, 2011: 58).

Nəticədə logistik mərkəzlərin əsas meyarları ərazinin ölçüsü, ərazidən səmərəli istifadə, genişləndirmə sahəsinin mövcudluğu, nəqliyyatın nizamlanması, infrastruktur, şəhərə yaxınlıq, sənaye və ticarət mərkəzlərinə yaxınlıq, limanlara yaxınlıq, avtomobil əlaqəsi, dəmir yolu ilə əlaqə, trafik sıxlığı, prosedurlar və sahiblik göstərilə bilər (Sezen ve Gürsoy, 2014: 109).

### **1.12. Logistika mərkəzlərinin faydaları**

Logistika mərkəzləri həm milli, həm regional, həm də beynəlxalq səviyyədə bir çox faydalar yaradır. Logistik mərkəzlərdə bir çox fərqli sektordan olan müəssisələr logistik fəaliyyətlərini miqyaslı iqtisadiyyat çərçivəsində reallaşdırır və onlara əhəmiyyətli gəlirlər gətirir. Fəaliyyətlərini bir mərkəzdə həyata keçirmək həm biznes, həm də müştəri üçün prosesləri rahatlaşdırır və daha sağlam edir (Aydın ve Öğüt, 2008: 7).

Bu faydaları aşağıdakı kimi izah etmək olar:

1. Xərclərin azalmasına gətirib çıxarır: Bu fəaliyyətlər nəticəsində müəssisələrin investisiya xərcləri azalır, daşınma, anbar və saxlama xərcləri azalır, ümumi istifadə nəticəsində isə ümumi əməliyyat xərcləri azalır.
2. Xidmət keyfiyyətinin artmasına təsir edir: Lazımı infrastrukturun yaradılması intermodal daşıma imkanlarını təmin edir, inteqrasiya olunmuş iş prosesinə görə tələb olunan işlərdə azalma olur, texnologiyanın istifadəsi ilə sürət və səmərəliliyin artmasına nail olunur və əlavə xidmətlər bir yerdən həyata keçirilir. Nəticədə bu, xidmət keyfiyyətinin artmasına gətirib çıxarır (Tanyaş ve Hazır, 2011b: 201).
3. Logistika mərkəzləri sosial faydalar yaradır: İlk növbədə böyük şəhərlərdə nəqliyyat sıxlığını azaldır və ətraf mühitin qorunmasına kömək edir. Bundan başqa, logistik mərkəzlər yaradıldıqları regionların kommertiya potensialına və iqtisadi inkişafına böyük təkan verir. Bölgədəki ticarət müəssisələrinin rəqabət qabiliyyətini artırmaqla, bu müəssisələrə milli və beynəlxalq bazarlarda rəqabət üstünlüyü yaratmağa yardım edirlər (Bay ve Erol, 2016: 126).

## **Fəsil II. Azərbaycanın logistika sektoru və logistik potensialı**

### **2.1. Azərbaycanda logistika sektoru**

Azərbaycanın logistika sektoru ikinci hissədə ümumi şəkildə izah edilir. Fəslin birinci hissəsində isə Azərbaycanın geosiyasi mövqeyi və logistika sektorunun Azərbaycan tarixindəki rolu və mövcud vəziyyəti izah ediləcəkdir. Əlavə olaraq da, Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunu, dövlət tərəfindən logistika sektoruna qoyulan investisiyalar və dəstəklər müzakirə olunacaq.

### **2.2. Azərbaycanın geosiyasiyasəti və yeri**

Azərbaycan Respublikası torpaq sahəsi və əhalisinin çox hissəsinə görə Cənubi Qafqazın ən böyük ölkəsidir. Ölkə Qafqaz dağlarının cənub-şərq hissəsində, Avropa ilə Asiyanın kəsişməsində, Xəzər dənizinə açılan geniş ərazidə, 44'-52' şərq və 38'-42' şimal meridianları arasında yerləşir.

O, beynəlxalq tranzit marşrutlarının mühüm bölgəsində yerləşir. Ölkənin şərqdən qərbə və cənubdan şimala gedən yollarda yerləşməsi, onun tranzit və geosiyasi əhəmiyyətini artırır. Ölkənin ərazisi 86,6 min km<sup>2</sup>-dir, Xəzər dənizində milli sektor isə 80 min km<sup>2</sup>-dir (<http://az.strategiya.az>, 2016). Azərbaycan Respublikasının sərhədlərinin ümumi uzunluğu 3359 km, quru sərhədləri 2646 km-dir. Azərbaycanın şimalda Rusiya Federasiyası ilə sərhədlərinin uzunluğu 390 km-ə çatır, şimal-qərbdə isə Gürcüstanla 480 km-lik sərhəd xətti var. Ölkənin ən uzun quru sərhədi isə onu qərbdən əhatə edən Ermənistanlardır. Bu iki ölkə arasında sərhəd xəttinin ümumi uzunluğu 1007 km-dir. Respublika cənub-qərbdən qısa bir məsafədə (13 km), Cənubdan isə 756 metr məsafədə Türkiyə və İranla qonşudur. Şərqdə Azərbaycanın sərhədləri Xəzər dənizinin suları ilə yuyulur (713 km) (Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsi Prezident Kitabxanası, 2017: 35). Azərbaycanın dünya okeanına birbaşa çıxışı olmasa da, Volqa-Don, Volqa-Baltik-Aralıq dənizi, çay, kanal, su sistemlərinin köməyi ilə dünya okeanına çıxışa malikdir. Azərbaycanın bir çox ölkəni əhatə edən dəniz-nəqliyyat əlaqələri var və geniş coğrafi əraziyə də malikdir (<http://vivo-book.com>, 2017).

### 2.3. Azərbaycan tarixində logistika

Coğrafi baxımdan Azərbaycanın 40%-i düzənlik, 60%-i isə dağlıq ərazidən ibarətdir. Ölkə bir çox mühüm ticarət marşrutları üzərində yerləşdiyi üçün, keçmişdən bu günə qədər logistika sektoru regionda həmişə çox əhəmiyyətli olub və inkişaf edib (Məmmədov, 2007: 53). Azərbaycan tarixində logistika sektoru üçün ən böyük inkişaflardan biri də “Böyük İpək Yolu”nun fəaliyyət göstərdiyi dövrlərdə baş verib. Böyük İpək Yolu, qədim dövrlərdə və orta əsrlərdə, Çindən Mərkəzi və Ön Asiya ölkələrinə gedən karvan yolu kimi müəyyən edilir. Bu tarixi ticarət yolu Yaponiya, Hindistan, Çin, Monqolustan, İran, Tacikistan, Özbəkistan, Azərbaycan, Türkiyə və digər ölkələrdən keçib (<https://az.wikipedia.org>, 2017). İpək Yolu eramızdan əvvəl 1-ci minillikdən 2-ci minilliyin ortalarına qədər Avropa və Asiyadan keçən marşrutlar şəbəkəsini təmsil edir. İpək Yolunun əhəmiyyətli bir hissəsi Çinin paytaxtı Çanqandan (Sian) başlayıb. Hətta Makedoniyalı İsgəndər IV-cü əsrdə Orta Asiyaya doğru hərəkət edərkən, Hindistan çayını keçəndə Çin ipəyinin artıq Aralıq dənizinə çıxışı var idi (<http://www.azerbaijans.com>, 2017). Bir çox mühüm elmi və texnoloji inkişaf İpək Yolu ilə Şərqdən Qərbə ötürülürdü. Barıt, maqnit kompas, çap dəzgahı, musiqi alətləri, ipək, çini və boyalı məmulatlar kimi yeniliklər bu yolla ötürülürdü (<http://www.azerbaijan.az>, 2017).

1492-ci ildə Amerika qitəsinin kəşfindən sonra bu yolun əhəmiyyəti xeyli azaldı. Burada vacib amil Çindən və yaxın bölgələrdən gətirilən malların Amerikada da olması idi. Dəniz yolu Hindistana açıldıqdan sonra isə Böyük İpək Yoluna demək olar ki, ehtiyac qalmadı. Nəticə olaraq XV-ci əsrin sonlarında Amerika və Hindistana gedən dəniz yolunun kəşfi ilə Böyük İpək Yolu əhəmiyyətini itirməyə başladı və XVI-cı əsrdə tamamilə məhv edildi (<http://www.azerbaijans.com>, 2017).

Azərbaycanda müasir nəqliyyat sisteminin yaradılması ölkədə neft sektorunun sürətli şəkildə inkişaf etməsi ilə bağlı idi. Bu inkişaf ümumiyyətlə XIX-cu əsrin sonu və XX-ci əsrin əvvəllərinə təsadüf edir. Bu nəqliyyat sisteminin yaradılmasında dəmir yolu nəqliyyatının böyük əhəmiyyəti olmuşdur. 1880-ci ildə Bakı-Balaxanı-Sabunçu arasında

neft mədənlərini birləşdirən 25 km-lik dəmir yolu çəkildi. Tbilisi ilə Bakı arasında da eyni zamanda dəmir yolu 1883-cü ildə fəaliyyətə başladı. Bu dəmir yolunun əsas, mühüm xüsusiyyəti ondan ibarət idi ki, o, Cənubi Qafqaz Dəmir yolunun payında idi və onunla neft və neft məhsullarının, eləcə də digər yük və sərnişinlərin də daşınma işləri aparılırdı. Mühüm hadisələrdən digərləri də, illər ərzində Xəzərdə dəniz nəqliyyatında baş verən inkişaf oldu (<https://az.wikipedia.org>, 2017).

Bakı limanı Xəzər dənizinin ən qədim limanıdır və Azərbaycanın dövlət quruculuğu tarixinin bir çox mərhələlərində mövcud olmuşdur. Bakı limanı əsrlər boyu Şimali Avropa və Rusiyanı Yaxın Şərq və Cənubi Asiya ilə birləşdirən Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizində köhnə İpək Yolu kimi yerləşmiş və Şərqlə Qərb arasında körpü rolunu oynamışdır (<https://az.wikipedia.org>, 2017). Bu dövrdə Bakının yüksəlişi ilə yanaşı, cənubda, Lənkəran və Astara kimi sahilyanı şəhərlərdə də gəmiçiliyin inkişafı diqqətlə müşahidə olunurdu. Kür çayının aşağı axınında da eyni zamanda gəmilər vasitəsilə yükdaşımlar həyata keçirilib.

1878-ci ildə Nobel qardaşlarının dəstəyi ilə Xəzərdə ilk neft daşıyan gəmi “Zərdüşt” inşa edildi və sonrakı illərdə bu gəmilərin sayı daha da artırıldı. Beləliklə, bütün dünyada neft daşımlarında ilk və ən yaxşı üsul olan tanker yük daşımlarının əsası qoyuldu (Ağayev, 2008: 37). Azərbaycan nəqliyyatının inkişafında 1993-cü ildə mühüm inkişaf baş verdi. İlk olaraq Bakı-Əskabad-Daşkənd arasında hava nəqliyyatı açılıb. Bundan başqa, elə həmin ildə də Bakı Hava Limanının təməli qoyulub. Bundan sonra Bakı-Xarkov, Bakı-Qroznı, Bakı-Rostov, Bakı-Həştərxan, Bakı-Tbilisi xətləri yarandı. 1938-ci ildə Azərbaycanda ilk aviasiya qrupu yaradılıb. Bu tarix Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2006-cı il tarixli Sərəncamı ilə “Azərbaycan Mülki Aviasiya Günü” elan edilib (<https://www.azal.az>, 2017).

#### **2.4. Azərbaycanda nəqliyyat növləri**

Bütün rayonun, ümumiyyətlə, nəqliyyat infrastrukturu sovet dövründə yaradılmışdır. Sovet İttifaqının dağılması nəticəsində, inteqrasiya olunmuş şəkildə



qurulan infrastrukturada 1990-cı illərdə böyük tənəzzüllər baş verdi. Vahid planlaşdırma və koordinasiyanın olmaması səbəbindən avtomobil, dəmir yolu və hava şəbəkələri mümkün səmərəliliyini itirmişdir. Bununla belə, həm dövlət investisiyaları, həm də xarici investisiyalar hesabına regionun, xüsusən də Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturu yenidən qurulub (“Azerbaijan: Trade Facilitation and Logistics Development Strategy Report” 2009: 6).

## **2.5. Avtomobil nəqliyyatı**

Azərbaycanda, Cənubi Qafqazda yerləşən avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 29.000 km-dir. Bu magistralların təxminən 4577 km-i əsas dövlət yollarına, 1915 km-i beynəlxalq, 14.222 km-i isə kiçik daxili yollara bölünür (<http://mot.gov.az/>, 2017).

Ölkədə beynəlxalq daşımalar üçün əsas magistrallar Bakını şimaldan Rusiya, cənubdan isə İranla birləşdirən şimal-cənub xəttidir. Çox mühüm digər xətt isə Gəncə və Qazax şəhərlərini Ələtlə birləşdirən şərq-qərb xəttidir. Hər iki xətt çox mühüm beynəlxalq daşıma əməliyyatlarının həyata keçirildiyi magistrallardır. Hər iki magistralın da uzunluğu təqribən 500 km-dir.

Beləliklə də, istər şəhər, istərsə də dağlıq hissələrdə avtomobil yollarının yaxşı vəziyyətdə olduğunu söyləmək düzgün olmazdı. Bu vəziyyətin əsas səbəblərindən biri də ağır yüklərin daşınması və magistral yolların uyğunsuzluğudur. Ağır yük maşınlarının müntəzəm olaraq istifadə etdiyi bir çox magistral yol hissələrinin yol örtüyü parçalanıb, böyük zərbələrlə dərin çalalar yaranıb. Lakin ara-sıra yol təmiri işləri adətən dövlətin ümumi vəsaiti hesabına maliyyələşdirilir. Bu vəsaitlərin digər hissəsi çoxtərəfli təşkilatların kreditləri hesabına tamamlanır. Ümumiyyətlə, magistral yollar üçün istifadə haqqı yoxdur (Asian Development Bank, 2009: 6).

Naxçıvan Muxtar Respublikası Azərbaycandan Türkiyəyə qədər uzanan, ensiz zolaq şəklində ayrıca yol əlaqəsinə malikdir (Şək.2.1). Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi səbəbindən hazırda Azərbaycan və Ermənistan arasında nəqliyyat əlaqələri və Ermənistan üzərindən Naxçıvan Muxtar Respublikasına nəqliyyat əlaqələri pozulur. Naxçıvana avtomobil nəqliyyatı yalnız İranın cənubundan mümkündür. Burada çox

mühüm məqam ondan ibarətdir ki, Ermənistanın işğal etdiyi Azərbaycan torpaqlarında təxminən 4500 km Azərbaycan milli avtomobil yolu və 240 km dəmir yolu xətti var. Bu marşrutların böyük əksəriyyəti müharibə vaxtı ləğv edilib və indi istifadə olunmur (<http://mot.gov.az/>, 2017).



Şək. 2.1. Azərbaycanın avtomobil yolları şəbəkəsi

2006-cı ildə aparılan qiymətləndirmədən sonra məlum oldu ki, Azərbaycanın avtomobil yollarının və magistrallarının təxminən 70%-i bərhad vəziyyətdədir və təcili şəkildə təmirə ehtiyac duyur. Həmin vaxtdan başlayaraq Azərbaycanın avtomobil yolları şəbəkələrinin yenidən qurulması və inkişafı ilə bağlı 2006-2015-ci illəri əhatə edən “Dövlət Proqramı” qəbul edildi. Bu proqram iki mərhələdə həyata keçirilmişdir: Mərhələ 1 (2006-2009) və Mərhələ 2 (2010-2015).

Bu proqrama əsasən, Azərbaycan hökuməti 2015-ci ilədək 9500 km-dən çox yeni avtomobil yolunu, o cümlədən 3578 km Respublika əhəmiyyətli və 5928 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarını təmir edib və inşa edib. Avtomobil yolu ilə olan yükdaşımaların ümumi vəziyyətinə nəzər saldıqda 2000-ci ildən başlayaraq artan inkişaf müşahidə olunur (Ziyadov, 2012: 24-25).

Azərbaycan Dövlət Statistika İnstitutunun verdiyi məlumata görə, 2000-ci ildə yüklərin həcmi 40434 ton olmuşdur. Bu həcm hər il sürətlə artaraq 2010-cu ildə 99891 tona, 2015-ci ildə isə 137606 tona çatıb. Eyni zamanda, Azərbaycanda 2005-2015-ci illər arasında avtomobil nəqliyyatından əldə edilən gəlir rəqəmlərinə görə, bu illər ərzində gəlirlər artım tempi ilə davam edərək 2005-ci ildə 329.906 manat, 2010-cu ildə 329.906 manat, 2015-ci ildə isə 566.309 manata çatıb ([www.stat.gov.az](http://www.stat.gov.az), 2017).

Azərbaycan hökuməti ölkə üzrə milli və beynəlxalq avtomobil yolları ilə tranzit yük axınlarının uzunmüddətli dayanıqlığını təmin etmək istəyir. Bunun üçün xüsusilə Şərq-Qərb və Şimal-Cənub istiqamətlərində çəkilən yollar və magistrallar ən yüksək beynəlxalq standartlar səviyyəsində olmalıdır. Yol və magistral yolların təmirinə mərkəzləşdirilmiş yanaşma yoxdur. Gələcəkdə bəzi magistral yollarda ödənişli sistemin tətbiqini nəzərdən keçirməklə yanaşı, hökumət bütün beynəlxalq əhəmiyyətli və magistral yolların saxlanmasına nəzarət edəcək və nəzarət edən dövlət qurumunun yaradılmasını nəzərdən keçirməlidir (Ziyadov, 2012: 26).

## **2.6. Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizləri.**

Məlum olduğu kimi, Azərbaycan öz geosiyasi mövqeyi ilə dünya ticarətində mühüm tranzit ölkəyə çevrilmək potensialına malikdir. Ölkə həm Şərq-Qərb ticarət xətti, həm də Şimal-Cənub ticarət xətti (əsasən Rusiya-İran-Hind okeanı) üzərində yerləşir.

## **2.7. Azərbaycanın logistika bazasına çevrilmək potensialı.**

Azərbaycan hökuməti qeyri-neft sektorlarından biri olan logistika sektorunu inkişaf etdirməyi və ölkəni logistik bazaya çevirməyi qarşısına məqsəd qoyub. Buna görə də, ikinci hissənin bu hissəsində ölkədə logistika sektorunun ümumi vəziyyətinə əsasən müsbət və mənfi cəhətləri izah ediləcək. Bundan əlavə də, ölkənin logistik bazaya çevrilməsi üçün nələrin görülməli olduğu üzə çıxacaq.

## **2.8. Strateji məqsədlər.**

Ölkənin logistik bazaya çevrilməsi istiqamətindəki mühüm strateji hədəflərini üç başlıq altında toplaya bilərik (“Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016: 19”).

- 1) Qeyri-neft sahələrinin inkişafında prioritet sahələrdən biri olan logistika sektoru digər sahələrin bir-birinə bağlanması və iqtisadiyyatın sürətləndirilməsi üçün çox vacib amil kimi bu sahələrin inkişafında zəruri qüvvə rolunu oynayır. Ölkənin vəziyyəti ümumi iqtisadi inkişaf baxımından qiymətləndirildikdə, logistika sektorunun inkişafının əhəmiyyətini və onun indiki böyük potensialını nəzərə alaraq, hökumətin məqsədi bu sahədə çox mühüm irəliləyişlərə nail olmaqdır.
- 2) Ölkənin regionda əsas logistika və ticarət qovşağına çevrilməsi məqsədilə ölkənin geosiyasi mövqeyindən səmərəli istifadə etməklə tranzit yüklərin ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərində iştirakının təmin edilməsi, Azərbaycanda logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması; regionlar, istehsal və investisiya mərkəzləri, eyni zamanda, yeni iş yerləri, məşğulluq və əlavə dəyər yaratmaq imkanlarını inkişaf etdirmək və ölkənin dünyada cəlbediciliyini artırmaq lazımdır.
- 3) Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərində Azərbaycanın rəqabət üstünlüyünü təmin etmək üçün idxal-ixrac əməliyyatlarına və tranzit yüklərin daşınmasına sərf olunan vaxt və xərclər mümkün qədər minimuma endirilməli, gömrük prosedurları asanlaşdırılmalı və bu sahədə digər mühüm addımlar atılmalı, beynəlxalq tranzit xətləri ölkə daxilində daha da genişləndirilməli, təmir-tikinti işləri başa çatdırılmalı və beynəlxalq şərtlərə uyğunlaşdırılmalıdır.

## **2.9. Azərbaycan vasitəsilə ticarətin həcmünün artırılması.**

Ticarət həcmi artırmaq üçün Azərbaycanda logistika və ticarət sahəsini inkişaf etdirmək üçün (“Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016: 20-34”):

- 1) Ölkənin regional logistika və ticarət qovşağı kimi mühüm rolunu təmin etmək lazımdır: Burada vacib olan Azərbaycanın logistika və ticarət sahələrində konkret məqsədləri və əsas fəaliyyət göstəriciləri, tranzit daşımalarda, xüsusən də vaxt və xərc baxımından rəqabət üstünlüyünə nail olmaq yolları müəyyən edilməlidir. Bundan əlavə, maliyyə ehtiyaclarının ödənilməsi üçün digər zəruri addımlar da atılacaq və bu məqsədlərə nail olmaq üçün hüquqi tədbirlər görülməlidir. Ən əsası, güclü koordinasiya yaratmaq və müəyyən edilmiş hədəflərə doğru irəliləyişi təmin etmək üçün monitorinq mexanizmi təkmilləşdirilməli və saxlanılmalıdır.
- 2) Ələt layihəsi, Bakı-Tbilisi-Qars və Astara-Astara dəmir yolu layihələri tamamlanmalıdır: Üç infrastruktur layihəsinin tamamlanması Azərbaycanın Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub dəhlizi boyunca ticarətdən faydalanmaq imkanlarını kifayət qədər artıracaq. Layihələr çərçivəsində görülən işlərin gedişinə nəzarət etmək, qarşıya çıxan maneələri aradan qaldırmaq və tədbirlər görmək üçün təftiş komissiyası yaradılacaq.
- 3) Logistika sahəsində əməliyyatlar təkmilləşdirilməlidir: Bu əməliyyatlara avtomobil nəqliyyatı infrastrukturunu ilə bağlı əlavə tədbirlərin görülməsi, logistika və ticarət sahəsində xarici mütəxəssislərlə əməkdaşlıq, bu sahələrdə çatışmazlıqların aşkar edilməsi və həlli yollarının tapılması, yük daşımalarının təkmilləşdirilməsi, Azərbaycanda ekspeditorluq xidmətləri və dəmir yolu daşımaları üzrə daşıma xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, Azərbaycan və Gürcüstan arasında daha yüksək səviyyədə əməkdaşlığın təmin edilməsi, dəmir yolu infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üçün təhlillərin aparılması və infrastrukturun təkmilləşdirilməsi daxildir.

### **III Fəsil. Azərbaycanla logistika mərkəzinin seçilməsi üzrə tədqiqat**

#### **3.1. Azərbaycanla logistika mərkəzinin seçilməsi üçün model tövsiyyəsi**

Bu tədqiqatda Azərbaycan üçün logistika mərkəzinin seçilməsi ilə bağlı model tədqiqat aparılmışdır. Araşdırmada 2010-cu ildə Maria Boile, Sotirios Theofanis, Preston Gilbert tərəfindən istifadə edilən model araşdırıldı. Müəlliflər öz tədqiqatlarında “çox meyarlı qiymətləndirmə” yanaşmasından və Delfi metodundan birlikdə istifadə ediblər.

Müəlliflər öz tədqiqatlarında ilk olaraq “Çox meyarlı qiymətləndirmə” texnikasından istifadə edərək yer seçimi üçün tələb olunan əsas və alt meyarları müəyyən ediblər. Balların hesablanmasında Delfi metodundan istifadə olunub və bu məqsədlə müstəqil ekspertlərlə məsləhətləşərək regiona xal qoyublar. Cədvəl 3-də “çox meyarlı qiymətləndirmə” texnikasına əsaslanan qiymətləndirmə meyarları göstərilmişdir.

Cədvəl 3.1-dəki meyarlar əsasında apardığımız araşdırmada bu meyarların əhəmiyyət səviyyəsinə uyğun əmsallardan istifadə etməklə hər bir alternativ region üçün ayrıca qiymət alınmışdır. Bu dəyər alternativ yerləri müqayisə etmək üçün istifadə edilmişdir. Tədqiqat nəticəsində ən yüksək dəyərə malik bölgə logistika mərkəzi seçimi üçün ən böyük potensiala malik bölgə kimi müəyyən edilib.

Bundan əlavə, müəlliflər tərəfindən irəli sürülən modeldə Azərbaycanın bəzi xüsusi şərtləri nəzərə alınmış və buna görə də meyarlarda bəzi dəyişikliklər edilmişdir.

Cədvəl 3.1 Logistika Mərkəzinin Qiymətləndirilməsində İstifadə Olunan Meyarlar

<b>ƏSAS MEYARLAR</b>	<b>ALT-MEYARLAR</b>
<b>A- Ərazi Uyğunluğu</b>	A1- Böyüklüyü
	A2- Ərazi Quruluşu və Konfiqurasiyası
	A3- Daha Genişlənmə Potensialı
	A4- İctimai Xidmətlər İnfrastruktur
	A5- Ekoloji Vəziyyət
	A6- Genişlənmə bilən ərazi
	A7- Təhlükəsizlik
<b>B- İnfrastruktur Fəaliyyətləri və Obyektləri</b>	B1- Daxil edilə bilən Mövcud Fəaliyyətlər
	B2- Daxil edilə bilən Mövcud Obyektlər
<b>C- Giriş və Nəqliyyat Şəbəkə Əlaqələri və İnfrastruktur</b>	C1- Magistral Yola Giriş
	C2- Dəmir Yoluna Giriş
	C3- Dənizə Yoluna Giriş
	C4- Hava Yoluna Giriş
	C5- Əlçatanlıq
<b>D- Mülkiyyət şərtləri</b>	D1- Torpağın Qiyməti
	D2- Torpaq İnkişaf Planı
	D3- Sərbəst İstifadəyə Mane Olan Torpaq Müqavilələri

	D4- Ətraf Ərazilərdən İstifadə və Münaqişələr
	D5- Sabit Xərclər
	D6- Qonşuların Münasibəti
	D7- Mövcud İstifadəçilərin Təzyiqləri
<b>E- Məkan və Əlaqədar İş Fəaliyyətləri</b>	E1- Əhəmiyyətli İstehlak Mənbələrinə Yaxınlıq
	E2- Pərakəndə və Logistika Xidməti Provayderlərə Yaxınlıq
	E3- Beynəlxalq Yük Daşımaları Mövcudluğu - Regional Yük Daşımaları Mövcudluğu
	E4- Yerli Nəqliyyatın Mövcudluğu
	E5- Uyğun İşgücü İmkani

Tədqiqata əsaslanan modelin mühüm üstünlüyü ondan ibarətdir ki, o, bir neçə potensial logistik mərkəzlər üçün hesablanmış məlumatlar istehsal etmək və variantlar arasında müqayisələr aparmaq qabiliyyətinə malikdir. Tədqiqat nəticəsində model logistika mərkəzi üçün mümkün olan ən yaxşı sahə kimi hesablanmış məlumatlara əsaslanaraq ən böyük dəyərə malik bölgəni təyin edəcək.

### **3.2. Potensial yerlərin təqdim edilməsi**

Azərbaycan geosiyasi mövqeyinə görə regional logistika mərkəzi yaratmaq potensialına malikdir. Azərbaycan uzunmüddətli perspektivdə qeyri-neft sektorlarını inkişaf etdirməyi qarşısına məqsəd qoyub. Neftin ucuzlaşması bu vəziyyətə daha çox təsir edir.

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin 2016-cı il 6 dekabr tarixli fərmanı ilə Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair “Strateji Yol Xəritəsi”



qəbul edilib. Qəbul edilmiş sənəddə ölkənin regional logistik mərkəz ola biləcək şəhərləri göstərilib və araşdırmalarımızda bu şəhərlərdən istifadə edilib.

Hazırda Azərbaycan ərazisindən daşınan yüklər əsasən quru və dəniz yük axını formasında olduğundan, hökumət qısa müddətdə əsas diqqətini maliyyə xidmətlərinə və avtomobil daşımalarına yönəldir. Orta müddətli dövrdə yüklərin anbarlarda toplanması və paylanmasına diqqəti yönəltməklə logistika və ticarət mərkəzlərində ticarətin dəyərinin və həcmnin artırılması hədəflənir. Konteyner daşımalarının həcmnin artması nəticəsində təkrar emal fəaliyyətləri artacaq ki, bu da əlavə dəyər təmin etməyə imkan verəcək (“Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016: 50”).

Azərbaycanda regionların sosial-iqtisadi inkişaf proqramının tərkib hissəsi kimi regionlarda yaradılması nəzərdə tutulan yeni logistika və ticarət mərkəzlərinin inkişafı nəzərdə tutulur. Bu mərkəzlərin yaradılması regionlarda yeni imkanlar yaradacaq və bütün sahələrin, xüsusilə aqrar sektorun inkişafını təmin edəcək. Bu inkişaf kənd təsərrüfatı məhsullarının bir mərkəzdə toplanmasına, əlavə dəyər yaratmasına və bu regionların digər regionlarla ünsiyyətinin artırılmasına kömək edəcək (“Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016: 51”).

Eyni zamanda bu rayonlarda istehlak üçün nəzərdə tutulan bütün növ məhsullar üçün logistika-paylama mərkəzləri yaradıla bilər. Bir mərkəzdən idarə olunan logistika, məhsul təchizatı, saxlama, rabitə və planlaşdırma sistemi sahəsində ən qabaqcıl proqram təminatı, logistikada peşəkar insan resursları ilə bu mərkəzlər ölkə bizneslərini böyük logistik xərclərdən (saxlama, paylama, daşıma və digər xərclər) xilas edir (Ziyadov, 2012: 180).

Aşağıdakı Şək. 3.1 ölkədə yaradıla biləcək altı potensial yerləri göstərir. Bu rayonların adları Ələt, Astara, Naxçıvan, Qırmızı Körpü, Yevlax və Xaçmazdır. Bu altı rayonun logistik mərkəzə çevrilməsi baxımından həm müsbət, həm də mənfi cəhətləri var.

Zamanla bu rayonların bir çoxunda logistik mərkəzlərin yaradılması nəzərdə tutulur. Lakin ölkənin regional logistika mərkəzinə çevrilməsi üçün bu regionlardan birində böyük logistika mərkəzi yaradılmalıdır. Ona görə də araşdırmamız bu bölgələrdən hansının regional logistika mərkəzi olmaq potensialına malik olduğunu üzə çıxardı.

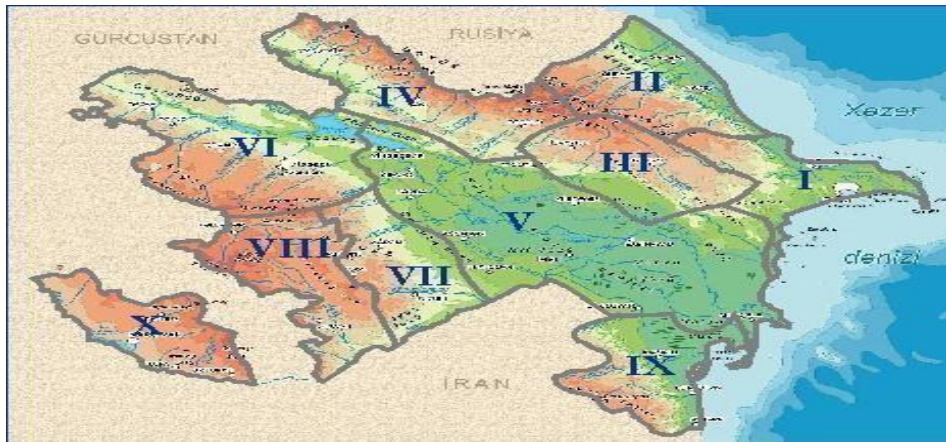


Şək 3.1. Azərbaýcanda logistika mərkəzləri üçün altı potensial yer

Aşağıda araşdırmada tətbiq olunan seçilmiş regionların logistik əhəmiyyəti qısa şəkildə izah edilir.

İlk növbədə, Azərbaycanca bütün yerlər 10 “İqtisadi rayon” adı altında qruplaşdırılıb. Bu bölgə fərqləri Şək. 3.2-də göstərilmişdir. Tədqiqatın predmeti olan Ələt birinci iqtisadi rayonda, Xaçmaz ikinci iqtisadi rayonda, Yevlax beşinci iqtisadi rayonda, Astara doqquzuncu iqtisadi rayonda, Naxçıvan isə onuncu iqtisadi rayonda yerləşir (Ziyadov, 2012: 180).

Hər bir seçilmiş rayon öz meyarları ilə yerləşdiyi iqtisadi rayonun da böyük təsiri var.



Şək. 3.2. Azərbaycanın İqtisadi Rayonları

## I Ələt

Abşeron iqtisadi rayonunda və Xəzər dənizinin sahilində yerləşir. O, həm də Bakının Qaradağ rayonunda yerləşən şəhər tipli qəsəbədir. Yerləşdiyi yerə görə böyük logistik əhəmiyyətə malikdir. Bu bölgədən ilk növbədə Şimal-Cənub və Şərq-Qərb avtomobil və dəmir yolları keçir. Regionda müasir beynəlxalq dəniz limanının tikintisi davam etdirilir (<https://az.wikipedia.org>, 2017).

Bölgə ümumiyyətlə nizamlı bir quruluşa malikdir. Ələtin Bakıya yaxınlığı regionun əhəmiyyətini daha da artırır ki, bu da regionda hava nəqliyyatı problemini aradan qaldırır. Ələt son vaxtlar ölkə daxilində çox yüksək artım tempinə malik rayonlardan birinə çevrilib. Çox mühüm geosiyasi mövqeyinə görə dövlət tərəfindən regiona sərmayə qoyulur, onun gələcək inkişafı üçün stimullaşdırıcı proqramlar hazırlanır və buraya daha çox xarici investor cəlb etməyi hədəflənir (<http://news.lent.az>, 2017).

## II Xaçmaz

Azərbaycanın ən qədim yaşayış məskənlərindən biri olan Xaçmazın əsası 1930-cu ildə qoyulub. Quba-Xaçmaz İqtisadi Zonasında yerləşir. Xaçmaz rayonu şimaldan Rusiya Federasiyası, qərbdən Qusar və Quba rayonları, cənubdan Şabran rayonu, şərqdən Xəzər dənizi ilə həmsərhəddir. Rayonun dəniz sərhədi 70 km, Rusiya ilə sərhədi isə 14 km-dir. Rayonun yerləşdiyi ərazidən Şimal-Cənub beynəlxalq avtomobil yolu və Bakı-Moskva qatar xətti keçir. Rayonun böyük üstünlüyü onun Xəzər dənizinin sahilində yerləşməsidir.

Xaçmaz əsasən düzənlikli torpaqlardan ibarətdir, lakin qərbə doğru bəzi yerlərdə dağlıq hissələrə də rast gəlinir. Rayonda 20.800 hektar meşə, çay, göl və çimərliklərin olması Xaçmazı ölkənin turizm mərkəzlərindən birinə çevirir. Azərbaycanın ən böyük kənd təsərrüfatı rayonlarından biridə Xaçmaz rayonu sayılır.

Ona görə də onun şimal qonşusu Rusiya ilə sərhəddə yerləşməsi, bu regionda kənd təsərrüfatı və turizm sektorlarının yaxşı vəziyyəti, dəniz mühiti bu regionun logistik əhəmiyyətini daha da artırır (<https://az.wikipedia.org>, 2017).

### **III Yevlax – Mərkəz**

1965-ci ildə əvvəllər kiçik kənd olan Yevlax şəhər adını alıb. 1965-ci ildən sənaye obyektlərinin tikintisinə başlanılır, şəhərdə böyük inkişaf gedir. Yevlax coğrafi mövqeyinə görə Azərbaycanın mərkəzində mühüm kommunikasiya nöqtələrinin kəsişməsində yerləşir. Ölkənin ən böyük İqtisadi Rayonu olan Aranda yerləşir. Rayonun 7 müxtəlif şəhər və kəndlə həmsərhədliyi var (<http://azerbaijan.az>, 2017).

Yevlax Kür çayının sağ sahilində, Bakıdan 293 km aralıdadır. Bölgənin mühüm üstünlüyü Köhnə İpək Yolu üzərində yerləşməsidir. Ölkənin ən mühüm rabitə yolları buradan keçir. Yəni Şərqi-Qərbi nəqliyyat xəttində beynəlxalq dəmir yolu və avtomobil xətləri birbaşa Yevlax şəhərindən keçir. Bundan əlavə, ölkənin şimal-şərqi və cənub-qərbi bölgələrinə gedən dəmir və avtomobil yolları da bu şəhərdə birləşir. Şəhərin Kür çayı vasitəsilə Xəzər dənizinə çıxışı var. Şəhərin digər mühüm logistik üstünlüyü Gəncədəki “Gəncə Beynəlxalq Hava Limanı”na yaxınlığıdır .

Rayon ümumiyyətlə kənd təsərrüfatı-sənaye rayonu kimi tanınır. Kənd təsərrüfatı baxımından bu rayon əsasən pambıqçılıq, taxılçılıq və heyvandarlıq sahələrində ixtisaslaşmışdır. Buna görə də sənaye əsasən kənd təsərrüfatı məhsulları istehsal edir (<http://www.kur-yevlax.com>, 2017).

#### **IV Qırmızı Körpü**

Bu bölgə ölkənin şərq hissəsində yerləşir. Qırmızı Körpü iqtisadi rayon kimi Gəncə-Qazax bölgəsində yerləşir. Qırmızı Körpü Gürcüstanla sərhəddə yerləşir və həm də Kür çayının sağ sahilində yerləşir.

Qazax ümumiyyətlə dağlıq bölgə olsa da, Qırmızı Körpü düzən ərazidə yerləşir. Gürcüstanla sərhəd xətti olduğundan Şərq-Qərb beynəlxalq dəmir yolları və avtomobil yolları buradan keçir (<http://www.azerbaijan.az>, 2017).

#### **V Naxçıvan – Mərkəz**

Naxçıvan Azərbaycanın cənub-qərbində yerləşən Muxtar Respublikasıdır və Azərbaycanla birbaşa sərhəd xəttinə malik deyil. Naxçıvan ümumilikdə tarixi bir bölgədir. Muxtar respublika öz adı ilə tanınan Naxçıvan İqtisadi Zonasında yerləşir. Naxçıvan şimaldan Ermənistan, cənubdan İran, cənub-qərbdən Türkiyə ilə həmsərhəddir (<http://www.nakhchivan.az>, 2017).

Kiçik Qafqaz dağları muxtar respublikanın böyük hissəsini əhatə edir. Rayonun cənub hissəsindən Araz çayı sərhəd xətləri ilə axır. Ona görə də rayonda avtomobil nəqliyyatı inkişaf edib və daşıma baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. SSRİ dövründə Araz çayı ilə Bakı-İrəvan dəmir yolu işləyirdisə, Qarabağ münaqişəsinə görə bu xətt bağlandı və Naxçıvan Azərbaycandan təcrid olundu (“К истории образования Нагорно-Карабахской автономной области Азербайджанской ССР, 1989: 58- 59).

Muxtar respublika ilə Azərbaycan arasında birbaşa əlaqə yalnız hava nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. Bu neqativ halla əlaqədar 1993-1995-ci illərdə Naxçıvan Hava Limanı genişləndirilərək yenidən yaradılmış və bu gün hava limanı beynəlxalq status almışdır. Bu gün beynəlxalq sərnişin və yük daşımaları hava limanında həyata keçirilir (“Naxçıvan Muxtar Respublikası Məqaləsi, Naxçıvan Ensiklopediyası, 2002: 365).

Bu torpaqların Azərbaycan Respublikasının əsas torpaqlarından təcrid olunmuş coğrafi məkanda yerləşməsi yerli tələbatın ödənilməsi üçün əlverişli istehsal sahələrinin yaradılması və inkişaf etdirilməsi zərurətini yaratmışdır. Ona görə də Muxtar Respublikada

yeni istehsal sahələri yaradılmış, sənaye müasir texnika və texnologiya ilə təchiz edilmişdir. Naxçıvan inkişaf edən çoxşaxəli sənaye və aqrar-sənaye rayonudur. Sənayedə yerli kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı və mədən sənayesi istehsalı xüsusi yer tutur. Bundan əlavə, burada elektronika, metal emalı, yüngül və tikinti materialları sənayesi də inkişaf etməkdədir (<https://az.wikipedia.org>, 2017).

Naxçıvanın Ermənistanla sərhəddə yerləşməsi və Azərbaycandan kənarda olması bu yerin əhəmiyyətli çatışmazlığıdır. Bundan əlavə, Türkiyə və İranla sərhəd xətti əhəmiyyətli bir üstünlük olaraq görülür (Baxşəliyev, 2008: 36).

## **IX Astara – Mərkəz**

Astara rayonu Azərbaycanın ən cənub hissəsində yerləşir. Astara cənubdan və qərbdən İranla həmsərhəddir və burada sərhəd-keçid xətti var. Bundan əlavə, rayonun şərq hissəsi Xəzər dənizi yerləşir. Astara Azərbaycanın tarixi rayonlarından biri kimi tanınır və bu yerin ad kimi formalaşması qədim dövrlərə gedib çıxır (<http://astara-ih.gov.az>, 2017). Astara ümumiyyətlə dağlıq rayonudur. Rayonun böyük hissəsi meşələrlə örtülüdür. Ona görə də rayonun həm dəniz mərkəzinin olması, həm də gözəl təbiəti burada böyük turizm imkanları yaradıb. Bu səbəbdən də bu gün burada turizm çox sürətlə inkişaf edir. Bundan əlavə, rayonda kənd təsərrüfatı sektoru inkişaf edir və bölgənin fərqli iqlimi səbəbindən çoxlu müxtəlif meyvə və tərəvəzlər istehsal olunur.

Rayon şimal-cənub nəqliyyat xətti üzərində yerləşdiyindən beynəlxalq dəmir yolları və avtomobil yolları da buradan keçir. Bundan əlavə, İranla sərhəd-keçid xəttinin olması, Xəzər dənizinin sahilində yerləşməsi və Lənkəran Beynəlxalq Hava Limanının qonşu Lənkəranda olması Astaranın mühüm üstünlükləri kimi qiymətləndirilir.

Cədvəl 3.2 İdxal olunan malların ticarət həcmində iqtisadi rayonlar üzrə paylanması,

faizlə

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Bütün Ölkə</i>	<b>34,1</b>	<b>33,2</b>	<b>37,2</b>

<b>Bakı İqtisadi Zonası</b> <b>Bakı ( Ələt)</b>	<b>40,9</b>	<b>40,9</b>	<b>41,8</b>
<b>Quba-Xaçmaz İqtisadi Zonası</b>	<b>26,6</b>	<b>24,2</b>	<b>32,5</b>
<i>Xaçmaz</i>	<i>25,8</i>	<i>23,0</i>	<i>30,1</i>
<b>Aran İqtisadi Zonası</b>	<b>27,2</b>	<b>26,2</b>	<b>32,2</b>
<i>Yevlax</i>	<i>21,6</i>	<i>24,9</i>	<i>39,4</i>

<b>Gəncə-Qazax İqtisadi Zonası</b>	<b>30,2</b>	<b>24,2</b>	<b>31,4</b>
<i>Qazax (Qırmızı Körpü)</i>	<i>21,6</i>	<i>17,9</i>	<i>23,3</i>
<b>Naxçıvan İqtisadi Zonası</b> <b>Naxçıvan</b>	<b>28,4</b>	<b>28,3</b>	<b>25,8</b>
<b>Lənkəran İqtisadi Zonası</b>	<b>18,6</b>	<b>18,3</b>	<b>29,2</b>
<i>Astara</i>	<i>56,4</i>	<i>47,3</i>	<i>40,0</i>
<b>Şəki-Zaqatala İqtisadi Zonası</b>	<b>27,3</b>	<b>23,1</b>	<b>29,5</b>
<b>Yuxarı Qarabağ İqtisadi Zonası</b>	<b>11,4</b>	<b>14,0</b>	<b>28,1</b>
<b>Dağlıq-Şirvan İqtisadi Zonası</b>	<b>33,3</b>	<b>28,3</b>	<b>25,8</b>

Bu araşdırmada Azərbaycanda potensial logistika mərkəzləri hesab edilən 6 şəhər/rayon var. Bu şəhərlər/regionlar Azərbaycanda potensial logistik mərkəzlərin harada yaradılması ilə bağlı 2016-cı ildə qəbul edilmiş “Strateji Yol Xəritəsi”ndə də göstərilib.

Bu araşdırmada məqsədimiz potensial yerlərdən hansının logistika mərkəzi üçün daha münasib olduğunu, yaradılacaq regional logistika mərkəzinin Azərbaycanın xarici ticarətinə necə inkişaf etdirəcəyini və Azərbaycanın tranzit ölkə olmaq məqsədinə verdiyi töhfəni izah etməkdir.

Bundan əlavə, Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafı istiqamətində hökumətin qoyduğu sərmayələri və səyləri nəzərə alsaq, başa düşmək olar ki, Azərbaycanda yaradılacaq regional logistika mərkəzi bu gün logistika sahəsində böyük əhəmiyyət kəsb edəcək. Sektoru çox əhəmiyyətli hala gəlmişdir. Bu məsələ ilə bağlı araşdırmamızın nəticəsi "Delfi" üsullunu istifadə etməklə əldə ediləcəkdir.

### 3.3. Modelin yaradılması

Tədqiqatda aşağıda göstərilən "Tətbiq Modeli Cədvəli" nəzərə alınmaqla riyazi model yaradılmışdır. Modeldə ilk növbədə 100 meyardan Əsas Meyarlar və Alt Meyarlar qiymətləndirilmişdir. Potensial logistika kəndlərinin subyektiv qiymətləndirilməsi "1 ilə 5" arasındakı rəqəmlərlə aparılmışdır.

Araşdırmamızda verilən reytinglər çox meyarlı qiymətləndirmə sistemi və logistika üzrə mütəxəssis sayılan insanların rəylərinə əsasən müəyyən edilmişdir. Bu nəticələrə görə araşdırmamızın sonunda logistika mərkəzinə seçilmiş bölgələr müqayisə ediləcək. Logistika mərkəzi seçimi ilə bağlı araşdırmamızda potensial logistik mərkəzlərin seçimi ümumi ədədi ballar əsasında aparılacaqdır. Nəticə etibarlı ilə, ən yüksək ümumi xal toplayan, yer seçimi üçün ən böyük potensiala malik region olacaqdır.

#### Əsas meyarlarlar:

$$\Sigma (X.Y.Z)$$

$\Sigma$  (Əsas meyarlar)=1, beləliklə, bu tədqiqat üçün  $(A+B+C+D)=1$  dir.

#### Alt meyarlar:

Əsas meyarlara qoşulmuş hər bir alt meyar qrupunun ümumi cəmi 1-dir..

$\Sigma$  (Alt meyarlar)=1, bu iş üçün ümumi tənlik aşağıdakı kimi olacaqdır:

$$(A1+A2+A3+A4)=1$$

$$(B1+B2+B3+B4+B5+B6+B7+B8)=1 \quad (C1+C2+C3)=1 \quad (D1+D2+D3+D4+D5+D6+D7)=1$$

Cədvəl 3.3 Tətbiq Modeli Cədvəli

<b>Tətbiq Modeli Cədvəli</b>
------------------------------



<b>Əsas Meyarlar</b>	<b>Əsas Meyar qiymətləndirməsi (X)</b>	<b>Alt Meyarlar</b>	<b>Alt Meyar Qiymətləndirməsi (Y)</b>	<b>Potensial Logistika Mərkəzinin balı (1-5 arası balı)(Z)</b>	<b>Nəticə <math>\Sigma(X.Y.Z)</math></b>
<b>A-Nəqliyyat Əlaqəsi</b>	<b>A</b>	A1 – Magistral yol	A1	a	A.A1.a
		A2 – Hava yolu	A2	b	A.A1.b
		A3 – Dəniz yolu	A3	c	A.A1.c
		A4 – Dəmir yolu	A4	d	A.A1.d
<b>B- Yer və Əlaqədar İş Fəaliyyətləri</b>	<b>B</b>	B1 - Mühüm istehlak mənbələrinə yaxınlıq	B1	e	B.B1.e
		B2 – Qonşu ölkə sayı	B2	f	B.B2.f
		B3 – Qonşu şəhər sayı	B3	g	B.B3.g
		B4 – Topdançılara yaxınlıq	B4	h	B.B4.h
		B5 - Regional nəqliyyat sistemlərinə yaxınlıq	B5	i	B.B5.i
		B6 - Beynəlxalq nəqliyyat sistemləri	B6	j	B.B6.j

		yaxınlıq			
		B7 - Uyğun işçi qüvvəsinin mövcudluğu	B7	k	B.B7.k
		B8 - Yerli nəqliyyatın mövcudluğu	B8	l	B.B8.l
<b>C- Ərazi Özəllikləri</b>	<b>C</b>	C1 – Ərazi qiyməti	C1	m	C.C1.m
		C2 – Ərazi quruluşu (düzənlik, dağlıq vs.)	C2	n	C.C2.n
		C3 – Ərazi Böyüklüyü	C3	o	C.C3.o
<b>D- Yerin Uyğunluğu</b>	<b>D</b>	D1 – Ərazi	D1	p	D.D1.p
		D2 – Genişlənmə potensialı	D2	r	D.D2.r
		D3 – İnfrastruktur	D3	s	D.D3.s
		D4 – Təhlükəsizlik	D4	t	D.D4.t
		D5 - Ekoloji vəziyyət	D5	u	D.D5.u
		D6 – Dənizə yaxınlıq	D6	v	D.D6.v
		D7 - Yerli yaşayış məntəqələrinə yaxınlıq	D7	y	D.D7.y

### 3.4. Modelin hazırlanması

Yuxarıda izah edildiyi kimi, tədqiqatımızın diqqət mərkəzində olan potensial logistika mərkəzinin yer seçimi ümumi bal əsasında müəyyən ediləcək. Bu istiqamətdən başlayaraq Cədvəl 3.3-də əsas meyarların, alt-meyarların və potensial yerlərin qiymətləndirilməsi nəzərə alınaraq "model" aşağıdakı kimi tərtib edilmişdir.

**Ümumi toplanan xal =**

$$(A.A1.a+A.A2.b+A.A3.c+A.A4.d+B.B1.e+B.B2.f+B.B3.g+B.B4.h+B.B5.i+B.B6.j+B.B7.k+B.B8.l+C.C1.m+C.C2.n+C.C3.o+D.D1.p+D.D2.r+D.D3.s+D.D4.t+D.D5.u+D.D6.v+D.D7.y)$$

"Ümumi toplanan xal"dakı ümumi ifadələr nəzərə alınarsa, aşağıdakı tənlik alınır.

**Ümumi toplanan xal =**

$$A(A1.a+A2.b+A3.c+A4.d)+B(B1.e+ B2.f+ B3.g+ B4.h+ B5.i+ B6.j+ B7.k+B8.l)+C(C1.m+ C2.n+ C3.o)+D(D1.p+ D2.r+ D3.s+ D4.t+ D5.u+ D6.v+ D7.y)$$

### 3.5. Modeldə potensial sahə seçimi üçün qiymətləndirmə meyarları

Hər bir region üçün alt meyar yuxarıdakı Cədvəl 3.3-də verilmişdir. Potensial yerlərin bu qiymətləndirilməsi zamanı "ümumi toplanan xal" yaradılarkən, xüsusilə alt kriteriyalara veriləcək "1 ilə 5" arasındakı xallar aşağıdakı cədvəllərə uyğun olaraq edildi. Buna görə də, bu cədvəllər tədqiqatın daha düzgün aparılmasına və daha yaxşı nəticələr əldə edilməsinə kömək edir. Bu cədvəllər müxtəlif ölkələrin vəziyyətləri və imkanları fərqli olduğundan hər bir ölkə üçün fərqli şəkildə təqdim oluna bilər.

Bununla əlaqədar aşağıda 4 cədvəl təqdim olunur. Cədvəl 7 "Nəqliyyat əlaqələri", Cədvəl 8 "Yer və İş Fəaliyyətləri", Cədvəl 9 mərkəzin qurulacağı "Torpaq quruluşu və Təchizat Şəraitləri" xalların qiymətləndirilməsinə və Cədvəl 10 qurulacaq mərkəz üçün "Yerin Uyğunluğu" qiymətləndirilməsinə kömək edəcək.

Cədvəl 3.4 Nəqliyyat Əlaqəsi (A) Qiymətləndirmə Meyarları

<b>Nəqliyyat Əlaqəsi (A) Qiymətləndirmə Meyarları</b>				
<b>Xal</b>	<b>Magistral yol</b>	<b>Hava yolu</b>	<b>Dəniz yolu</b>	<b>Dəmir yolu</b>
<b>1</b>	Böyük şəhərlərlə birbaşa yol əlaqəsi yoxdur	Hava limanına 100 km dən daha uzaq	Limanlara 100 km dən daha uzaq	Dəmir yolu nəqliyyatına 100 km dən daha yaxın
<b>2</b>	Böyük şəhərlərə uzun məsafədə (min.300 km) və 2 tərəfli yol əlaqəsi	Hava limanına 90 km dən daha yaxın	Limanlara 100 km dən az yaxın	Dəmir yolu nəqliyyatına 90 km dən daha yaxın
<b>3</b>	Böyük şəhərlərlə 2 tərəfli yol əlaqəsi var	Hava limanına 70 km dən daha yaxın	Limanlara 70 km daha yaxın	Dəmir yolu nəqliyyatına 70 km dən daha yaxın
<b>4</b>	Böyük şəhərlərlə qoşa yol əlaqəsi var	Hava limanına 50 km dən daha yaxın	Milli limanlara 20 km dən daha yaxın	Dəmir yolu nəqliyyatına 50 km dən daha yaxın
<b>5</b>	Böyük şəhərlərlə düz və birbaşa qoşa yol və magistral əlaqə var.	Hava limanına 20 km dən daha yaxın	Böyük beynəlxalq limanlara 15 km dən daha yaxın	Dəmir yolu nəqliyyatına 20 km dən daha yaxın

Cədvəl 3.5 Yer və İş Fəaliyyətləri (B) Qiymətləndirmə Meyarları

Yer və İş Fəaliyyətləri (B) Qiymətləndirmə Meyarları								
Xal	Əhəmiyyətli İstehlak Mənbələrinə Yaxınlıq	Qonşu ölkə sayısı	Qonşu şəhər sayısı	Topdancılara Yaxınlıq	Regional Nəqliyyat Sistemlərinə Yaxınlıq	Beynəlxalq Nəqliyyat Sistemlərinə Yaxınlıq	Uyğun işçilərin qüvvəsini mövcudluğu	Yerli Nəqliyyatın Mövcudluğu
1	Böyük şəhərlərə 300 km dən daha uzaq	Qonşu ölkələrə yalnız hava nəqliyyatı ilə çıxış	1 şəhərə qonşu	Topdancılara 250 km dən daha yaxın	Əsas nəqliyyat marşrutlarına 100 km yaxındır	Yalnız beynəlxalq yerüstü nəqliyyat mövcuddur	Sənaye zəif inkişaf etmiş, xarici mənbələrdən ən asılıdır	Şəhərdən 70 km məsafədə iri və yüksək tutumlu daşıma şirkəti yoxdur

2	İkinci dərəcəli böyük şəhərlərə 150 km-dən daha uzaq	Dənizlərdən Xarici Ölkələrə Nəqliyyatın Olması	2 şəhərə qonşu	Topdancıl ara 200 km-dən daha yaxın	Əsas nəqliyyat marşrutlarına 80 km daha yaxın	Beynəlxalq dəniz və ya hava yoluna 90 km daha yaxın	Bir neçə sahədə yüngül sənaye	Şəhərdən 50 km məsafədə 1 iri və yüksək tutumlu nəqliyyat şirkəti var.
---	--	--	----------------	-------------------------------------	---	---	-------------------------------	--

3	Böyük şəhərlərə 100 km-dən daha yaxın	Birbaşa nəqliyyatı olan bir ölkə ilə qonşu	3 şəhərə qonşu	Topdancıl ara 150 km-dən daha yaxın	Əsas nəqliyyat marşrutlarına 50 km daha yaxın	Beynəlxalq dəniz və ya hava yoluna 70 km-dən daha yaxın	2 və ya daha az sahədə ixtisaslaşan sənaye	Şəhərdən 30 km məsafədə 2-dən çox iri və yüksək tutumlu daşıma şirkəti
---	---------------------------------------	--	----------------	-------------------------------------	---	---	--	--

							fəaliyyət göstərir.	
4	İkinci dərəcəli böyük şəhərlər ə 150 km dən daha yaxın	Birbaşa quru nəqliyyatı ilə qonşu 1 və ya daha çox ölkə	4 şəhər qonşu	Topdancılara 100 km dən daha yaxın	Əsas nəqliyyat marşrutlarına 20 km daha yaxın	Beynəlxalq dəniz və ya hava yoluna 50 km dən daha yaxın	3 və ya daha az sahə üzrə ixtisaslaşan sənaye	Şəhərdə 1 iri və yüksək tutumlu daşıma şirkəti fəaliyyət göstərir.
5	Böyük şəhərlər ə 100 km dən daha yaxın	Həm dəniz həm də quru yolu ilə 1 və daha çox ölkə ilə qonşu	4 dən çox şəhər qonşu	Topdancılara 50 km dən daha yaxın	Əsas nəqliyyat yollarında yerləşir	Beynəlxalq dəniz və ya hava yoluna 20 km dən daha yaxın	Sənaye 3-dən çox sahədə ixtisaslaşmışdır	Şəhərdə 2-dən çox iri və yüksək tutumlu daşıma şirkəti fəaliyyət göstərir.

Cədvəl 3.6 Ərazi özəllikləri (C) Qiymətləndirmə meyarları

<b>Ərazi özəllikləri (C) Qiymətləndirmə meyarları</b>			
<b>Xal</b>	<b>Ərazi Qiyməti</b>	<b>Ərazi quruluşu (düzənlik, dağlıq vb.)</b>	<b>Ərazi böyüklüyü</b>
<b>1</b>	Şəhərin mərkəzində torpaq qiymətləri həddən artıq yüksəkdir, şəhərdən kənarında torpaq qiymətləri razılaşmaq olmaz və ortalama qiymətdən yuxarıdır.	Həddindən artıq dağlıqdır, yük daşınması üçün uyğun deyil.	Düz və geniş sahə yoxdur.
<b>2</b>	Şəhərin mərkəzində torpaq qiymətləri ortalama qiymətdən qat-qat yüksəkdir, şəhərdən kənarında torpaq qiymətləri çox da razılığa açıq deyil.	Dağlıq, nəqliyyat çətindir.	Düz və geniş yer çox məhduddur, Böyük ölçülü logistika kəndi üçün uyğun yer yoxdur
<b>3</b>	Şəhərin mərkəzində torpaq qiymətləri ortalamanın üstündədi, şəhərdən kənarında torpaq qiymətləri çox da razılığa açıq deyil.	Dağlarla əhatə olunmuş torpaq müəyyən ərazidə düzənlik, qismən daşınmağa yararlıdır.	Düz və geniş sahələr məhduddur və yalnız müəyyən ərazilərdə mövcuddur
<b>4</b>	Şəhərin mərkəzində torpaq qiymətləri ortalama və ortalama qiymətdən bir qədər yuxarıdır, şəhərdən kənarında torpaq qiymətləri uyğundur (razılaşmaq olar).	Dağlarla əhatə olunmuş daşınmağa yararlıdır	Düz və geniş məkan məhduddur və birdən çox yerə səpələnmişdir



5	Şəhərin mərkəzində torpaq qiymətləri ortalama səviyyədədir, şəhərdən kənar da torpaq qiymətləri uyğundur (razılaşmaq olar).	Ərazi düzənlik, daşınmağa yararlıdır.	Şəhərin hər yerində düz və geniş ərazilər mövcuddur
---	---	---------------------------------------	---

Cədvəl 3.7 Yer in Uyğunluğu (D) Qiymətləndirmə meyarları

Yer in Uyğunluğu (D) Qiymətləndirmə meyarları							
Xal	Torpağın mövcudluğu	Genişlənmə Potensialı	İnfrastruktur	Təhlükəsizlik	Ekoloji Vəziyyət	Dənizə yaxınlıq	Yerli yaşayış məntəqələrinə yaxınlıq
1	Ərazi torpaq baxımından əlverişli deyil	Genişlənmə potensialı yoxdur, yaxşı planlaşdırılmalıdır	İnfrastruktur çox zəifdir, inkişaf etdirmək bahadır	Təhlükəsiz, təhlükəsizlik çox bahadır	Logistika mərkəzi ekoloji cəhətdən uyğun deyil, şəhər izdihamlı və kifayət qədər qarmaşıqdır	Dənizə 200 km dən daha uzaq	Yerli qəsəbədən 100 km dən daha uzaq
2	Torpaq baxımından çox məhdud	Genişlənmə potensialı çox məhduddur, planlaşdırma	İnfrastruktur pisdır, yaxşılaşdırma q lazımdır	Şəhər nizamsızdır	Logistika mərkəzi qısa müddətdə	Dənizə 150 km dən	Yerli qəsəbədən 70km dən daha yaxın

	ərazi uyğundur	diqqətlə aparılmalıdır		təhlükəsizlik bahadır	şəhəri ekoloji cəhətdən çətinləşdirə bilər	daha yaxın	
3	Torpaq baxımından şəhər qismən əlverişlidir	Genişlənmə potensialı məhduddur	İnfrastruktur çox yaxşı deyil, lakin təkmilləşdirməyə açıqdır	Şəhər sıxdır, təhlükəsizlik problemdir	Logistika mərkəzi uzunmüddətli perspektivdə şəhəri ekoloji cəhətdən çətinləşdirə bilər	Dənizə 100 km dən daha yaxın	Yerli qəsəbədən 50km dən daha yaxın
4	Torpaq baxımından münasib dir (şəhərin çox hissəsi potensial namizədir)	Genişlənmə potensialı yaxşıdır	İnfrastruktur yaxşıdır, təkmilləşdirilir	Şəhər nizamlıdır, təhlükəsizlik yaxşı səviyyədədir	Logistika mərkəzi şəhərə qarışıqlıq gətirə bilər	Dənizə 70 km dən daha yaxın	Yerli qəsəbədən 30km dən daha yaxın

5	Torpaq baxımından son dərəcə əlverişlidir (şəhərin hər yeri potensial namizədir)	Qısa və uzunmüddətli perspektivdə genişlənmə potensialı olduqca yüksəkdir. əlverişlidir, torpaq sahəsi çox böyükdür	İnfrastruktur çox yaxşıdır, uzunmüddətli planlaşdırılmışdır	Şəhər xaricə bağlı olduğu üçün təhlükəsizlik çox yaxşıdır.	Ətraf mühit logistika mərkəzi üçün əlverişlidir, mühit inkişaf üçün əlverişlidir	Dənizə 20 km dən daha yaxın	Yerli qəsəbədən 15km dən daha yaxın
---	--	---	---	--	--	-----------------------------	-------------------------------------

### 3.6 Modeldə logistik mərkəz meyarları

Tədqiqatımızda istifadə etdiyimiz əsas və alt meyarların əsas dəyərləri Azərbaycanda logistika üzrə mütəxəssislərlə aparılan müsahibələr nəticəsində müəyyən edilmişdir. Səkkiz ekspertdən bu mövzuda öz təcrübə və bilikləri çərçivəsində Cədvəl 12-də verilmiş 4 əsas meyarla ümumilikdə 100 xal vermələri istənilib.

Nəticədə, mütəxəssislər tərəfindən əsas meyarların əsas dəyərlərinin statistik qiymətləndirmələri aşağıdakı Cədvəl 3.8-də göstərilmişdir.

Cədvəl 3.8. Əsas meyarlar üçün qiymətləndirmə dəyərləri

MEYAR	ARİFMETİK ORTALAMA
A- Nəqliyyat Əlaqəsi	0,364

B- : Yer və İş Fəaliyyətləri	<b>0,282</b>
C- Ərazi Özəllikləri	<b>0,161</b>
D- Yer in Uyğunluğu	<b>0,193</b>

Bundan əlavə, tədqiqatımızda əsas meyarları müəyyən edildikdən sonra növbəti mərhələdə cədvəl 3.12-də verilmiş hər bir əsas meyarda yer alan alt meyarların xalları qiymətləndirilmişdir. Həm də logistika sahəsində ekspertlərdən alt meyarlar üzrə cəmi 100 xaldan qiymətləndirmə aparmaları istənilib. Bu qiymətləndirmə nəticəsində əldə edilən statistik məlumatlar aşağıdakı Cədvəl 3.9-də göstərilmişdir.

Cədvəl 3.9 Alt meyarlar üçün qiymətləndirmə dəyərləri

<b>Əsas Meyarlar</b>	<b>Əsas Meyar qiymətləndirməsi</b>	<b>Alt Meyarlar</b>	<b>Arifmetik Ortalama (Alt Meyar qiymətləndirməsi)</b>
<b>A- Nəqliyyat Əlaqəsi</b>	<b>0,364</b>	A1 – Magistral yol	0,416
		A2 – Hava yolu	0,105
		A3 – Dəniz yolu	0,146
		A4 – Dəmir yolu	0,333

<b>B-Yer və Əlaqədar</b>	<b>0,282</b>	B1 - Mühüm istehlak mənbələrinə yaxınlıq	0,213
		B2 – Qonşu ölkə sayısı	0,101
		B3 – Qonşu şəhər sayısı	0,620
		B4 – Topdançılara yaxınlıq	0,510
		B5 - Regional nəqliyyat sistemlərinə yaxınlıq	0,206

<b>İş Fəaliyyətləri</b>		B6 - Beynəlxalq nəqliyyat sistemləri yaxınlıq	0,238
		B7 - Uyğun işçi qüvvəsinin mövcudluğu	0,670
		B8 - Yerli nəqliyyatın mövcudluğu	0,672
<b>C- Ərazi Özəllikləri</b>	<b>0,161</b>	C1 – Ərazi qiyməti	0,304
		C2 – Ərazi quruluşu (düzənlik, dağlıq vs.)	0,339
		C3 – Ərazi Böyüklüyü	0,357
<b>D- Yerin Uyğunluğu</b>	<b>0,193</b>	D1 – Ərazi	0,231
		D2 – Genişlənmə potensialı	0,182
		D3 – İnfrastruktur	0,690
		D4 – Təhlükəsizlik	0,135
		D5 - Ekoloji vəziyyət	0,133
		D6 – Dənizə yaxınlıq	0,870

	D7 - Yerli yaşayış məntəqələrinə yaxınlıq	0,163
--	---	-------

### 3.7. Modelin tətbiqi

Modelin tətbiqi mərhələsində edilən qiymətləndirmələrlə bir nəticəyə gəlməyə cəhd ediləcək. Ekspertlərin rəyi əsasında aparılan qiymətləndirmə nəticəsində potensial regionlar arasında regional logistika mərkəzi ola biləcək yer seçiləcək.

Aşağıdakı Cədvəl 3.10 potensial logistika mərkəzlərinin qiymətləndirilməsi üçün əsas meyarları və alt meyarları göstərir. Burada “əsas və alt meyar qiymətləri”nin hasilindən ibarət “Qiymətləndirmə Hasili” potensial logistik kəndin xalı ilə vurularaq “toplam xal” alınır.

Yəni araşdırmamızda bir nəticəyə gəlmək üçün ilk növbədə əsas və alt meyar qiymətlənməsinin hasilini tapmaq lazımdır. Növbəti mərhələdə bu hasilə tapılan qiymət dəyərləri mütəxəssislər tərəfindən potensial logistika mərkəzləri tərəfindən alınan xallara vurulacaq və nəhayət, bu vurulanların cəmi bir-biri ilə müqayisə ediləcək.

Bu müqayisə potensial yerlərin aldığı xalların azlığı və ya çoxluğuna görə aparılacaq. Daha çox xal toplayan yerlər logistik mərkəzə çevrilmək üçün daha uyğun yerlər kimi təyin olunacaq.

Cədvəl 3.10 Yer Seçimi Meyarları Cədvəli

<b>Əsas Meyarlar</b>	<b>Əsas Meyar qiymətləndirməsi (X)</b>	<b>Alt Meyarlar</b>	<b>Alt Meyar qiymətləndirməsi (Y)</b>	<b>Potensial logistik mərkəzinin xalı(1-5 arası qiymətləndirmə) (Z)</b>
<b>A-Nəqliyyat Əlaqəsi</b>	<b>A</b>	A1 – Magistral yol	A1	a
		A2 – Hava yolu	A2	b

		A3 – Dəniz yolu	A3	c
		A4 – Dəmir yolu	A4	d
<b>B- Yer və Əlaqədar İş Fəaliyyətləri</b>	<b>B</b>	B1 - Mühüm istehlak mənbələrinə yaxınlıq	B1	e
		B2 – Qonşu ölkə sayı	B2	f
		B3 – Qonşu şəhər sayı	B3	g
		B4 – Topdançılara yaxınlıq	B4	H
		B5 - Regional nəqliyyat sistemlərinə yaxınlıq	B5	I
		B6 - Beynəlxalq nəqliyyat sistemləri yaxınlıq	B6	J
		B7 - Uyğun işçi qüvvəsinin mövcudluğu	B7	K

		B8 - Yerli nəqliyyatın mövcudluğu	B8	L
<b>C- Ərazi Özəllikləri</b>	<b>C</b>	C1 – Ərazi qiyməti	C1	M
		C2 – Ərazi quruluşu (düzənlik, dağlıq vs.)	C2	N
		C3 – Ərazi Böyüklüyü	C3	O
<b>D- Yerin Uyğunluğu</b>	<b>D</b>	D1 – Ərazi	D1	P
		D2 – Genişlənmə potensialı	D2	R
		D3 – İnfrastruktur	D3	S
		D4 – Təhlükəsizlik	D4	T
		D5 - Ekoloji vəziyyət	D5	U
		D6 – Dənizə yaxınlıq	D6	V
		D7 - Yerli yaşayış məntəqələrinə yaxınlıq	D7	Y

Aşağıdakı Cədvəl 3.11-də ekspertlərin verdiyi rəqəmlərin arifmetik ortası olan əsas meyar çəkisi və alt kriteriya çəkiləri göstərilmişdir. Bundan əlavə, bu əsas və alt



meyarların çəki dəyərləri cədvəldə vurulmuş və hər bir meyar üçün "çəkili bal" dəyərləri alınmışdır.

Cədvəl 3.11. Yer Seçimi Meyarları Qiymətləndirmə Dəyərlərinin Hasili

<b>Əsas Meyar Qiyməti x Alt Meyar Qiyməti</b>				
<b>Əsas Meyar</b>	<b>Əsas Meyar Qiyməti</b>	<b>Alt Meyar</b>	<b>Alt Meyar Qiyməti</b>	<b>Qiymətləndirmə Hasili</b>
<b>A</b>	<b>0,364</b>	A1	0,416	0,151
		A2	0,105	0,038
		A3	0,146	0,053
		A4	0,333	0,121
<b>B</b>	<b>0,282</b>	B1	0,213	0,060
		B2	0,101	0,028
		B3	0,620	0,174
		B4	0,510	0,143
		B5	0,206	0,058
		B6	0,238	0,067
		B7	0,670	0,188
		B8	0,672	0,189
<b>C</b>	<b>0,161</b>	C1	0,304	0,048
		C2	0,339	0,054
		C3	0,357	0,057

<b>D</b>	<b>0,193</b>	D1	0,231	0,044
		D2	0,182	0,035
		D3	0,690	0,133
		D4	0,135	0,026
		D5	0,133	0,025
		D6	0,870	0,167
		D7	0,163	0,031

Aşağıdakı Cədvəl 3.12-da seçim predmeti olan logistik mərkəzlərin “qiymət xalları” yuxarıda qeyd etdiyimiz xal meyarlarına uyğun olaraq aldıkları xallar və vurulan qiymət dəyərlərinə vurularaq əldə edilir. Bundan əlavə, bu dəyər sütunları bir araya topluyaraq və hər bir mərkəzin "ümumi xal" hesablanmışdır.

Cədvəl 3.12. Potensial Logistika Mərkəzlərinin Aldığı Dəyərlər

<b>Logistik mərkəz yer seçimi</b>										
<b>Əsas Meyar Qiymətlə n- dirməsi</b>	<b>Qiymət</b>	<b>Alt Meyar Qiymətləndiril məsi</b>	<b>Qiymət</b>	<b>Qiymətlə n- dirmə Hasili</b>	<b>Naxçıvan</b>	<b>Qırını zı Körpü</b>	<b>Yevlax</b>	<b>Astara</b>	<b>Ələt</b>	<b>Xaçmaz</b>
<b>A</b>	<b>0,364</b>	A1	0,416	0,151	3	5	5	4	5	5
		A2	0,105	0,038	5	1	4	3	1	1
		A3	0,146	0,053	1	1	1	3	5	1

		A4	0,333	0,121	2	5	5	5	5	5
<b>B</b>	<b>0,282</b>	B1	0,213	0,060	1	2	5	5	5	3
		B2	0,101	0,028	3	3	1	3	2	2
		B3	0,620	0,174	1	2	5	3	2	2
		B4	0,510	0,143	1	1	4	4	4	1
		B5	0,206	0,058	2	5	5	5	5	5
		B6	0,238	0,067	1	1	1	3	5	1
		B7	0,670	0,188	2	2	3	2	2	3
		B8	0,672	0,189	4	5	3	5	5	5
<b>C</b>	<b>0,161</b>	C1	0,304	0,048	4	5	4	5	4	5
		C2	0,339	0,054	3	5	4	3	5	4
		C3	0,357	0,057	5	5	5	5	5	5
<b>D</b>	<b>0,193</b>	D1	0,231	0,044	4	4	5	5	5	5
		D2	0,182	0,035	4	4	4	4	5	4
		D3	0,690	0,133	3	2	3	3	3	2
		D4	0,135	0,026	4	4	4	4	4	4
		D5	0,133	0,025	5	5	5	5	5	5
		D6	0,870	0,167	1	1	1	5	5	5
		D7	0,163	0,031	5	5	5	5	5	5
				<b>Toplam Xal</b>	4,172	5,956	7,030	6,822	7,181	6,166

Qiymətləndirməmizə görə, digər rayonlarla müqayisədə ən yüksək xal toplayan yerlər müvafiq olaraq Ələt və Yevlaxdır. Bu iki şəhər logistik mərkəz üçün ən böyük potensial namizəddir. Bu iki məkanın böyük nəticələrin əldə edilməsində mühüm amillər Ələtin Bakıya yaxınlığı, beynəlxalq yolların kəsişməsində yerləşməsi və dəniz daşımalarıdır. Yevlax üçün bunun səbəbi ölkənin mərkəzində olması və böyük şəhərlərə və birləşdirici yollara yaxın olmasıdır.

Cədvəl 3.13-də hansı mərkəzin hansı meyardan hansı xalı alması və digər mərkəzlərlə müqayisəsi göstərilir.

Cədvəl 3.13 Potensial Logistika Şəhərlərinin Xallarının Hesablanması

<b>LOGİSTİK MƏRKƏZ YER SEÇİMİ AĞIRLIQLANDIRILMIŞ DEĞƏRLER</b>							
<b>Əsas Meyarlar</b>	<b>Alt Meyarlar</b>	<b>Naxçıvan</b>	<b>Qırmızı Körpü</b>	<b>Yevlax</b>	<b>Astara</b>	<b>Ələt</b>	<b>Xaçmaz</b>
<b>A</b>	A1	0,453	0,755	0,755	0,604	0,755	0,755
	A2	0,190	0,038	0,152	0,114	0,038	0,038
	A3	0,053	0,053	0,053	0,159	0,265	0,053
	A4	0,242	0,605	0,605	0,605	0,605	0,605
<b>B</b>	B1	0,060	0,120	0,300	0,300	0,300	0,180
	B2	0,084	0,084	0,028	0,084	0,056	0,056
	B3	0,174	0,348	0,870	0,522	0,348	0,348
	B4	0,143	0,143	0,572	0,572	0,572	0,143
	B5	0,116	0,290	0,290	0,290	0,290	0,290
	B6	0,067	0,067	0,067	0,201	0,335	0,067

	B7	0,376	0,376	0,564	0,376	0,376	0,564
	B8	0,756	0,945	0,567	0,945	0,945	0,945
<b>C</b>	C1	0,192	0,240	0,192	0,240	0,192	0,240
	C2	0,162	0,270	0,216	0,162	0,270	0,216
	C3	0,285	0,285	0,285	0,285	0,285	0,285
<b>D</b>	D1	0,176	0,176	0,220	0,220	0,220	0,220
	D2	0,140	0,140	0,140	0,140	0,175	0,140
	D3	0,399	0,266	0,399	0,399	0,399	0,266
	D4	0,104	0,755	0,755	0,604	0,755	0,755
	D5	0,453	0,038	0,152	0,114	0,038	0,038
	D6	0,190	0,053	0,053	0,159	0,265	0,053
	D7	0,053	0,605	0,605	0,605	0,605	0,605
<b>Toplam Xal</b>		4,172	5,956	7,030	6,822	7,181	6,166

Bu araşdırmaya nəzər saldıqda nəzərə almaq lazımdır ki, Azərbaycanda regional logistik mərkəz olmağa namizəd olan 6 şəhərdən 2-si ən böyük namizəddir. Mövcud vəziyyəti nəzərə alsaq, bu iki rayondan biri namizəd kimi seçilə bilər. Əslində, uzunmüddətli perspektivdə kifayət qədər resurs tapılırsa, hər iki regionda logistika mərkəzləri yaradıla bilər. Onu da qeyd edək ki, logistika mərkəzinin yaradılması üçün araşdırmamızda qeyd olunan meyarlardan başqa (siyasi, rayonların icra hakimiyyətlərinin dəstəyi, təşviqlər və s.) başqa xüsusi səbəblər də nəzərə alınmalıdır.

Ələtin ən yüksək xal toplanmasında ən mühüm səbəblərdən rayonun yerləşmə yerindəndi. Başqa sözlə, region Azərbaycanın həm paytaxtı, həm də iqtisadi, sosial və ticarət mərkəzi olan Bakıya çox yaxındır. Bakıya çox yaxın olması cədvəldə ən aşağı

göstəriciyə malik olan hava nəqliyyatı problemini də aradan qaldırır. Bundan əlavə, dəniz nəqliyyatının olması digər mühüm üstünlükdür. Ümumilikdə cədvələ nəzər saldıqda, Ələt digər bölgələrlə müqayisədə bütün vacib meyarlar üzrə yüksək xal toplayıb. Buna görə də Ələtin həm şimal-cənub, həm də şərq-qərb ticarət xətlərinin mərkəzində yerləşməsi nəticələrdə öz əksini tapmışdır.

Reytingin ikinci pilləsində qərarlaşan “Yevlax”ın da yaxşı qiymətləndirmə nəticələri var. Ən mühüm amil Yevlaxın ölkənin düz ortasında yerləşməsidir. Yevlaxın Gəncəyə yaxınlığı da çox önəmlidir. Çünki Gəncə böyük sənaye şəhəridir və şəhərdə beynəlxalq hava limanı var. Dəniz nəqliyyatının olmaması Yevlaxın Ələtlə müqayisədə ən böyük çatışmazlığıdır. Bu, qiymətləndirmədə özünü göstərdi və bu meyarlarda xal itirdi. Bununla belə, digər kriteriyalarda əhəmiyyətli xal toplayıb və çox cüzi fərqlə “Ələt”dən geri qalıb.

Üçüncü, dördüncü və beşinci yerlərdə müvafiq olaraq Xaçmaz, Astara və Qırmızı Köprü qərarlaşıb. Xaçmaz və Astara ümumiyyətlə şimal-cənub ticarət xəttində yerləşir. Xaçmaz Rusiya ilə, Astara isə İranla sərhəddə yerləşir. Lakin şərq-qərb ticarət xəttindən məhrum olmamaları da xal hesabında özünü göstərdi. Əksinə, Qırmızı Köprü şərq-qərb ticarət xəttində yerləşir və Gürcüstanla sərhəddədir. Bu rayonun dezavantajı şimal-cənub xəttindən uzaq olması və dəniz nəqliyyatının olmamasıdır. Bütün bu ümumi amillər nəticələrdə də özünü göstərdi.

Naxçıvan isə qiymətləndirmədə ən az xalla altıncı yerdədir. Naxçıvanın Türkiyə və İranla həmsərhəd olmasına baxmayaraq, regionun ən böyük çatışmazlığı Azərbaycanla birbaşa quru əlaqəsinin olmamasıdır. Ona görə də bu çatışmazlıq bütün meyarlarda özünü büruzə verdi. Bundan əlavə, dəniz nəqliyyatının olmaması başqa bir böyük çatışmazlıq kimi qəbul edilə bilər. Geosiyasi mövqeyinə görə Naxçıvanın xalları digər potensial regionların ballarından aşağı qiymətə malikdir.

Bununla belə, onu da qeyd etmək lazımdır ki, aldığımız bu rəqəmsal nəticələr həmişə şərhə açıqdır. Yalnız bu araşdırmadan əldə edilən dəyərlərdən istifadə edərək logistika mərkəzi yaratmaq düzgün olmazdı. Qiymətləndirmə zamanı bu dəyərlərdən

daha çox mövcud statistik məlumatlar, dünya nümunələri nəzərə alınmalı və müzakirə edilməlidir. Bu həm də bütün digər ədədi texnikaların dezavantajıdır.

### **3.8. Potensial logistik mərkəzlərin Azərbaycanın xarici ticarətinə ola biləcəyi təsirlər**

Azərbaycanda regional logistika mərkəzinin harada yaradılması sualının əsas məqsədi gələcəkdə yaradılacaq regional logistika mərkəzinin Azərbaycanın logistika imkanlarını necə artıracağı, ölkənin logistika mərkəzinə çevrilmək hədəfinə necə kömək verəcək suallarına cavab verməkdir. Regional tranzit ölkəsi, ən əsası isə ölkənin xarici ticarətini nə dərəcədə aparacaq (Ziyadov, 2012: 187).

Bu baxımdan Azərbaycanın gələcək hədəfləri 2025 və 2025-ci ildən sonrakı dövrlərə bölünür.

2025-ci ilə qədər olan dövr ölkədə böyük logistika mərkəzinin yaradılması planlaşdırılır. Azərbaycanın 2025-ci ilə qədər olan dövr üçün uzunmüddətli perspektivi logistika və ticarət infrastrukturunun və tənzimləyici stimulların əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirilməsi sayəsində regionda bu sahədə daha cəlbedici ölkə olmaq və mühüm logistik mərkəzə çevrilməkdir.

Ümumilikdə, 2025-ci ilə qədər olan dövrdə regional logistika və ticarət qovşağına çevrilməsi üçün Azərbaycanda regional miqyasda fəaliyyət göstərən şirkətlərin yeni bazalarının yaradılması üzərində çalışacaq.

Bundan əlavə, ölkədə xarici investisiyaların artırılması üçün biznes mühitinin tam təhlükəsizliyi yaradılacaq və bu sahədə yeni imkanlar təqdim olunacaq. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizlərindən daha səmərəli istifadə qlobal dəyər zəncirində daha çox pay əldə etməyə kömək edə bilər (<http://ikisahil.az>, 2017).

Ölkədəki bütün texnoloji inkişaflardan bəhrələnmək imkanı, qabaqcıl biznes mühiti, idxal-ixrac əməliyyatlarının aparılması üçün asan və təhlükəsiz şərait, ixtisaslı işçi heyəti beynəlxalq şirkətlərin bu regional logistika və ticarət mərkəzinə daha çox sərmayə

qoyması üçün şərait yaradacaq (“Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016: 14”).

Uzunmüddətli perspektivdə Azərbaycanın məqsədi digər ölkələrlə güclü əlaqələri olan logistika və ticarət mərkəzlərini səmərəli idarə edərək regionda tam logistik bazaya çevrilməkdir.

2025-ci ildən sonrakı dövrdə Ələtdə logistika mərkəzinin və azad ticarət zonasının fəaliyyətinin daha da artırılması ilə müxtəlif regionlarda logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması prosesi davam etdiriləcək, bütün ölkə ərazisində mütərəqqi logistika infrastrukturunu yaradılacaq, özəl sektorun iştirakı daha da artırılacaq, bu sahəyə birbaşa xarici investisiyalar cəlb olunacaqdır.

Ölkə ərazisində qabaqcıl logistik mühitin yaradılması Azərbaycanda qeyri-neft sektorlarının inkişafını sürətləndirəcək. 2025-ci ildən sonrakı dövrdə ölkənin inkişaf edən obyektlərinin regionda yüksək dəyər yaradan rəqabətqabiliyyətli şirkətlərə çevrilməsi hədəfi müəyyən edilib və logistika sektorunun təsiri bu prosesi daha da sürətləndirəcək. Bu müddət ərzində respublikanın digər regionlarında da logistika şəbəkəsinin genişləndirilməsi davam etdiriləcək. Azərbaycan sərhədləri boyunca logistika və ticarət mərkəzlərinin tikintisinin ikinci mərhələsi başa çatacaq. Belə əlavə logistika və ticarət mərkəzlərinin olması qonşu ölkələrlə ticarət əlaqələrini artıracaq ki, bu da Azərbaycanda beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının həcmi daha da artırmağa imkan verəcək.

### **3.9. Məqsədlərin göstəriciləri**

2015-ci ildə Şərqi-Qərbi dəhlizi ilə 150 milyon tona yaxın tranzit yük daşınsa da, burada Azərbaycanın payı azdır. Əgər 2015-ci ildə Mərkəzi Asiya və Qara dəniz regionunda yüklərin həcmi 9,9 milyon ton idisə, 2025-ci ildə bu rəqəmin 13,8 milyon tona çatacağı təxmin edilir. Mərkəzi Asiyanın Avropa ilə hazırkı ticarət həcmi 40 milyon tona yaxındır və 2025-ci ildə bu göstəricinin 56 milyon tondan çox olacağı təxmin edilir. 2015-ci ildə bu dəhlizlə Azərbaycandan ümumilikdə 9,5 milyon ton tranzit yük daşınıb. Bundan başqa, Rusiya ilə İran arasında Şimal-Cənub dəhlizi üzrə (xüsusilə Xəzər dənizi vasitəsilə)



illik ticarət həcmi 4 milyon ton, İranla Qara dəniz hövzəsi ölkələri arasında isə 2,3 milyon ton təşkil edir. Regionda tranzit yükdaşımaların həcmnin artırılması potensialı böyükdür və 2025-ci ilə qədər bu yüklərin Azərbaycan ərazisindən daşınması hesabına yükdaşımaların həcmnin artırılması nəzərdə tutulur (<http://www.stat.gov.az>, 2017).

Üstəlik, dəhlizlərə bir-bir nəzər salsaq, 2025-ci ilə qədər Azərbaycan hökuməti Mərkəzi Asiya və Qara dəniz marşrutu üzrə 40%, Mərkəzi Asiya və Avropa marşrutu üzrə 25%, Çin və Avropa marşrutu üzrə 3%, 40%-i Rusiya və İran marşrutu üzrə, 40%-i isə İran və Qara dəniz marşrutu üzrə ölkəyə 25% yük gətirməyi hədəfləyir.

Logistika sektorunda baş verən bu böyük inkişaf nəticəsində 2025-ci ildə Azərbaycanın real ümumilikdə 605 milyon manat, birbaşa olaraq 400 milyon manat, dolay yolla isə 205 milyon manat artacağı gözlənilir. Bu sektorda 10 900 birbaşa və cəmi 18 900 yeni iş imkanı yaranacaq (<http://azpress.az>, 2017).

## Nəticə

Bu işdə logistika mərkəzinin yaradıla biləcəyi 6 şəhər/rayonun adı verilmişdir. Bu yerlərin ölkədə bir və ya bir neçə potensial logistika mərkəzinin yaradılmasının planlaşdırılan ərazilər olması nəzərdə tutulur. Ancaq qısa müddətdə ən azı tək bir logistika mərkəzinin təcili yaradılmasına ehtiyac var. Buna görə də, tədqiqatın tətbiqi hissəsində 6 potensial şəhər üçün model sınaq həyata keçirilib. “Çox kriteriyalı çəki” yanaşmasını və “Delfi metodu”nu birləşdirən tədqiqat bu 6 şəhərin/regionun yerləşmə xüsusiyyətlərinin və logistik potensialının aşkar edilməsində məqbul və müqayisə edilə bilən nəticələr verib. Qiymətləndirmədə müvafiq olaraq Ələt (7,181), Yevlax (7,030), Xaçmaz (6,166), Astara (6,822), Qırmızı Körpü (5,956), Naxçıvan (4,172) rayonları bal toplayıb. Ələt və Yevlax ən yüksək dəyəərə malik iki potensial namizəd yer idi.

Ümumilikdə Ələt kriteriyalar üzrə yüksək nəticə göstərib. Ələtin xal toplamaqda ən böyük üstünlüyü regionun Azərbaycanın həm paytaxtı, həm də iqtisadi, sosial və ticarət mərkəzi olan Bakıya yaxınlığı və dəniz nəqliyyatı idi. Reytingin ikinci pilləsində qərarlaşan “Yevlax”ın da yaxşı qiymətləndirmə nəticələri var. Yevlaxın ölkənin ortasında yerləşməsi və Azərbaycanın ikinci böyük şəhəri olan Gəncəyə yaxınlığı onun xal hesabında ikinci yerdə olmasına səbəb olub. Yevlaxın Ələtlə müqayisədə böyük çatışmazlığı dəniz nəqliyyatının olmamasıdır.

Xaçmaz Rusiya ilə, Astara isə İranla sərhəddə yerləşir. Bununla belə, onların şərq-qərb ticarət xəttinin olmaması da xal hesabında özünü göstərdi. Əksinə, Qırmızı Körpü şərq-qərb ticarət xəttində yerləşir və Gürcüstanla sərhəddədir. Bu bölgənin dezavantajı həm şimal-cənub xəttinin, həm də dəniz nəqliyyatının olmamasıdır.

Naxçıvan isə qiymətləndirmədə ən az xalla altıncı yerdədir. Naxçıvanın Türkiyə və İranla həmsərhəd olmasına baxmayaraq, regionun ən böyük çatışmazlığı Azərbaycanla birbaşa quru əlaqəsinin olmamasıdır. Ona görə də bu çatışmazlıq bütün meyarlarda özünü büruzə verdi. Bundan əlavə, dəniz nəqliyyatının olmaması başqa bir böyük çatışmazlıq kimi qəbul edilə bilər.

Nəticədə regional logistika mərkəzi və ya yaradılması nəzərdə tutulan mərkəzlər Azərbaycanın milli, regional və beynəlxalq xarici ticarətinə böyük təsir göstərəcək. Yəni logistik mərkəzlər ölkənin regionda tranzit ölkəyə çevrilməsi planının əsas hissəsini təşkil edəcək və həm iqtisadi, həm də siyasi baxımdan ölkəyə müsbət təsir göstərəcək. Bunun üçün funksionallıq, bürokratiya, ekoloji, qənaət və ümumi keyfiyyət konsepsiyası nəzərə alınmaqla bu prosesi yaxşı idarə etmək lazımdır.

*İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı*

- AMEA, Naxçıvan Muxtar Respublikası Məqaləsi, Naxçıvan Ensiklopediyası, AMEA, Bakı, 2002.
- AŞURBEYLİ Aşurbeyli, Azərbaycanın orta əsrlərdə Hindistanla iqtisadi və mədəni əlaqələri “Elm” Nəşriyyatı, Bakı, 1990.
- Azərbaycan Dövlət Programı, “Azərbaycan Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi”, 2016.
- Azərbaycan İqtisadiyyat Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat-Yol Kompleksinə Daxil Olan Sahələr Üzrə 2015-ci ili Üçün Sosial-İqtisadi İnkişafın Nəticələri Haqqında Məlumat, 2016.
- Azərbaycan Nəqliyyat Nazirliyi, “Azərbaycanın Avtomobil Yollarının Modernizasiyası və Geşitirilməsi Üçün Dövlət Programı”,  
<http://mot.gov.az/download/yollarin%20inkisafi1.pdf>.
- Azərbaycan Nəqliyyat Nazirliyi, “Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin İnkişafına Dair Strateji Yol Xəritəsi”, 2016.
- Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Prezident Kitabxanası, 3 Fəsil, <http://files.preslib.az/site/10il/gl3.pdf>.
- Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat və Sənaye Nazirliyi, “Dünya təcrübəsində xüsusi iqtisadi zonalar, mövcud vəziyyət, inkişaf perspektivləri”, Bakı, 2015.
- Bayramov Rövşen, Uğurlu Xarici İnvestisiya Siyasəti Azərbaycanı Daha Qüdrətli Ölkəyə Çevirir, 2011.
- FAZİL Hacıyev, “Müasir Şəraitdə Sənaye Sahələrində İnvestisiya axınının Səmərəliyinin Təhlili və Qiymətləndirilməsi”, Azərbaycan Dövlət İqtisat Universiteti, Vergi Jurnalı, 2014.
- HƏSƏNOV Əli, Azərbaycanın Müasir Geosiyasi İnkişaf Xarakteristikası və Perspektivləri, <http://az.strategiya.az/chap.php?id=16373> (14.06.17).

- АНДРЕУ Гаджииский, Логистика, Учебник, Москва, 2012.
- АМЕА, “К истории образования Нагорно-Карабахской автономной области Азербайджанской ССР. Документы и материалы. Баку-1989”, Баку, 1991.
- КОНИЛОВА Олесуа, «Проблемы Выбора Месте Размещения Логистических Центров», <http://cyberleninka.ru/article/n/problemu-vyбора-mesta-razmescheniya-logisticheskikh-tsentrov>.
- МАМЕДОВ Дашкьн, Орхан АЛИЕВ, Век заключил контракт и его влияние на экономическое развитие Азербайджана, Азербайджан Академии наук Публикации, Баку, 1998.
- МАГОМЕДОВ Актин, Государственно-Частное Партнерство в Основу Развитиуя Логистической Ипфраструктуры Региона, ГАОУ, Махацкала, Россиуа, 2014.
- ЖАВОРОНКОВ Елущ, Ресурный Фактор и Логыстыка в Стрытельстве, Экономическое Возрождение, No: 1, Россиуа, 2006.
- Asian Development Bank, Azerbaijan: Trade Facilitation and Logistics Development Strategy Report, 2009.
- EUROPLATFORMS EEIG, Logistics Ceneters, 2004, [http://www.unece.org:8080/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What\\_is\\_a\\_Freight\\_VillageFinalcorretto.pdf](http://www.unece.org:8080/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EN-REV-What_is_a_Freight_VillageFinalcorretto.pdf).
- Markus HESSE Markus, Jean-Paul RODRÍGUE, The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution, Journal of Transport Geography, D-12249, Berlin, Germany, 2004.
- SAGHÍ Mazen, “The Concept of Packing Logistic, Department of Design Sciences, Packaging Logistics Lund University”, Submitted to the Second World Conference on POMand 15th Annual POM Conference, Cancun, Mexico, 2004.
- USAID, The Logistic Handbook: A Practical Guide for the Supply Chain

Management of Health Commodities, 1 ED, US, 2001.

WATER Donald, Global Logistics, 6 ED, London, 2010,

<http://hamzahome.yolasite.com/resources/Supply%20Chain%20Management.pdf>.

ZİYADOV Taleh , Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia, Azerbaijan Diplomatic Academy, Baku, 2012.

AGAYEV Ziya, Lojistik Yönetimi Açısından Azerbaycan Pazarının Değerlendirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2008.

AKAY Dilek, Uluslararası Lojistikte Taşıma Modu Seçimini Etkileyen Faktörler Türkiye Uygulaması ve Bir Model Önerisi, KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), 2016.

Ali, “Tedarik Zinciri Stratejisi Seçimi: Bulanık VIKOR Yöntemiyle İmalat Sektöründe Bir Uygulama”, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Uluslararası Lojistik Bölümü, Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 3, 2013.

ALKAN Güler, Modern Lojistik Yönetim: Organize Lojistik Bölgeler İçin Bir Yer Seçim Modeli, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2008.

BAMYACI Muhammed, Modern Lojistik Köy Yönetim Modeli: Organize Lojistik Bölgeleri İçin Bir Yer Seçim Modeli, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2008.

BAYRAMOV Bayramov, Bağımsızlık Sonrası Azerbaycan Dış Ticaret Politikası ve Sonuçları, İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2015.

<https://www.nymtc.org/portals/0/pdf/Fright%20planning/Task%205%20PresentationV7.pdf>.

ERDAL Murat, Mehmet SITKI Saygılı, Lojistik İşletmelerinde Yönetim-Organizasyon ve Filo Yönetimi, İstanbul, UTİKAD, 2007.

ERDAL Murat, “Lojistik Üs Kavramı ve Türkiye Analizi”,  
<http://www.utikad.org.tr/pdf/Lojistikuskavrami.pdf>.

ERDOĞAN Nurten, Lojistik Maliyetlemesi ve Lojistikte Faaliyete Dayalı Maliyetleme, TC Anadolu Üniversitesi Yayınları, No: 1748, Eskişehir, 2007.

ERDURUMLU Mert, Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006.

GÜVEN Kemal, Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler, No: 2010-70, İstanbul, İTO, 2011.

KÜÇÜKYILDIZ Cihan, “Modern İpek Yolunda Bakü-Tiflis-Kars Kesintisiz Demiryolu Hattı Projesi”, Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi, Cilt 4, Sayı 16, 2012.

NEVFEL Mehmet, Uluslararası Taşıma ve Ticarete Lojistik Köylerin Sağladığı Rekabet Avantajları: Bir Model Önerisi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyonkarahisar, 2011.

TANYAŞ Mehmet, Köksal Hazır, Lojistik Temel Kavramlar, Çağ Üniversitesi, 1.B, No 17, 2011.

TEKİN Mahmut, Mustafa SOBA, Ercan ÖZEN, “Organize Sanayi Bölgelerindeki İşletmelerin Lojistik Eğilimlerinin Değerlendirilmesi ve Lojistik Köylerin Gelişme Olanakları”, Gümüşhane Üniversitesi, Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi, Sayı 11, 2014.

ÜZÜMCÜ Adem , Sıdıka AKDENİZ, “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi”, T.C. Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı, Avrasya Etüdüleri, 2014.

[http://tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5832d4b4a03c37.07582551](http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5832d4b4a03c37.07582551).

[http://iqtisadiislahat.org/news/logistika\\_ve\\_ticaret\\_movzusunda\\_ictimai\\_muzakire\\_keciril\\_ib-49](http://iqtisadiislahat.org/news/logistika_ve_ticaret_movzusunda_ictimai_muzakire_keciril_ib-49).

[http://azertag.az/xeber/Alet\\_qesebesi\\_beynelxalq\\_logistik\\_merkeze\\_chevr\\_ilecekdir-67639](http://azertag.az/xeber/Alet_qesebesi_beynelxalq_logistik_merkeze_chevr_ilecekdir-67639).

<http://portofbaku.com/az/The-New-Port-at-Alyat/>.

<http://lib.aliyevheritage.org/az/8434330.html>.

[http://www.oilfund.az/az\\_az/layiheler/baki-tbilisi-qars-demir-yolu.asp](http://www.oilfund.az/az_az/layiheler/baki-tbilisi-qars-demir-yolu.asp).

<http://www.haberturk.com/ekonomi/ekonomi/haber/1194826-baku-tiflis-kars-demiryolu-2017de-seferlere-basliyacak>.

<http://www.minenergy.gov.az/?e=525&a=6>.

<http://www.bp.com/azaz/caspian/operationsprojects/pipelines/BTC1.html>

<http://president.az/articles/17044>.

<http://mot.gov.az/>.

<http://www.trthaber.com/haber/ekonomi/azerbaycan-ile-dis-ticaret-hedefi-189486.html>.

<https://www.azal.az>.

<http://portofbaku.com>.

<http://ady.az/>.

[https://az.wikipedia.org/wiki/B%C3%B6y%C3%BCk\\_ip%C9%99k\\_yolu](https://az.wikipedia.org/wiki/B%C3%B6y%C3%BCk_ip%C9%99k_yolu).

[http://www.azerbaijans.com/content\\_900\\_az.html](http://www.azerbaijans.com/content_900_az.html).

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Lojistik>.

<http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/logistical?fallbackFrom=turkish&q=logistic>.

<http://azanadolu.edu.az/images/Dersler/PDF/E->

[KITAP/Isletme\\_fakultesi/Ishletme\\_lisans/4\\_yariyil\\_dersleri/tedarik%20zinciri%20yonetimi](http://azanadolu.edu.az/images/Dersler/PDF/E-KITAP/Isletme_fakultesi/Ishletme_lisans/4_yariyil_dersleri/tedarik%20zinciri%20yonetimi).