

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

**“ŞƏRQİ ZƏRGƏZUR İQTİSADİ RAYONUNUN SPESİFİK İXRAC
YÖNÜMLÜ MƏHSULUNUN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ VƏ ONUN LOGİSTİK
POTENSİAL SATIŞ ZONALARI”**

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Babayeva Aydan Baxış

BAKI – 2022

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

BMDM-in direktoru

i.ü.f.d., dos. Əhmədov Fariz Saleh oğlu

_____ **imza**

“ _____ ” _____ **20__-ci il**

“ŞƏRQİ ZƏRGƏZUR İQTİSADİ RAYONUNUN SPESİFİK İXRAC
YÖNÜMLÜ MƏHSULUNUN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ VƏ ONUN LOGİSTİK
POTENSİAL SATIŞ ZONALARI”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060408-Marketing

İxtisaslaşma: Logistika

Qrup: 316

Magistrant:

Babayeva Aydan Baxış qızı
_____ **imza**

Elmi rəhbər:

i.ü.f.d. Talıbov Ceyhun Şahmar oğlu
_____ **imza**

Program rəhbəri:

i.ü.f.d., dos. Şamxalova Samirə
Oqtay qızı
_____ **imza**

Kafedra müdiri:

i.e.d., prof. Kəlbiyev Yaşar Atakişi oğlu
_____ **imza**

BAKI – 2022

Elm andı

Mən, Babayeva Aydan Baxış qızı and içirəm ki, “Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun spesifik ixrac yönümlü məhsulunun müəyyən edilməsi və onun logistik potensial satış zonaları” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

ŞƏRQİ ZƏRGƏZUR İQTİSADİ RAYONUNUN SPESİFİK İXRAC YÖNÜMLÜ MƏHSULUNUN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ VƏ ONUN LOGİSTİK POTENSİAL SATIŞ ZONALARI

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktualığı: Şərqi Zəngəzurun iqtisadi potensialının kifayət qədər olması regionun inkişafı ölkəmiz üçün yeni başlanğıcların əsasını qoyur deyə bilərik. Vətən müharibəsindən sonra azad edilmiş Şərqi Zəngəzurdə infrastrukturun qurulması, bölgənin xarici ticarətə potensial təsirləri, ixrac yönümlü məhsulların müəyyən edilib dünya bazarına çıxarılması əsas məsələlərdəndir. Ticarət zamanı ixrac məhsullarının potensial satış zonasının müəyyən edilməsi məsələsi müəssisələrin əsas hədəflərindən hesab olunmalıdır. Müəssisələr üçün məhsulun potensial satış zonasının düzgün müəyyən edilməməsi bir sıra problemlərə səbəb olur. Bu zaman məhsulun doğru məkana doğru zamanda çatdırılmasında çətinliklər yarana bilər. Təkcə bu da deyil, zamanla əlaqədar yaranan problemdən ötrü məhsulun keyfiyyətinin itməsi qaçınılmazdır.

Tədqiqatın məqsədi: Tədqiqatın məqsədi Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda ixrac sənayesinin qurulması, rayonda istehsal olunan məhsulların ixracatı zamanı potensial satış zonasını araşdırmaqdır.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Tədqiqat zamanı müşahidə, birbaşa analiz, sintez, induksiya, təhlil, ölçmə metodları tətbiq olunacaqdır.

Tədqiqatın informasiya bazası: Tədqiqat zamanı mövzu ilə bağlı müxtəlif tədqiqatçıların əsərləri, elmi məqalələri, Azərbaycan Respublikası İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin materialları, Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları, dövri jurnalların materialları, mövzu ilə bağlı internetdəki resurs materiallar təşkil etmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Potensial satış zonasının müəyyən edilməsi haqqında az tədqiqat işi, material, resurs mövcuddur.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: İqtisadi rayonun ixrac yönümlü məhsulunun müəyyən edilməsi və bu məhsulun potensial satış zonasının çevrələr metodunun tətbiq edilməsi ilə alınır.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Bu tədqiqatın nəticələri və tövsiyələr Şərqi Zəngəzurdə qeyri-neft sektorunun qurulmasında, ixrac sənayesinin tətbiqi ilə ölkənin idxaldan asılılığının azaldılmasına, logistik potensial satış zonasının düzgün müəyyən edilməsi ilə bölgənin həmçinin, Azərbaycan Respublikasının logistik sektordə güclənməsinə təkan verəcəkdir.

Açar sözlər: Şərqi Zəngəzur, logistika, potensial satış zonası, ixrac

DEFINITION OF SPECIFIC EXPORT-PRODUCTS OF EASTERN ZANGAZUR ECONOMIC REGION AND ITS LOGISTIC POTENTIAL SALES ZONES

SUMMARY

The actuality of the subject: The definition of potential sales areas for export products during trade should be considered one of the main goals of enterprises. We can say that the sufficient economic potential of East Zangazur, the development of the region lays the foundation for new beginnings for country. Improper identification of potential sales areas for enterprises causes a number of problems.

Purpose and tasks of the research: The establishment of an export industry in the East Zangazur economic region is to explore a potential sales area for the export of product produced in the region.

Used research methods: Observation, direct analysis, synthesis, induction, analysis, measurement methods will be applied during the research.

The information base of the research: During the research, compiled works of various researchers, scientific articles on the subject, materials of the Center for Reform Analysis Communications of the Republic of Azerbaijan, data of the State Statistics Committee, materials of periodicals, Internet resource materials on the subject.

Restrictions of research: There is little research, material, resources available to identify potential sales areas.

The novelty and practical results of investigation: It is obtained by identifying the export-oriented product of the economic region applying the circle method of the potential sales zone of this product.

Scientific-practical significance of results: The results, recommendations of the study will stimulate the establishment of the non-oil sector in East Zangazur, reduce the country's dependence on imports through the application of the export industry, strengthen the region, as well as the logistics sector.

Keywords: East Zangazur, logistics, potential sales zones, export

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ	7
I FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİN AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA LOGİSTİKA SEKTÖRÜNƏ POTENSİAL TƏSİRLƏRİ	11
1.1. Logistik haqqında əsas anlayışlar, tarixi, inkişafı, əsas logistik fəaliyyətlər.....	11
1.2. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə logistikanın inkişafının həlli yolları	19
II FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADİ RAYONUNDA İXRAC YÖNÜMLÜ MƏHSULLARIN İSTEHSAL VƏ İXRAC LOGİSTİKASININ CARİ VƏZİYYƏTİ	26
2.1. Dünya təcrübəsində işğaldan azad olunmuş ərazilərdə ixrac sənayesinin yaradılmasına dair təcrübələr-Cənubi Koreya nümunəsi.....	26
2.2. "Araz Vadisi İqtisadi Zonası" Sənaye parkının Şərqi Zəngəzurda ixrac yönümlü sənayenin qurulmasındakı önəmi.....	33
2.3. Şərqi Zəngəzurda ixrac yönümlü məhsulların istehsal potensialının müəyyən edilməsi və bu məhsullar üçün logistik potensial satış zonasının hesablanması önəmi	46
III FƏSİL. İXRAC YÖNÜMLÜ MƏHSULUN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ VƏ ONUN LOGİSTİK POTENSİAL SATIŞ ZONASININ HESABLANMASI	54
3.1. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda ixrac məhsulunun seçilməsi.....	54
3.2. Çevrələr metodu vasitəsi ilə logistik potensial satış zonasının hesablanması	58
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	75
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI	77
Cədvəllərin siyahısı	84
Şəkillərin siyahısı	84

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: 2020-2021-ci illər bütün dünya üçün ağır bir dönəm olmuşdur. Lakin ölkəmiz üçün bu ağırlıq dərəcəsinin ikiqat olduğunu düşünürəm. Ölkəmiz həm hərbi meydanı ilə yanaşı, diplomatik və ideoloji cəbhədə, həm də arxa cəbhədə COVID-19 pandemiyası ilə mübarizə aparırdı. COVID-19 koronavirusu səbəbindən dünyada davam edən kaos, İkinci Qarabağ müharibəsi ölkəmizə öz təsirlərini göstərmişdir.

İkinci Qarabağ müharibəsində müzəffər ordumuzun əldə etdiyi zəfərdən sonra Azərbaycan Respublikasında yeni bir dövr-işğaldan azad olunmuş ərazilərimizdə infrastrukturun bərpası, bərpa-quruculuq işləri dərhal başladı. Çünki ermənilərin işğaldan azad olunmuş ərazilərə vurduqları maddi-mənəvi ziyan düşündüyümüzədən dəfələrlə çoxdur. Əlbəttə ki, bu ərazilərdə qısa müddət ərzində bərpa etmək mümkün deyil. Bərpa və quruculuq işlərinin xüsusi plan və strategiyalarla mərhələli şəkildə həyata keçirilməsi məqsədə uyğundur. Təbii ki, bu bərpa işlərinin ləngiməsinə Ermənistan tərəfinin mina xəritəsinin hələ də verməməsinin, hətta təhriflərlə dolu xəritələrin verməsinin təsiri də böyükdür. Bu cümləni yazdığım ana qədər təkcə mina və ya partlamamış hərbi sursatlar ucbatından xəsarət alan vətəndaşlarımızın sayı 68-ə çatıb hansı ki, bu vətəndaşlar hal-hazırda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə bərpa-quruculuq işlərində iştirak edirdilər.

Şərqi Zəngəzur bölgəsinin iqtisadi potensialının kifayət qədər olması səbəbi ilə regionun inkişafı ölkəmiz üçün yeni başlanğıcların əsasını qoyur deyə bilərik. İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərimizdə həmçinin, Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda infrastrukturun qurulması, bölgənin xarici ticarətə potensial təsirləri, ixrac yönümlü məhsulların müəyyən edilib dünya bazarına çıxarılması əsas məsələlərdəndir. İqtisadi rayonda "Araz Vadisi İqtisadi Zonası" Sənaye Parkının da yaradılması nəticəsində Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi

rayonunun, ümumiyyətlə Azərbaycan Respublikasının idxaldan asılılığı daha da azalacaq, qeyri-neft sektoru və logistika sahəsində inkişafına pozitiv yöndə təsirlərinin olacağı qaçınılmazdır.

Ticarət zamanı ixrac yönümlü məhsulların potensial satış zonasının müəyyən edilməsi məsələsi istehsal müəssisələrinin əsas hədəflərindən biri hesab olunmalıdır. Çünki logistikanın tərifində də deyildiyi kimi-lazımi məhsulu tələb olunan keyfiyyətdə lazım olan miqdarda doğru məkana təyin olunmuş olunmuş zaman dilimində doğru istehlakçıya minimal xərclə çatdırmaq mütləqdir. Bu qaydalardan birinə əməl etməmək müəssisələr üçün ağır nəticələr doğura bilər.

Müəssisələr üçün məhsulun potensial satış zonasının düzgün müəyyən edilməməsi bir sıra problemlərə səbəb olur. Bu zaman məhsulun doğru məkana doğru zamanda çatdırılmasında çətinliklər yarana bilər. Təkcə bu da deyil, zamanla əlaqədar yaranan problemdən ötrü məhsulun (əgər tez xarab olan məhsul kateqoriyasına aiddirsə) keyfiyyətinin itməsi də qaçınılmazdır.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş bölgələrin ölkəmizdə baş verəcək inkişafa potensial təsirləri həm dünyanın, həm də ölkəmizin gündəmindədir. Çünki işğaldan azad olunmuş ərazilər sadəcə Azərbaycan Respublikasının deyil bütövlükdə Cənubi Qafqaz regionunun inkişafında önəmli rol oynayır.

Tədqiqat zamanı Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun ixrac yönümlü məhsullarının istehsal və ixrac logistikasının cari vəziyyəti araşdırılmış və dünya təcrübəsində (Cənubi Koreya nümunəsi) işğaldan azad edilmiş bölgələrdə ixrac yönümlü sənayenin qurulması nümunələrini də nəzərdən keçirməklə çıxarışlar əldə olunmuşdur. “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Sənaye Parkının da yaradılması ilə Şərqi Zəngəzurdə ixrac yönümlü məhsul istehsalının nizamlı şəkildə olacağı məlumdur.

İxrac yönümlü məhsulların potensial satış zonasının müəyyən edilməsində bir çox tədqiqatçıların fikirləri dəyərləndirilmişdir. Bunlara misal olaraq rus tədqiqatçılardan Y.U.Kotikov, R.S.Çudokov (sinuslar metodu), B.A.Anikin,

A.P.Tyapuxinin (kosinuslar metodu), yerli tədqiqatçılardan C.Talibovun (çevrələr metodu) araşdırmalarına nəzər yetirilmiş və elmi əsərlərindən faydalanılmışdır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Tədqiqatın əsas məqsədi Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda ixrac yönümlü sənayenin qurulması və rayonda istehsal olunan məhsulların ixracatı zamanı potensial satış zonasını araşdırmaqdır. Tədqiqatın mövzusunə uyğun olaraq aşağıdakı addımların izlənməsi qarşıya məqsəd kimi qoyulmuşdur:

➤ İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə, xüsusilə Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda logistika sektorunu inkişaf etdirmək üçün atılacaq addımları müəyyənləşdirmək;

➤ İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə ixrac yönümlü sənayenin yaradılmasında dünya təcrübəsini nəzərdən keçirmək;

➤ “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Sənaye Parkının Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda ixrac yönümlü sənaye sahələrinin yaradılmasının önəminə diqqət yetirmək;

➤ Şərqi Zəngəzur ixracat məhsullarının istehsal imkanlarının, ixrac logistikasının və onun mövcud problemlərini araşdırmaq ;

➤ Son olaraq da ixracat üçün seçilmiş məhsulların logistik potensial satış zonasını müəyyən etmək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti: Tədqiqat obyektini Şərqi Zəngəzurun ixrac yönümlü sənayesi, predmetini isə logistik potensial satış zonaları təşkil edir.

Tədqiqat metodları: Tədqiqat zamanı müşahidə, birbaşa analiz, sintez, induksiya, təhlil metodları tətbiq olunacaqdır. Logistik potensial satış zonasının müəyyən edilməsi üçün ölçmə metodunun tətbiq olunması məqsədə uyğundur.

Tədqiqatın informasiya bazası: Tədqiqat zamanı mövzu ilə bağlı müxtəlif tədqiqatçıların əsərləri, elmi məqalələri, Azərbaycan Respublikası İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin materialları, Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları, dövri jurnalların materialları, mövzu ilə bağlı internetdəki resurs materiallar təşkil etmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Potensial satış zonasının müəyyən edilməsi haqqında çox az tədqiqat işi, material, resurs mövcuddur.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: İqtisadi rayonun ixrac yönümlü məhsulunun müəyyən edilməsi və bu məhsulun potensial satış zonasının çevrələr metodunun tətbiq edilməsi ilə alınır.

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Bu tədqiqatın nəticələri, o cümlədən tövsiyələr Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun qeyri-neft sektorunun qurulmasında, ixrac sənayesinin tətbiqi ilə ölkənin idxaldan asılılığının azaldılmasına, logistik potensial satış zonasının düzgün müəyyən edilməsi ilə bölgənin o cümlədən, Azərbaycan Respublikasının logistik sektorda güclənməsinə təkan verəcəkdir.

I FƏSİL. İŞGALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİN AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA LOGİSTİKA SEKTORUNA POTENSİAL TƏSİRLƏRİ

1.1. Logistik haqqında əsas anlayışlar, tarixi, inkişafı, əsas logistik fəaliyyətlər

Zaman keçdikcə sürətli şəkildə təkamülə uğrayan texnologiya yönümlü tədqiqat və inkişaf işləri ilə, nəqliyyat və rabitə vasitələrinin müxtəlif çeşidlərə ayrılması və bunun gətirdiyi bir sıra üstünlüklər dünya miqyasında ticarəti rahat hala gətirəcək şəkildə bağlanan beynəlxalq iqtisadi müqavilələr və bu razılaşmaların ölkənin xarici ticarətinə müsbət yöndə təsir göstərən mövzuları həll etməsi, istehsalın və pərakəndə ticarətin dünya səviyyəsində qloballaşmasına gətirib çıxarır (Koban E. & Keser, H. Y. 2013: s.1). Bu proseslərin gedişatına bağlı olaraq da logistik fəaliyyətlərin intensiv və dinamik quruluşa malik olduğunu qəbul edərək, beynəlxalq ticarət əlaqələrində nə qədər daha çox önəm tələb edən proses halına gəldiyi aydındır (Beysenbaev R. & Dus Y., 2020: s.34).

Logistika müasir günümüzdə bir fəaliyyət sahəsi olaraq məhsulun istehsal prosesinin başlanğıcından etibarən, istehlakçının onu istifadə etməsinə kimi olan prosesi əhatə edir. Yaxın keçmişdə logistika dedikdə ağıla çox vaxt yalnız nəqliyyat-daşıma fəaliyyəti olaraq gələrkən, zaman keçdikcə təchizat zənciri fəaliyyətlərinin (daşıma, stok, qablaşdırma, gömrük prosesi, sığorta xidmətləri və s.) hamısını ifadə etməyə başlayır. Digər tərəfdən isə logistika XXI əsrin ən çox əhəmiyyət kəsb edən sektorlarından biri hesab olunur. Bu əhəmiyyətin əsas səbəbi olaraq qloballaşma və texnologiyanın bir-birinə paralel şəkildə inkişafı göstərilir. Belə ki, qədim zamanlarda təkərin icadı ilə başlayan bu təkamül prosesi eyni zamanda logistika strategiyasının təməlini təşkil edən nəqliyyat anlayışını meydana gətirir və insanlar təkərin icadı ilə uzaq məsafələrə səyahət etməyə və yeni ərazilər kəşf etməyə başlayır. Fikrimizi qısaca ifadə etsək, logistika sektorunun insanlığın son 5000 il ərzindəki təkamülündə əvəzolunmaz rolunun olduğunu qeyd edə bilərik (Koçak R.D., 2020: s.249).

Logistika sözünün etimologiyasına nəzər yetirsək görürük ki, Yunan dilində “logos” sözündən əmələ gəlməklə birlikdə, keçmişdə doğru düşüncə və fəaliyyət sahələri mənasında istifadə olunmuşdur. Digər tərəfdən isə Yunan dilindən “hesab” sözü ilə eyni mənanı kəsb etdiyi məlumdur. Logistika sözünün ikinci kökü olan “icon” isə rəsm və ya simgə mənasını verir. Yəni logistika Yunan dilindən tərcümədə “rəsmlərlə riyaziyyat sənəti” olaraq tanımlanırdı (Jovan T., Tanackov I. & Stojić G., 2011: s.379).

Logistikanın ən anlaşılır və asan tanımı olaraq 7D (seven rights)`ni misal göstərə bilərik. “Belə ki, logistika doğru məhsulun və ya xidmətin doğru miqdarda, doğru şərtlərdə, doğru yerdə, doğru zamanda, doğru istehlakçıya, doğru qiymətlə çatdırılması mənasına gəlir və bu tərifə görə logistika istehlakçının arzu və istəklərini daha ön planda tutur” (OSMAN Z.O., 2014: s.7).

Tarix boyunca müxtəlif mədəniyyətlər logistikaya fərqli anlamlar yükləsə də, yuxarıda da qeyd etdiyim kimi olduqca qədim fəaliyyət sahəsidir. Belə ki, logistika və nəqliyyatın keçmişi insanlıq tarixi qədər qədimdir. Bütün bunlara baxmayaraq son zamanlara aid bir fəaliyyət sahəsi olaraq bilinir. Aşağıdakı cədvəldə müxtəlif dövrlərdə logistikanın təkamül mərhələlərinə nəzər yetirək.

Cədvəl 1: Müxtəlif dövrlərdə logistikanın təkamülü

Dövrələr.	Logistikanın inkişaf göstərdiyi sahələr.
b.e.ə. 2700-cü illər	Misir piramidalarının inşası və daşıma texnologiyası dönmənin önəmli logistik fəaliyyətləri olaraq nümunə göstərilir.
b.e.ə. 300-cü illər	Gəmilərlə qitələrarası ticarətin təməli bu dövrdə atılır.
b.e. 700-cü illər	Priney yarımadasında yerləşən Kordova xilafətindəki Mezquita məscidinin inşası zamanı Ərəb xilafətinin bütün bölgələrindən sütunların tədarük edilməsi önəmli logistik prosesdir.
1200-cü illər	Hamburq-Almaniya Hansa Birliyi olaraq bilinən ticarət təşkilatı-dənizdə səyahət etməyi daha güvənli hala gətirmək və xaricdəki ticari maraqları qorumaq üçün Şimal dənizində bir baza olaraq yaradıldı.
1500-cü illər	Avropada poçt xidməti-birinci İngilis və İspan imperiyaları arasında dəniz poçt xidmətindən istifadə edirlər, daha sonra İspan kralı I Filiplə olan razılaşmaya əsasən Franz von Taxis (poçt müdiri) Avropada ilk poçt xidmətini həyata keçirir.
1800-cü illər	Bu dövrdə sənaye inqilabları davam edirdi. Dəmiryolu nəqliyyatının

	da kəşfi ilə logistika inkişaf elədi.
1940-cı illər	I və II Dünya müharibələri səbəbi ilə hərbi logistikanın önəmi artır.
1956-cı il	Dəniz konteynerinin icadı-Dünya ticarəti və beynəlxalq mal axınının inkişafı sürətlənir.
1970-1980-ci illər	Kanban və Dəqiq vaxtında -Yeni logistik anlayışlar gündəmə daxil olur. Bu anlayışlar, Taiichi Onho tərəfindən Yaponiyanın Toyoto Motor Şirkətində tətbiq olunur və tanınır.
1990-1999-cu illər	Bu dövrdə logistikaya təsir göstərən əsas faktorlar texnika və texnologiyanın inkişafı ilə sürətli reaksiya (QR) və səmərəli istehlakçı reaksiyası (ECR) texnologiyaları inkişaf etdirilir və bir çox pərakəndə və topdan satış müəssisələri tərəfindən tətbiq olunur.
2000 və sonrası	Akademik sahədə logistikadan təchizat zəncirinin idarə edilməsinə sürətli şəkildə keçilir. Logistika və təchizat zəncirinin idarə edilməsi sahəsində onlayn təlim prosesi son illərdə sürət qazanır.

Mənbə: Cuturela ve Manole (2013) 'in tədqiqatından əldə olunan biliklər əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Cədvəl 2-yə görə logistikadan istifadənin ən qədim örnəyi kimi Misir piramidalarının inşası zamanı bütün tikinti materiallarının tikinti bölgəsinə daşınmasını göstərə bilərik. Bu piramidaların inşası zamanı istifadə olunan daşıma modelləri günümüzdə hələ də araşdırma mövzusu olmaqdadır. Gəmilərlə qitələrarası ticarət (b.e.ə. 300-cü illər) dedikdə təbii ki, böyük coğrafi kəşflər nəzərdə tutulmur. Bu dövrdə daha çox Aralıq dənizi hövzəsində yerləşən ölkələrin logistik fəaliyyətlərini vurğulamaq lazımdır. Dənizlərdə gəmi ticarəti və o dövrün əsas hadisələrindən biri olan Yunan-İran müharibələrini misal göstərmək olar. Daha sonra Misir piramidalarının inşası zamanı istifadə edilən strategiyalar yüz illər sonra başqa bir qitədə Mezquita məscidinin tikilməsi prosesində istifadə olundu. İrəliyə dönəmlərdə dəniz ticarəti, dəmiryolu nəqliyyatı, hərbi logistika və s. kimi bir çox fəaliyyət sahələrini əhatə etmişdir (Cuturela S. C. & Manole A., 2013: s.193-197).

İqtisadiyyatda açar rolunu oynayan logistika, müəssisələrin digər iqtisadi fəaliyyətlərinə birbaşa təsir edə biləcək əsas ünsürlərdən biridir. Logistika doğru tətbiq edildiyində bir çox iqtisadi prosesə müsbət yöndə təsir göstərməkdədir və bu situasiya isə məhsul, xidmət və satışların müştəri və ya tədarükçüyə doğru olan axını dəstəkləyən bir prosesdir.

Dünya ölkələrində logistika sektor fəaliyyətlərinin günümüzdə bu inkişaf səviyyəsinə gəlib çatmasında bir sıra faktorların rolu vardır (Acar D.Ö., 2021: s.6):

- Qloballaşma;
- Sərbəst bazar iqtisadiyyatını dəstəkləyən siyasət;
- Outsorsinq;
- Bazarda artan tələb və investisiyalar;
- E-ticarət.

Logistika sahəsində olan inkişaf, sənaye inqilablarına paralel şəkildə baş vermişdir. İlk inqilab 18-ci əsrin ikinci yarısında başlamış və 20-ci əsrə qədər davam etmişdir. “Nəqliyyatın mexanikləşdirilməsi” (logistika 1.0) olaraq adlandırılmışdır. İkinci inqilab 1960-cı illərdə gerçəkləşmiş, yükləmə və boşaltma sisteminin avtomatikləşməsindən (logistika 2.0) ibarətdir. Üçüncü inqilab 1980-ci illərdə gündəmə gəlmiş və “logistikanın idarəsinin sistemləşdirilməsi” (logistika 3.0) olaraq bilinir. Bu inqilabla bərabər logistikanın idarəsində bilgi texnologiyalarından aktiv şəkildə istifadə olunmağa başlanır. Dördüncü inqilab hal-hazırda davam etməkdədir və logistik proseslərin rəqəmsallaşmasının (logistika 4.0) daha dərinləşməsi nəzərdə tutulur (Yılmaz Ü., və Duman B., 2019: s.192-193).

Cədvəl 2: Logistik inqilab

Logistika 1.0	Logistika 2.0	Logistika 3.0	Logistika 4.0
Su və buxarla işləyən texnikanın icadı; Nəqliyyatın mexanikləşdirilməsi; Daşıma fəaliyyəti heyvan yerinə, buxarla işləyən motorlara sahib dəmiryolu, dəniz və quruyol nəqliyyatı vasitəsi ilə həyata keçirilməsi.	Elektriklə işləyən texnika vasitəsi ilə kütləvi istehsalə başlanılır; Yükləmə və boşaltma sisteminin avtomatikləşdirilməsi; Avtomatik anbarlaşdırmanı həyata keçirən logistik avadanlıqlar istifadə olunmağa başlanılır; Liman yükünün mexanikləşdirilməsi həyata keçirilir.	Elektron və bilgi texnologiyalarındakı inkişaf; Logistik idarə sistemləri; Bilgi texnologiyalarının yayılması ilə, anbar idarəetmə sistemi, daşıma idarəetmə sistemi kimi sistemlər istifadə olunmağa başlanılır; İnfrastruktur sistemlərinin inkişafı ilə DAKOSY, NACCS, İTDS və s. gömrük sistemləri təkmilləşdirilmişdir.	İnternetin istifadə sahələrinin genişlənməsi; Obyektlər arası internet və mobil əlaqə sistemlərindəki inkişaf; RFİD sistemlər; Kiber-fiziki sistemlər; Və davam edir.....

Mənbə: Yılmaz və Duman (2019) in tədqiqatından əldə olunan biliklər əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Logistik fəaliyyətlər Cədvəl 3-də də qeyd etdiyim kimi iki yerə bölünür: təməl logistik fəaliyyətlər və dəstəkləyici logistik fəaliyyətlər. Təməl fəaliyyətlərin başlanğıc mərhələsi olaraq istehsal öncəsi logistika götürülür və müəssisənin məhsul istehsal etmək üçün lazım olan xammalın alınması və həmin xammalın anbarlaşdırılması prosesini əhatə edir. II təməl fəaliyyətlər müəssisənin istehsal prosesini əhatə edən fəaliyyətdir, satın alınan xammaldan istifadə edərək istehsal prosesində mal, məhsul və xidmətə dönüştürülməsini ifadə edir. III təməl fəaliyyətlər istehsal sonrası prosesləri əhatə edən logistika adlanır, məhsul və xidmətlərin istehsal prosesi tamamlandıqdan sonra istehlakçıya çatdırılması prosesini əhatə edir. IV təməl fəaliyyət marketinq və satış mərhələsidir. Müəssisənin istehsal etdiyi mal və xidmətləri müxtəlif marketinq strategiyaları tətbiq edərək istehlakçılar tərəfindən alınmasını və istehlak etməsini təşviq etmək olaraq bilinir. V təməl fəaliyyətlər satış sonrası logistik fəaliyyətlərdir. İstehlakçılara satış sonrası məhsulda yarana biləcək qüsurların aradan qaldırılması üçün təmir, baxım kimi servis xidmətlərini verir. Dəstəkləyici fəaliyyətlər isə bütün təməl logistik fəaliyyətlər öz funksiyalarını tam yerinə yetirə bilsin deyər dəyər zəncirində yer alan müəssisənin infrastrukturunu, insan resursları, texnologiya və satın alma xidmətlərini ifadə edir (Kamacı K. & Samancı T.H., 2020:s.17-18).

Logistika sektorunun dünya iqtisadiyyatındakı vəziyyəti qloballaşan dünyamızda ölkələrin təbii ki, gücləri iqtisadi potensialları ilə ölçülməkdədir. Artıq qlobal dünyamızda ölkələr arası rəqabətdə öndə olmağın əsas şərti təchizat zəncirinin idarə edilməsi və logistik xidmətlərdə uğurlu olmaqdır. Logistika sektorunda uğur qazanmaq üçün logistik infrastrukturun doğru planlanmalı və verimli istifadəni, gələcəkdə baş verəbiləcək problemləri və riskləri qabaqcadan öngörməliyik.

Cədvəl 3: Logistik fəaliyyətlərin təsnifatı



Mənbə: Kamacı və Samancı (2020)'in tədqiqatından əldə olunan biliklər əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Logistika illər ərzində istehlakçı tələblərindəki artım çoxaldıqca həmin artımı qarşılamaq istəyən müəssisə və təşkilatlar arasındakı rəqabət abuhavasının artması ilə birlikdə daha da inkişaf etmişdir. Qloballaşma prosesinin sürətlənməsi ilə ölkələr arasındakı ticarətin həcmi artmış və beləliklə həm maliyyə cəhətdən üstünlüyü əldə etmək, həm də bazarda olması gərəkən zamanda yer almaq istəyən ölkələr və müəssisələr üçün logistik fəaliyyətlər önəmli faktor halına gəlmişdir. Dolayısı ilə müasir dövrdə logistika sahəsi və texnologiya bir-birinə paralel olaraq inkişaf etmiş və bir çox çağdaş logistik anlayışlar da (tərsinə logistika, yaşıl logistika, E-logistika, logistik kəndlər və s.) meydana gəlmişdir (Acar A. Z., & Köseoğlu, A. M., 2014) .

Yaşıl logistika logistik fəaliyyətlərin ətraf mühitə, təbiətə ən az (minimum) zərər verəcək şəkildə həyata keçirilməsi məqsədi ilə bütün prosesin ətraf mühit üzərindəki mənfi təsirini müəyyən etmək və ən aza endirməkdir. Son illərdə inkişaf etmiş ölkələrdə yaşıl etiketli məhsul adı ilə istehsal olunan və həmin məhsulların satışı baş tutan yeni bir trend mövcuddur. Yaşıl logistika iş gücü və ya resurs itkisinə yol açmır, yaradılmasının da əsas məqsədi budur. Yaşıl logistikanın uğurlu şəkildə tətbiq edilməsi üçün alınması labüd sayılan bir sıra önləmlər vardır (<https://www.lojistikkulubu.ist/yesil-lojistik/>):

➤ Yüklərin daşması prosesi zamanı dəniz və dəmiryolu nəqliyyatından istifadə imkanları yaradılmalıdır;

➤ Regionlarda anbarların törədə biləcəyi kirliliyin qarşısını almaq məqsədi ilə ətraf mühitin təbii balansını pozmamalı üçün müəyyən edilmiş ərazilərdə böyük ölçülü müasir logistik kənd, park, terminal anbarlarının inşası, təsis edilməsi üçün yer ayrılmalıdır;

➤ Regionun memarlıq cəhətdən planlanması zamanı sənaye parklarının, hava limanlarının, dəmiryolu stansiyalarının, yanıcı və partlayıcı maddələr üçün olan anbarların, antrepoların yerləri dəqiq müəyyən edilməli və logistik performans ölçüləri öncədən hesablanmalıdır;

➤ Qlobal logistik hadisələr, müasir trendlər yaxından izlənməli və baş verəcəklərə qarşı qabaqcadan tədbir hazırlığı olmalıdır;

➤ Təkcə hava kirliliyinin deyil, səs kirliliyinin də qarşısı alınmalıdır;

➤ Dəmiryolu nəqliyyatı vasitəsi ilə iki mərtəbə konteyner daşınması və RO-LA adı verilən nəqliyyat vasitələrinin dəmiryolu üzərində daşınmasına üstünlük verilməli və gündəmə gəlməlidir və s.

Əsas yaşıl logistik fəaliyyətlərin hansılar olduğuna nəzər salmaq:

➤ Yaşıl satınalma-mahiyyət olaraq istehsalçının yaşıl logistika tətbiq edilməyən məhsulu almaq yerinə tətbiq olunan məhsulu almasıdır;

➤ Yaşıl istehsal-istehsalda təbii resurslardan daha az istifadə, istehsal zamanı daha az enerji istehlakı, qlobal iqlim dəyişikliyinə yol açan zərərli qazların daha az havaya buraxılması, məhsul istehsalı üçün lazım olan zərərli xammalın nisbətən az istifadəsi və minimum tullantı nəzərdə tutulur (Aydın N., 2017: s.356-357);

➤ Yaşıl dağıtım-anbarlaşdırma və dağıtım zamanı minimum ərazini əhatə edən yerdən və yanacaqdan istifadə, məhsul satışı nöqtələrinin istehlakçıların daha az zaman və yanacaqdan istifadə edərək məhsul əldə edəcəyi yerdə olması (<https://www.delfpanel.com.tr/yesil-pazarlama-nedir-b-d-223>);

➤ Yaşıl paketləmə/qablaşdırma-məhsul qablaşdırılarkən ətraf mühitin dostu materiallardan (plastik məmulatlardan istifadədən imtina) istifadə olunur, paketlərin çeşidinə və boyuna diqqət yetirilir və bununla da paketləmə/qablaşdırma zamanı gərəksiz material israfına yol verilmir (<https://www.kariyerimdergisi.com/%EF%BB%BFyesil-pazarlama-nedirgreenmarketingornekləri/>);

➤ *Tərsinə logistika*-əslində yaşıl logistik fəaliyyətlərin mərhələlərindən biridir və daha ətraflı məlumatlar aşağıda qeyd olunmuşdur:

Tərsinə logistikaya bir anlayış versək əgər belə ifadə edə bilərik: xammal, yarımfabrikat və ya məhsul formasındakı materialların istehlakçıdan istehsal olunan müəssisəyə (istehsal nöqtəsinə) geri qaytarılması, yenilənməsi, yenidən istehsalı, təkrar emalı, baxım və təmiri və ya tamamilə yox edilməsi prosesini əhatə edir. Hal-hazırda bir çox firmanın ekologiya və iqtisadiyyat arasındakı əlaqəni gücləndirmək üçün tətbiq edilir. Daha dərinə getsək, tərsinə logistika (Acar A. Z., & Köseoğlu A. M., 2014):

➤ Məhsul istehlakçıya çatandan sonra istehsal prosesi zamanı məhsulun qüsurlu istehsalının aşkarlanması zamanı, paketlənmə və ya qablaşdırılmadan sonra ortaya çıxan biləcək qüsurlu məhsulların yenidən istehsal prosesinə daxil edilməsi fəaliyyəti;

➤ İstehsal prosesi tamamlanan məhsulun istehlakçıya çatdırılması zamanı məhsulun ya da qablaşmasının zərər görməsi və tələb olunan məhsulun tələb olunan zamanında istehlakçıya doğru çatdırılmamasından ötrü məhsulun istifadə özəlliyinin itirilməsi nəticəsində geri alınması fəaliyyəti;

➤ Məhsul çatdırılıb istehlakçı əldə etdikdən sonra məhsulun istehlakçının tələb etdiyindən fərqli olması nəticəsində ortaya çıxan məmnuniyyətsizlik, qüsurlu səbəbi ilə geri alınması fəaliyyəti;

➤ Məhsulun müştəri tərəfindən istifadəsi zamanı ehtiyac yarana biləcək baxım, servis xidmətləri və təmir səbəbi ilə geri alınması fəaliyyəti;

➤ Məhsulun son istifadə müddətinin bitməsindən sonra məhsulun özünün və ya hissələrinin, komponentlərinin son istehlakçıdan geri alınması fəaliyyəti;

➤ Yuxarıda ifadə etdiyimiz bütün fəaliyyətlərin qəbul edilmiş müəyyən qayda, qanunvericilik, iqtisadi amillər və korporativ məsuliyyət nəzərə alınmaqla idarə edilməsidir.

Son zamanlarda gündəm olan logistik anlayış ***E-logistikadır***. Adından da görüldüyü kimi elektron əsaslı logistikadır, logistik fəaliyyətlərin həyata keçirilməsi üçün internet texnologiyalarından istifadə olunur.

Logistik kənd şəhərlərin mərkəzindən uzaqda yerləşən və əksər hallarda fərqli daşıma növlərini, anbarlaşma proseslərinin, gömrük əməliyyatlarının, sığorta, idxal, ixrac və digər əməliyyatların tək vahid bir ərazidə fəaliyyət göstərməsi olaraq ifadə edilə bilər (Acar D.Ö., 2021: s.20).

Logistik kəndlərin bir sıra faydaları vardır (Şahin A.Y., 2020: s.42):

- Mövcud olduqları bölgənin iqtisadi cəhətdən inkişafına təkan verirlər və gücləndirirlər;
- Əhalinin işlə təmin edilməsi nəticəsində işsizlik problemini aradan qaldırırlar;
- Şəhər içində yarana biləcək tıxacın qarşısını almaq potensilləri vardır;
- Tıxacın qarşısını alma nəticəsində səs və çevrə kirliliyinin də azalmasına səbəb olurlar;
- Ətraf mühitin qorunması düşüncəsini qəbul edərək çevrə dostu bir dağıtım səbəb olaraq yüklərin dağıtımını asanlaşdırır və s.

1.2. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə logistikanın inkişafının həlli yolları

II Qarabağ müharibəsindən sonra əldə etdiyimiz qalibiyyət nəticəsində işğaldan azad edilmiş ərazilərdə iqtisadi inkişafa nail olmaq ən mühüm vəzifələrdən biridir. Bu mühüm strateji məqsədi icra edə bilmək üçün ilk olaraq, erməni vəhşilərinin hərbi təcavüzündən sonra iqtisadiyyatımıza vurduğu ziyanın miqdarı, dəyəri dəqiq hesablanmalı (həmçinin II Qarabağ müharibəsi dövründə), qanunsuz şəkildə istismar edilmiş ərazilərin azad edildikdən sonra itirdiyi iqtisadi perspektivinin

müəyyənləşdirilməsi, bu perspektivdən istifadə etmək üçün də lazımi iqtisadi layihələrin planlaşdırılıb hazırlanması və bu planlaşdırma ilə də iqtisadi inkişaf prioritet sahələrinin və istiqamətlərinin müəyyən edilməsi əsas vəzifələrdəndir (Manafov Q., 2021).

44 günlük Vətən müharibəsindən sonra atılan ilk addımlardan biri də Azərbaycan Respublikasında iqtisadi rayonlarının yenidən bölgüsü oldu. Bu bölgüyə əsasən işğaldan azad olunmuş ərazilərdə Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonları (həmçinin Bakı, Naxçıvan, Abşeron-Xızı, Dağlıq Şirvan, Gəncə-Daşkəsən, Qazax-Tovuz, Quba-Xaçmaz, Lənkəran-Astara, Mərkəzi Aran, Mil-Muğan, Şəki-Zaqatala, Şirvan-Salyan iqtisadi rayonları) yaradıldı. Ölkə Prezidentinin sərəncamına əsasən yeni yaradılan Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi rayonlarına daxil olan inzibati rayonlar, əhalisi, ərazisi, əsas məşğuliyyətləri, təbii ehtiyatları və iqtisadiyyatlarının əsas sahələri haqqında qısa məlumatlar aşağıdakı cədvəllərdə verilmişdir.

Şəkil 1: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu



Mənbə: <https://www.economy.gov.az/article/sherqi-zengezur-iqtisadi-rayonu/31896>

Cədvəl 4: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu haqqında ümumi məlumat

İqtisadi rayona daxil olan inzibati rayonlar	Cəbrayıl, Kəlbəcər, Qubadlı, Laçın və Zəngilan rayonları
Ərazisi	7,47 min km ²
Əhalisi	343,5 min nəfər
İqtisadiyyatının əsas sahələri	Kənd təsərrüfatı, sənaye və turizm
Təbii ehtiyatları	Qızıl, civə, mərmər, üzlük tikinti daşları, kobal, perlit

Mənbə: <https://www.economy.gov.az/article/sherqi-zengezur-iqtisadi-rayonu/31896>

Şəkil 2: Qarabağ iqtisadi rayonu



Mənbə: <https://www.economy.gov.az/article/qarabag-iqtisadi-rayonu/31889>

Cədvəl 5: Qarabağ iqtisadi rayonu haqqında ümumi məlumat

İqtisadi rayona daxil olan inzibati rayonlar	Xankəndi şəhəri, Ağcabədi, Ağdam, Bərdə, Fizuli, Xocalı, Xocavənd, Şuşa və Tərtər rayonları
Ərazisi	8,99 min km ²
Əhalisi	904,5 min nəfər
İqtisadiyyatının əsas sahələri	Kənd təsərrüfatı, sənaye və turizm
Təbii ehtiyatları	Polimetal filiz yataqları, tikinti materialları, mineral sular

Mənbə: <https://www.economy.gov.az/article/qarabag-iqtisadi-rayonu/31889>

2014-cü ildə araşdırmaçı araşdırmaçı işçi qrupu Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin göstərişi ilə fəaliyyətə başlayır və burada əsas məqsəd ermənilərin ölkəmizə və işğaldan azad edilmiş bölgələrə vurduğu ziyanı araşdırmaq və konkret olaraq zərərin məbləğini müəyyən etməkdir. Araşdırmanın nəticəsində aşağıdakı məqamlar məlum olmuşdur (<http://iqtisadiyyat.com/az/pages/5/news/1267>):

Müəyyən edilmişdir ki, işğal olunmuş ərazilərdə 1988-1994-cü illərdə 2,4 min sənaye, aqrar sahə obyektləri və digər müəssisələr tamamilə məhv edilmişdir. 5,2 min km avtomobil yolu, 350-ə yaxın körpü, 286 km dəmir yolu xətti, 116 dəmir yolu körpüsü, 224 su anbarı, 7,6 min km su xətti, 2 min km qaz kəməri xətti, 76,9 min km elektrik xətti, 2,5 min ədəd transformator və s. infrastruktur obyektləri dağıdılmış və talan edilmişdir. Kənd təsərrüfatı üçün 1 milyon hektar suvarılan torpaq, 34,6 min hektar üzüm və meyvə bağları işğalçılar tərəfindən ələ keçirilmiş, böyük həcmdə əkin sahələri üçün yararlı torpaqlar suvarılmayaraq faktiki olaraq iqtisadi dövriyyədən çıxarılmış, 220 min baş mal-qara işğalçıların əlinə keçmişdir. 2017-ci il üçün verilmiş məlumata görə, hərbi

təcavüz və işğal nəticəsində ölkəyə dəymiş zərərin ümumi məbləği 820 milyard dollar dəyərində qiymətləndirilmişdir. İşğalədək bu bölgənin sənaye sahələri arasında daha güclü inkişaf etmiş sahələr yerli əhalinin ərzaqla təmin edilməsində mühüm əhəmiyyət daşıyırdı. Həmin illərdə Qarabağın və Ağdamın mərmər, mişar daşı zavodları, İstisu və Turşsu mineral suyunun qablaşdırılması müəssisələri, şərab zavodları, Qarabağ İpək Kombinatı, toxuculuq və ayaqqabı fabrikləri və digər müəssisələr fəaliyyət göstərmişdir.

İşğaldan azad olunmuş regionlarımızın coğrafi mövqeyi, iqlim şəraitini, resurslarını nəzərə aldıqda hansı sahələrin inkişaf potensialının olduğunu deyə bilərik (Səfərli E., 2021: s.17):

➤ Turizm sahəsi-regionun əlverişli coğrafi mövqeyi turizm sahəsinin əhəmiyyətli dərəcədə inkişafına səbəb olacaqdır. Bunun üçün təbii ki, öncəliklə erməni barbarlarının dağıtdıqları, məhv etdiyi tarixi memarlıq abidələrinin, regionun təbiəti və ekoloji potensialı bərpa olunmalı, beynəlxalq turizm təşkilatlarının qəbul etdiyi qaydalar tətbiq olunaraq bölgəyə səfər edəcək turistlər üçün əlverişli şərait formalaşdırılmalıdır;

➤ Aqrar sahə-işğaldan azad olunmuş ərazilərin iqlim şəraiti regionda kənd təsərrüfatının inkişafına səbəb olacaqdır. Lakin öncəliklə bir sıra tədbiqlər görmək şərtidir. Çünki, kənd təsərrüfatına yararlı olan bu torpaqlar illərlə əkilib becərilməyib və yaxud müxtəlif kimyəvi maddələrin təsirinə məruz qalaraq öz faydalı xüsusiyyətlərini itiriblər. Kənd təsərrüfatında müasir texnologiyaların tətbiqi ilə sektorun intensiv şəkildə inkişaf etməsi təkcə yerli tələbatı ödəməklə qalmayacaq, ölkə ixracatındakı artıma da öz tövhələrini verəcəkdir;

➤ Dağ-mədən sənayesi-işğaldan azad olunmuş Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonların ərazilərində mədən sənayesinin inkişafı üçün dağ-kimyəvi xammal, qiymətli ziynət və ziynət daşları, həmçinin mişar, üzlük və inşaat daşları, sement xammalı, büzücü maddələr, mineral boyalar, inşaat kərpicini üçün xammal, beton doldurucuları və yol-tikinti xammalı kimi inşaat materialları resurslarının mövcudluğu məlumdur. Təbii ki, öncəliklə bu mədənlərin qanunsuz şəkildə istismarı

zamanı ermənilərin bir sıra Avropa şirkətlərindən əldə etdikləri mənfəət (hər iki tərəfdən) də təzmin olunmalıdır. Bu tip resurslar bölgədə məhsulların istehsalı zamanı öz faydasını verəcəkdir.

➤ Enerji istehsalı-bölgədə tək-cəbol sulu çayların, su anbarlarının mövcudluğu deyil, alternativ enerji mənbələrinin də olması regionu elektrik enerjisi ilə təminatı və enerji ixracatında önəmli rol oynayacaqdır;

➤ Mineral sular-Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi rayonlarında təbii və tibbi mineral su bulaqlarının mövcudluğu və bu suların istehsalı, qablaşdırılması və dünya bazarına çıxarılması məsələsi əsas gəlir mənbələrindən biri hesab edilə bilər.

➤ İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə logistika sektorunun inkişafı üçün lazım olan infrastruktur hal-hazırda qurulmaqdadır. Qurulması gözlənilən Bakı-Naxçıvan-Türkiyə dəmir yolu xətti, Şimal-Cənub və Şərq-Qərb ticarət yollarının üzərində yerləşməsi bölgənin logistik potensialını yetərinə ifadə etməkdədir. Bütün bunlar da tək-cə azad olunmuş əraziləri deyil, bütün ölkəni sənaye və kənd təsərrüfatı ilə yanaşı logistika və ticarət qovşağına çevrilməsində daha da əhəmiyyətli olacaqdır.

Logistika elə bir sahədir ki, biznesdə müəssisənin rəqabət qabiliyyətini yüksək səviyyədə qoruyub saxlamaq üçün önəmli rol oynayır. Ölkəmizdə iqtisadiyyatın inkişafı üçün siyasət istiqamətləri təyin edərək, o cümlədən bir sıra strateji prioritetlər müəyyənləşdirərək logistikanın inkişafı üçün strateji yol xəritəsi hazırlanmışdır. İşğaldan azad edilən Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonları ilə Avropa və Asiyaya gediş yol alternativlərinin daha da artması Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat və dəhliz layihələrində iştirakını daha da gücləndirəcəkdir. Bütün bunlarla birlikdə bu ərazilər üçün hazırlanan nəqliyyat-logistika layihələrində Naxçıvanı Azərbaycanla əlaqələndirmək, Türkiyə ilə Azərbaycan arasında birbaşa dəmir yolu və avtomobil yolu çəkilişi layihəsi artıq həyata keçirilir və bu yolla da Şimal-Cənub, Şərq-Qərb istiqamətindən dəhlizlər vasitəsi ilə ölkəmizə daxil olan beynəlxalq yüklərin Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanında cəmləşərək Bakı-Tbilisi-Qars (bu xəttə yeni qoşulacaq hissənin işğaldan azad olunmuş ərazilərdən keçməsi ilə)

dəmir yolu xətti ilə Avropaya, dəniz yolu vasitəsi ilə isə Şərqi ölkələrinə səmərəli logistika xidmətləri göstərmək əsas hədəflərdəndir. Dəmir yolu və şose yolu Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında üstünlük təşkil edəcək və yolların aşağıdakı üç istiqamətdə bərpa olunması və yenidən qurulmasını nəzərə almaqla daha səmərəli sayıla bilər (Kərimli İ., 2021: s.22-23):

➤ Bakı – Yevlax – Bərdə – Ağdam – Xankəndi – Şuşa;

➤ Bakı – Yevlax – Ağdam – Füzuli – Cəbrayıl – Zəngilan – Mehri – Culfa – Naxçıvan;

➤ Bakı – Yevlax – Gəncə – Goranboy – Kəlbəcər – Laçın .

Bundan başqa 1.1. alt fəsildə qeyd etdiyim kimi dünyada aktual olan yeni logistik trendlərin işğaldan azad olunmuş ərazilərimizdə tətbiqi həm bölgənin və ölkənin logistik cəhətdən, həm də iqtisadi cəhətdən inkişafına səbəb olacaqdır. Çünki erməni barbarlarının Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarının təbiətinə vurduqları ziyanı da nəzərə alsaq, bölgədə ənənəvi logistik fəaliyyətlərin tətbiqi ekologiyaya müsbət təsir göstərməz deyə düşünürəm. Məhs buna görə də regionda yaşıl logistika və tərsinə logistikanın tətbiq olunmasının buna görə də bölgədə Yaşıl logistika və tərsinə logistikanın tətbiq olunmasının çevrə dostu bir seçim olacağı hamımıza məlumdur.

Dünyanın hər yerində getdikcə şüur qazanan insanlar Yer kürəsi üçün həyəcan təbilinin çalındığının fərqiindədirlər. Əslində bunda ən böyük təsir təbii fəlakətlərin gün keçdikcə daha çox artmasıdır. Ermənilərin Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarına vurduqları ziyanın da təbii fəlakət dərəcəsinə olması bizlərə yaşıl logistikanın tətbiqinin önəmini vurğulayır. Nəticə olaraq insanlar artıq daha çox ətraf mühiti qazanma məntiqi ilə irəliləməlidirlər.

Yaşıl logistikanın tətbiqi ilə hava, torpaq, su və səs kirliliyini azaltmaq mümkündür (erməni barbarlarının Oxçuçayı kirlətməsi, meşələrin qırılması, filiz mədənlərinin qanunsuz və ekstensiv istismarı nəzərə alınmaqla). Bununla da çevrəni kirlətməkdən qaçınmaq, təbii resurslardan qənaətlə istifadə edərək istehsala nail

olmaq, təkrar istehsalla enerjiyə qənaət edərək tullantıların azalması və bərabərində istehsal maliyyəsinin də aŐađı d Őm sini təmin etmək olar. Ayrıca bölgədə  ekil c k d miryolları vasitəsi ilə RO-LA adlanan tətbiq də yaŐıl logistikanın uđurlu g l c yine nail olmaq mümkündür.

Bölgədə qeyri-neft sektorunun istehsalının inkiŐafını dəstəkləmək  c n Qarabađ iqtisadi rayonunda Ađdam, Ő rqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parklarının yaradılması ilə yeni logistik trendlərin tətbiqini paralel Ő kild  ir lil tm k  lveriŐli olacaqdır.

II FƏSİL. ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR İQTİSADİ RAYONUNDA İXRAC YÖNÜMLÜ MƏHSULLARIN İSTEHSAL VƏ İXRAC LOGİSTİKASININ CARİ VƏZİYYƏTİ

2.1. Dünya təcrübəsində işğaldan azad olunmuş ərazilərdə ixrac sənayesinin yaradılmasına dair təcrübələr-Cənubi Koreya nümunəsi

İnkişaf etməkdə olan ölkələrin iqtisadi inkişaflarını necə və hansı sürətlə gerçəkləşdirə biləcəkləri asanlıqla həll ola biləcək bir problem deyildir. Dolayısı ilə bu ölkələrin mövcud problemlərini həll etmələri üçün dünyada uğurlu sayılan örnək tətbiqlərdən faydalanmaları daha yararlı olacaqdır. Müstəmləkə dövlət olmaqdan və müharibədən çıxmış, idxal əvəzləməsindən ixracata yönəlmiş sənayeləşmə strategiyasına keçərək innovasiya və Araşdırma-İnkişaf (Ar-Ge-türk mənbələrinə görə və R&D-ingilis mənbələrinə görə) sistemini inkişaf etdirən, bunun paralelində iqtisadi strukturunu tamamilə dəyişdirərək əmək tutumlu istehsaldan texnologiya tutumlu istehsala keçərək yüksək texnologiyalı məhsulların istehsalına yönələn Cənubi Koreyanın uğuru inkişaf etməkdə olan ölkələrə örnək olması baxımından olduqca önəmlidir (Hava H.T., 2021).

İxracata yönəlmiş sənayeləşmə strategiyasının bu strategiyayı tətbiq edən ölkələrin iqtisadiyyatına bir sıra faydaları vardır (Züngün D., və Dilber İ., 2010: s.225):

- İqtisadi cəhətdən böyümə üzərində yarada biləcəyi müsbət təsirlər;
- Ölkə iqtisadiyyatına qazandıra biləcəyi dinamizm: Bu strategiyayı tətbiq edən ölkələr xarici istehlakçıların tələbinə görə istehsalı qarşılarına məqsəd qoyduqları üçün ixrac edəcəkləri məhsulları və bazarları çeşidləndirmə ehtiyacı duyurlar və bununla da iqtisadi infrastrukturda böyük ölçüdə dəyişiliyə gedirlər. Ölkələr yüksək texnologiya vasitəsi ilə daha çox məhsul istehsal edirlər. Böyük bazarlara çıxan ölkələrin həm gəlirləri artır, həm də iqtisadiyyata dinamiklik gətirir;
- Ölkə xaricində-dünyada baş verə biləcək şoklara qarşı dayanıqlıq və s.

İxracata yönəlmiş sənayeləşmə inkişaf strategiyasının tətbiq edildiyi ölkələrdə müsbət yönləri olduğu kimi bəzi mənfi tərəfləri də mövcuddur (Soyyigit S., 2009: s.29-30):

- İnkişaf etməkdə olan ölkələrin əhalisinin sayının sürətlə artması daxili tələbi artıracağı üçün ixracat potensialının aşağı düşməsinə yol açar bilər;
- Yeni qurulan sənayeyə dövlət bir sıra subsidiya və vergi güzəştləri edəcəyi üçün dövlət büdcəsində boşalmalar meydana gələ bilər;
- İnkişaf etmiş ölkələrin tətbiq etdikləri qoruyucu siyasətlər tələb yönlü problem yaradaraq inkişafda olan ölkələrin ixracatına mənfi təsir göstərə bilər;
- Aşağı keyfiyyətdə mal istehsal edən və standartlaşdırmada çətinlik yaşayan istehsalçıların bu problemləri güclü rəqiblərin olduğu bazarlara girişdə maneələr yaradacaqdır.

İxracata yönəlmiş sənayeləşmə strategiyası inkişaf etməkdə olan ölkələrin tərəqqisində önəmli bir rol oynayacağı bir çox iqtisadçının araşdırmalarında ortaya qoyduğu fikirlərlə təsdiqlənməkdədir. Ancaq Cənubi Koreyada bu vəziyyət digərlərinə nisbətən bəzi fərqliliklərlə həyata keçmişdir. Öncədən çox az təbii resurslara malik, başqa ölkələrin köməyinə möhtac, borc içində üzən və kənd təsərrüfatı cəmiyyəti olan Cənubi Koreya II Dünya Müharibəsindən sonrasında radikal bir qərarla “idxal əvəzlənməsinə” (bu siyasətin əsas mahiyyəti idxalın payını gömrük prosedurları ilə azaltmaq, daxili tələbin daha çox yerli istehsalla qarşılınmasını təmin etməkdir) yönəlik siyasət qəbul etmişlər. Başlanğıcda idxal əvəzlənməsi siyasətinə yönələrək əmək tutumlu məhsullara ağırlıq verən Cənubi Koreya 1960-cı illərin əvvəllərindən etibarən özünə xas adət ənənələri və idarəetmə strukturu ilə “ixracata yönəlmiş sənayeləşmə inkişaf strategiyasını” tətbiq etməyə başlayırlar. Özəlliklə 1970-ci illər və sonrasında hökumətin də öndərliyində həyata keçirilən inkişaf strategiyası ilə sürətli sənayeləşmənin təsiri ilə iqtisadi inkişafa nail olmuş və sənayeləşmiş toplum halına gəlmişdir (Hava H.T., 2021: s.2176).

İxracata yönəlmiş sənayeləşmə inkişaf strategiyası II Dünya Müharibəsindən sonra 1950-ci illərdə Yaponiya, 1960-cı illərdə Cənubi Koreya, Sinqapur, Tayvan, hətta Brazilya və Argentina başda olmaqla bir çox Latın Amerikasılı ölkələri tərəfindən tətbiq olunmuşdur. Başda Cənubi Koreya olmaqla bu ölkələrin göstərdiyi sürətli inkişaf digər inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün örnək olmuş və bu ölkələrin çoxu iqtisadi böyümə və tərəqqidə ixracata yönəlmiş strategiyayı əsas strategiya olaraq qəbul etmişlərdir (https://stringfixer.com/tr/Export-oriented_industrialization).

Yapon müstəmləkəçiliyi dönəmində Yaponların Koreyalara qarşı irqçi münasibətlərinin olması, vergilərin ağır yükü təbii ki, geriləməyə səbəb olmuş və Koreyanın iqtisadi resursları istismar edilmiş, sayı sürətlə artmaqda olan xalq yoxsullaşmış və heç bir irəliləmə olmamışdır. Ancaq Koreya Respublikasının quruluşundan etibarən iqtisadiyyatını beynəlxalq bazarda rəqabətə davamlı hala gətirə bilmək üçün sistemli və qərarlı şəkildə hərəkətə keçmişlər. Ölkənin inkişafında dövlət son dərəcə önəmli rola malik olub, inkişaf planlarına sadıq qalmağa çalışaraq əmək tutumlu sənayeləşmə ilə sərmayə tutumlu sənayeləşmə, idxal əvəzlənməsi siyasəti ilə ixracatı artırma siyasəti bir-birinə ahəngdar şəkildə tətbiq olunmuşdur. Bu zaman texnologiya baxımından dünyaya ayaq uydurmağa çalışan Cənubi Koreya 1980-ci illərdən sonra öz texnologiyasını istehsal edən ölkə halına gəlmişdir.

Ölkənin inkişaf yolunu daha yaxşı anlamaq üçün iqtisadiyyatın inkişaf strategiyaları baxımından tarixi tərəqqisi beş mərhələyə ayrılır. İlk mərhələnin başlanğıcı olaraq İkinci Dünya Müharibəsinin və bununla da Yapon işğalının bitdiyi illəri vurğulamaq lazımdır. İdxal əvəzlənməsi sənayeləşmə strategiyası dönəmi 1945-1961-ci illəri əhatə edir. Yapon işğalından azad olan ölkədə iqtisadi baxımdan kiçik ölçülü sənaye müəssisələrindən başqa inkişafa dair heç bir hərəkət olmamışdır. 1945-1953-cü illərdə ölkə daxili münaqişələr və bunun davamında Koreya müharibəsi baş tutur. Cənubi Koreya bu müharibədən güclü bir iqtisadiyyatla çıxır. Buna səbəb sənaye müəssisələrin və istehsal üçün lazım olan təbii resursların böyük bir hissəsinin Şimali Koreya ərazisində qalması, insan tələfatı və müharibə nəticəsində tekstil, metal

və kimya sənayesi müəssisələrinin dağılması olaraq bilinir (https://tasam.org/Files/PDF/KoreGezisi_2007.pdf).

İdxal əvəzlənməsi sənayeləşmə strategiyasının tətbiq olunduğu bu dövnlərdə iqtisadi siyasət yetərsiz qalır, sosio-iqtisadi qeyri-sabitlik davam edir, əhalinin sayı sürətlə artır və bununla da iqtisadi hədəflərə çatmaq mümkün olmur. Bu səbəblə də hökumət 1962-ci ildən başlayaraq beş illik iqtisadi inkişaf planlarını tətbiq.

Cədvəl 6: Cənubi Koreyanın plan dövnlərində inkişaf siyasətləri

Beş illik inkişaf plan dövnləri	İqtisadi məqsədlər	Təməl siyasət
1-ci və 2-ci beş illik plan (1962-1971)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Özü özünə yetə bilən iqtisadiyyat təşkil etmək; ➤ Yoxsulluqdan qurtulmaq; ➤ İqtisadi böyüməyə nail olmaq. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Yüngül sənayeyə önəm vermək və idxal əvəzlənməsi siyasətini tətbiq etmək; ➤ İxracata yönəlmiş böyümə strategiyasını tətbiq etmək.
3-cü və 4-cü beş illik plan (1972-1981)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sənayenin strukturunu modernləşdirmək; ➤ Texnologiya sahəsində inkişaf etmək və verimliliyi artırmaq. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ağır və kimya sənayesinə üstünlük vermək; ➤ Sosial sərmayə yatırımlarının genişləndirilməsi.
5-ci və 6-cı beş illik plan (1982-1991)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ İqtisadiyyatın rəqabət gücünü artırmaq; ➤ İnkişaf etmiş iqtisadiyyatın təməlini qoymaq. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Açıq iqtisadiyyat və sabitlik siyasətinin tətbiqinin həyata keçirilməsi.
7-ci beş illik plan (1992-1996)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mikro elektronik, yeni materiallar, sağlamlıqla əlaqədar kimya sənayesi, biomühəndislik, optika və aviasiya ilə əlaqəli yüksək texnologiya sahələrini inkişaf etdirmək; ➤ Ölkə ərazisində sənayenin coğrafi bölgüsünü daha yaxşı balanslaşdırmaq üçün yeddi əyalət şəhərində yüksək texnologiyalı istehsal müəssisələri inşa etmək və bunun üçün hökumət və sənayenin birgə fəaliyyətini təşkil etmək. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Liberallaşmağa davam edərək dövlətin iqtisadiyyat üzərindəki təsirini ən aza endirmək və özəl sektoru gücləndirmək; ➤ İrəli görüşlü sənaye iqtisadiyyatını təşkil etmək; ➤ Sosial və iqtisadi bərabərliyi təmin etmək; ➤ Sənayeləşməkdə olan bir cəmiyyət olaraq ehtiyaclarını qarşılamaq üçün təhsil sistemində islahatlar aparmaq.

Mənbə: Hong Y.S., 2010: s.26-27

İlk yeddi plan dövrünün əsas özəlliklərinin nələr olduğu, hansı plan dönəmində hansı sektorlara ağırlıq verildiyivə hansı məhsulların istehsalının tərcih edildiyi aşağıda əks olunmuşdur (Çakmak U., 2016):

➤ Birinci beş illik plan 1962-1966-cı illəri əhatə edir. Bu planlama zamanı iki əsas ünsür ələ alınır: birincisi ölkənin yeganə və ən önəmli resursu bol və ucuz işçi qüvvəsi olduğundan sənayeləşmənin əmək tutumlu sənaye məhsullarının ixracatı ilə təmin olunması, ikincisi daxili bazarın dar olması səbəbi ilə idxal əvəzləməsi strategiyasının tətbiqi ilə sürətli inkişafa nail olunmayacağından ixracata yönəlmiş sənayeləşmə strategiyasının seçilməsi və xarici resurslardan istifadə edərək hədəfə daha rahat çatmaq. Ümumiyyətlə 1-ci və 2-ci beş illik planlama dönəmində sənayeləşmənin təməllərini hazırlaya bilmək üçün çaba göstərilir və sırf kənd təsərrüfatından sənayeləşmə yönündə modern istehsalata və ixracata keçilmişdir. Birinci plan dövründə elektrik enerjisi, gübrə, sintetik ipliklər, sement kimi məhsulların istehsalına ağırlıq verilir. İkinci plan dövründə isə petrokimya məhsulları, televizor və soyuducu kimi elektron əşyaların istehsalına ağırlıq verilmişdir;

➤ Üçüncü beş illik plan 1972-1976-cı illəri əhatə edir. Siyasət olaraq ixracatın təşviqinə və ixracata yönəlmiş məhsul istehsal infrastrukturunun qurulmasına diqqət yetirilmişdir. Hökumətin izlədiyi əsas strategiya az sayda böyük, güclü şirkətlərə dəstək olmaqla inkişaf hədəflənmişdir. Bu dövəmdə daha çox ağır sənaye və kimya sənayesinin müxtəlif qollarında istehsala təşviqat görülür. Ağır sənayedə dəmir-polad istehsalı, nəqliyyat maşınları və gəmi istehsalına önəm verilmişdir;

➤ Dördüncü plan dönəmi 1977-1981-ci illəri əhatə edir. Ölkə daxili əmanətlərin təşviqi, ağır sənaye məhsulları, yüksək texnologiya tələb edən maşınlar və elektrik enerjisinin istehsalı hədəflənmişdir. Ancaq hökumət ölkə daxili əmanətlərin təşviqi daxili və xarici problemlərin səbəbi ilə uğursuzluğa düşər olur. Beş illik dönəmlərinin başlanğıcından etibarən ilk dəfə iqtisadi gerilik müşahidə olunur

(<https://docplayer.biz.tr/6278020-Guney-kore-turkiye-planli-kalkinma-deneyimlerinin-karsilastirmasi-dr-feride-doganer-gonel-yildiz-teknik-universitesi-iibf-iktisat-bolumu.html>);

➤ Beşinci beş illik planlama dövrü 1982-1986-cı illəri əhatə edir. Sektorlar arasında meydana gələn balanssızlıq problemi həll olunmağa çalışılır. Bundan başqa öncəki illərdən qalan inflyasiyaya qarşı tədbirlər görülür və uğurla nəticələnir. Bu dövəndə istehsal sənayesində verimliliyin artırılması və sosial ədalətin gücləndirilməsi üçün müxtəlif addımlar atılmışdır. Bütün bu addımlar Cənubi Koreyadakı iqtisadi inkişafı yenidən başlatdı;

➤ Altıncı beş illik planlama dönəmi 1987-1991-ci illərdə baş tutur. Bu dövrdə uzun ömürlü hədəflərin gerçəkləşdirilməsi yolunda ilk addımlar atılır. Bu məqsədlə Cənubi Koreya sənayesinin texnologiya standartlarını yüksəldilərək daxili böyümə və xarici ticarətdə böyümə hədəflənmişdir. Bu dövr uzun ömürlü hədəflərin ön plana çıxdığı dövrdür;

➤ Yeddinci beş illik planlama dövrü 1992-1996-cı illəri əhatə edir. Yetkinlik dönəminə daxil olan Cənubi Koreya iqtisadiyyatının böyüməsinin təmin olunması üçün texnologiyalı istehsal sahələrinin inkişafına yönələn çabalar başlanılır. Həmçinin, bu plan dönəmində istehsal müəssisələrinin ölkə ərazisində balanslı şəkildə paylanması, sosial və iqtisadi bərabərliyin təmin olunması ilə təlim və təhsil sisteminin tərəqqisinə hədəflənmişdir.

Cənubi Koreyanın inkişaf macərası təqlid məhsulları istehsal etməkdən yeniliyə doğru uzanan bir prosesdir. İnkişaf etmiş ölkələrin istehsal etdiyi dünyada tanınan məhsulları təqlid etməyə çalışaraq başladıkları inkişaf prosesində xarici investordan asılı olmadan özünə məxsus bir model ortaya qoydular. Hökumətin ixracata yönəlmiş sənayeləşmə strategiyasını tətbiq etməsi və sənaye müəssisələrinə geniş dünya bazarını hədəf olaraq göstərməsi nəticəsində yaranan motivasiya hələ də davam etməkdədir (Atay E., 2015: s.252).

Cənubi Korreyanın iqtisadiyyatının sürətli inkişafına təsir edən əsas əsas amillər aşağıdakılardır:

➤ Cənubi Koreya xalqının sosio-mədəni strukturu və Yapon müstəmləkəçiliyinin pozitiv yöndə təsirləri-Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu müstəmləkəçilik dövründə Yaponların Koreya xalqına daha çox zülmü ilə yadda qalmışdır, lakin bardağa dolu tərəfdən baxılıb müsbət xüsusiyyətləri götürüb öz idarəetmə və inkişaf sistemlərinə tətbiq etmələri ən doğru addım olmuşdur. Koreya azad olduqdan sonra Şərqi Asiya ölkələri arasında nisbətən daha tez sənayeləşməyə başlayan Yaponiyanın inkişaf strategiyalarını özünə örnək götürmüşdür. Həmçinin müstəmləkəçilik zamanı ölkə ərazisində Yaponlar tərəfindən yaradılan idarəetmə sistemləri, infrastruktur, müəssisələr müstəqillik əldə edildikdən sonra inkişafda önəmli rol oynamışdır (Hava H.T., 2021);

➤ Amerika Birləşmiş Ştatlarının təsiri (ABŞ) təsiri: Koreya Müharibəsi zamanı edilən hərbi yardımlar, müharibədən sonra yoxsullaşan Cənubi Koreyaya maddi dəstəklər buna misal olaraq göstərilə bilər. Hətta Koreya Müharibəsi zamanı ən çox insan tələfatı ABŞ ordusuna məxsusdur (Aslan C., ve Taner A., 2016);

➤ İdxal əvəzlənməsi strategiyasından ixracata yönəlmiş inkişaf strategiyasına keçid-bu barədə yuxarıda 7 fərqli beş illik plan dövrlərinə nəzər salınıb;

➤ İnkişafda dövlət qurumlarının və adamlarının rolu-məsələn, dördüncü plan dönməində hökumətin ölkə daxilində baş verən hadisələrə düzgün müdaxilə edə bilməməsi iqtisadi geriliyə səbəb olmuşdur;

➤ Dövlətin bazarın fəaliyyətinə doğru zamanlarda vəziyyətə uyğun şəkildə müdaxilə edə bilməsi;

➤ Xarici investisiyaların Koreya Respublikasına cəlbinin təşviq edilməsi;

➤ Planlaşdırmanın rolu-bu bəndə də misal olaraq beş illik planlama dönəmlərini örnək göstərə bilərik;

➤ Araşdırma-İnkişaf (Ar-Ge və ya R&D) və innovasiyanın rolu.

Nümunə olaraq Cənubi Koreyanı seçməkdə əsas səbəblər-tarixinə nəzər salsaq görürük ki, əlverişli coğrafi mövqedə yerləşdiyinə görə tarixin müxtəlif zamanlarında fərqli ölkələrin (Çin, Monqol, Yapon və s.) işğalına məruz qalması (hətta müasir

dövrümüzdə də Çin və Yaponiyanın təzyiqlərinə hələ də məruz qalmaqdadır), müstəqillik qazanan dövrə qədər əhalisinin əsas məşğuliyyətinin kənd təsərrüfatının müxtəlif sahələrinin olması və keçdiyi inkişaf yolunu uğurlu və örnək alınası hesab edirəm. Ölkəmizin 44 günlük Vətən müharibəsi nəticəsində işğaldan azad etdiyi torpaqlarda dirçəlmə üçün yuxarıda qeyd etdiyim 8 məqamla bənzər strategiyaları izləmək mümkündür. İnkişaf üçün xalqımızın sosio-mədəni strukturunun müsbət yöndə təsirləri olacaqdır. Lakin, erməni işğalından örnək ala biləcəyimiz pozitiv məqamlar yoxdur. Bölgədə Rusiya və Türkiyə sülhməramlılarının yerləşdirilməsi ilə qismən cəbhədə sabitlik təmin olunur. Həmçinin işğaldan azad edilmiş ərazilərə hal-hazırda həm daxili, həm də xarici investorların axını güclüdür. Araşdırma-İnkişaf (Ar-Ge və ya R&D) və innovasiyaya gəldikdə deyə bilərik ki, bölgədə bu baxımdan olduqca önəmli addımlar atılır. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında artıq iki sənaye parkının yaradılması haqqında fərman da imzalanıb. Bu iki sənaye parkı bölgədə ixrac yönümlü sənayenin inkişafına və istehsalata yön verəcəkdir. Bundan başqa Zəngilanda “ağıllı kənd” layihəsinin bünövrəsi qoyulub. Son olaraq bu addımların uğurlu olması üçün planlaşdırmaya da diqqət yetirmək lazımdır.

2.2. "Araz Vadisi İqtisadi Zonası" Sənaye parkının Şərqi Zəngəzurda ixrac yönümlü sənayenin qurulmasındakı önəmi

Müasir dövrdə sənaye parkları xarici ticarət strategiyalarının əsas komponentlərindən birinə çevrilmişdir. Dünya təcrübəsində geniş yayılmış xüsusi ticarət zonalarının növlərindən biri olan sənaye parklarının ölkəmizdə də uğurlu sayılan modelləri mövcuddur. Belə ki, sənaye parkları həm dünya təcrübəsində, həm də ölkəmizdə daxili və xarici kapitalın cəlb olunmasına, ixracatın genişlənməsinə, valyuta ehtiyatlarının artmasına, yeni texnologiyaların tətbiqinə və nəticədə milli iqtisadiyyatın inkişafına və dünya bazarına daha səmərəli şəkildə çıxmasına səbəb olur. Ölkəmizdə neft və qaz sektorundan gələn gəlirlərin artması və bu gəlirlər qeyri-neft sektorunun tərəqqisi üçün düzgün şəkildə istiqamətlənməsinə yönələn addımlar

bu tip sənaye parklarının yaradılmasını zəruri qılır. Azərbaycan Respublikasında hal-hazırda yeddi-Sumqayıt Kimya, Balaxanı, Qaradağ, Mingəçevir, Pirallahı, Ağdam və “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parkları mövcuddur. Bunlardan ikisinin-Ağdam və “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parkları İkinci Qarabağ Müharibəsindən sonra işğaldan azad olunmuş ərazilərimizin eləcə də, Azərbaycan Respublikasının xarici ticarətdə daha da güclənməsi üçün yaradılır. “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parkının yaradılmasının Şərqi Zəngəzurda “ixrac yönümlü sənayeləşmə strategiyasının tətbiqində önəmli yerə sahibdir. Bu sənaye parkının yaradılması nəticəsində Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi rayonlarında sənayenin nizamlı şəkildə təşkil edilməsinə, şəhərlərin planlı salınmasına, kənd təsərrüfatı ərazilərinin sənaye bölgəsi olaraq istifadəsinin qarşısının alınmasına, sağlam, hesablı, güvənilir infrastruktur və sosial təsislərin qurulmasına, bölgə əhalisinin iş imkanları ilə təmin olunmasına, ətraf mühitin daha çox çirklənməsinin qarşısının alınmasına və daha sadalamadığım bir çox müsbət yöndə faydaları olacaqdır.

Dünyanın aparıcı ölkələrində Elmi Texniki Tərəqqinin də təsiri altında istehsalın texniki səviyyəsi yüksəldilmiş, istehsal proseslərinin keyfiyyəti və səmərəliliyi artmışdır. Daha sonra təsərrüfatın ərazi təşkilinin yeni formaları meydana gəlməyə başlayır. Bunlardan biri də Xüsusi İqtisadi Zonalardır. Bu zonalar dünya ölkələrinin ixracatında xüsusi yer tuturlar və yaradılmasının da bir sıra məqsədləri mövcuddur. Bunlar ölkə iqtisadiyyatının prioritet sahələrinin inkişafını sürətləndirmək, yerli və xarici investisiyaların cəlb edilməsinə əlverişli şərait yaratmaq, ixracatı genişləndirmək, istehsalda yeni müasir texnika və texnologiyanın tətbiqinə nail olmaq, rəqabət qabiliyyətli, səmərəli xidmət və istehsal sahələrini təşkil etmək, yeni iş yerlərinin açılmasına şərait yaratmaq və nəticədə ölkənin kompleks sosial-iqtisadi inkişafına nail olmaqdır (Abutalıbov R., 2012: s. 34).

Azərbaycan Respublikasının bazar iqtisadiyyatı sistemində keçməsi ilə bir çox inkişaf etmiş ölkələrdə tətbiq edilən proqramlar, modellər tədqiq olunmuş, öyrənilmiş və ölkə iqtisadiyyatının inkişafı istiqamətində tətbiq olunmağa başlanılıb. Son illərdə

ölkəmizdə iqtisadi artımın sabitliyinin və dinamikliyinin təmin olunması üçün Xüsusi İqtisadi Zonaların növlərindən biri olan sənaye parklarından istifadənin səmərəliliyinin yüksəldilməsinə daha çox diqqət yetirməkdədir (<https://az.strategiya.az/news.php?id=158089>).

Sənaye parklarının təşkili və inkişaf etdirilməsi hesabına iqtisadi artım mənbələrinin diversifikasiyalaşdırılması proseslərinin sürətini artırmaq mümkündür. Həmçinin, yeni yaradılan sənaye parklarında fəaliyyətə başlayan müəssisələrdə yüksək texnologiyaların və innovasiyaların istehsalda tətbiq edilməsi məsələlərində komplekslik və sistemliliyin, qarşılıqlı integrativ fəaliyyət mexanizmlərinin tətbiq edilməsi imkanları, bununla da güclü istehsal-innovasiya infrastrukturunun yaradılması potensialı formalaşdırmaq zəruridir. Qlobal iqtisadi hadisələr, pandemiya dövrünün təsirində yaranan problemlər yaxın illərdə ölkəmizin qeyri-neft sektorunda iqtisadi artım mənbələrinin gücləndirilməsində əhəmiyyətli rol oynayan istehsal infrastrukturunun yaradılması üçün sənaye parklarının potensialından daha geniş istifadə edilməsi zərurətini meydana çıxaracaqdır və bunun üçün bir sıra vacib məsələlərə daha çox diqqət yönəldilməlidir (Gülməmmədov İ., 2020: s. 325-326):

➤ Ölkəmizdə iqtisadi artım mənbələrinin yaradılmasında yüksək texnologiya əsaslı istehsal infrastrukturunun formalaşdırılmasına konseptual yanaşmalar təmin edilməli və daha dinamik fəaliyyət strategiyası planlaşdırılmalıdır;

➤ Rəqabət qabiliyyətli sənaye parkları və dayanıqlı istehsal infrastrukturunun təşkili üçün əlverişli şərait yaradılmalıdır;

➤ Daha səmərəli iqtisadi artım mənbələrinin təşkili üçün sənaye parklarında istehsal infrastrukturunun inkişafına güclü texnologiyalar və innovasiyalar səhələrində ixtisaslaşmış xarici şirkətlərin Azərbaycan Respublikasına cəlb edilməsi tədbirləri görülməlidir və s.

Əsas ixracatı neft və qaz sektoru təşkil edən ölkəmizdə qeyri-neft sektoru üzrə ixracatda sənaye parklarının rolu əvəzolunmazdır. Hal-hazırda Azərbaycan Respublikasında 5 sənaye parkı aktiv şəkildə fəaliyyət göstərir və milli iqtisadiyyatın

inkişafı və davamlılığını təmin etmək, qeyri-neft sektoru məhsullarının istehsalına nail olmaqla idxaldan asılılığı azaltmaq və ixracatı artırmaq, eyni zamanda ölkədə işsizliyin səviyyəsini də azaltmaq kimi önəmli funksiyaları yerinə yetirir. Bu səbəbdən də 44 günlük Vətən Müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş bölgələrin eləcə də, Respublikamızın inkişafı üçün yeni 2 sənaye parkının-“Araz Vadisi İqtisadi Zonası” və Ağdam sənaye parklarının təməli atıldı. Bundan başqa Azərbaycanda hal-hazırda aktiv şəkildə fəaliyyət göstərən sənaye parklarının logistik imkanları aşağıdakı kimidir:

➤ Sumqayıt Kimya Sənaye Parkı-3,2 milyard ABŞ dolları investisiya ilə yaradılıb və 5500 nəfər insana iş imkanı verir. Sənaye parkından Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava limanına qədər olan məsafə 35 km-dir. Sumqayıt çay və Hacı Zeynalabdin Tağıyev stansiyalarını əlaqələndirən dairəvi yol qovşağına çıxışı mövcuddur və bu çıxış imkanı Rusiya, Gürcüstan və Türkiyə bazarlarına yüklərin daşınmasının effektivliyini artırır. Bakıdan Moskva şəhərinin dəmir yol vağzalına qədər olan məsafə 2396 km, Sankt-Peterburq şəhərinin dəmir yol vağzalına qədər 3073 km, Sverdlovsk şəhərinin dəmir yol vağzalına qədər 3192 km, Mahaçqala şəhərinin dəmir yol vağzalına qədər 390km, Rostov şəhərinin dəmir yol vağzalına 1934 km, Xarkov şəhərinin dəmir yol vağzalına 2072 km, Kiyev şəhərinin dəmir yol vağzalına 2694km, Tbilisi şəhərinin dəmir yolu vağzalına qədər olan məsafə isə 559 km-dir. Həmçinin, Bakı limanından müxtəlif istiqamətlərə, o cümlədən Xəzər dənizinin 11 limanına daşımalar həyata keçirilir. Bunlar Rusiyanın Həştərxan, Qazaxıstanın Aktau, Türkmənistanın Bekdaş və Okaren limanlarına dəniz yolu vardır. Bu limanlara məsafələr uyğun olaraq 466 km, 274 km, 253 km, 163 km, 141 km, 165 km, 229 km və 237 km-dir (<https://scip.az/az/page/senaye-parklari/sumqayit>).

➤ Mingəçevir Sənaye Parkı 93,5 milyon ABŞ dolları investisiya ilə yaradılıb və 750 nəfər insana iş imkanını təqdim edir. Bu sənaye parkı paytaxt Bakıdan 300 km şimal-qərbdə yerləşir. Bakı-Qazax magistralına olan yaxınlıq buradan Gürcüstan (Azərbaycan-Gürcüstan sərhədi “Qırmızı Köprü”-230 km) vasitəsi ilə Avropa

bazarlarına çıxışı asanlaşdırır. Həmçinin, Gəncə Beynəlxalq Hava limanına qədər olan məsafə 86 km, Yevlax dəmir yolu stansiyasına qədər olan məsafə isə 32 km-dir (<https://scip.az/az/page/senaye-parklari/mingecevir>).

➤ Pirallahı Sənaye Parkı 45 milyon ABŞ dolları investisiya ilə yaradılıb və 100 nəfər insanı işlə təmin edir. Abşeron yarımadasının şərqində yerləşir və paytaxt Bakı ilə arasındakı məsafə 60 km-dir. Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanına olan məsafə isə 35 km-dir (<https://scip.az/az/page/senaye-parklari/pirallahi>).

➤ Qaradağ Sənaye Parkı 498 milyon ABŞ dolları investisiya qoyuluşu ilə yaradılıb və 2000 nəfər işçi heyəti mövcuddur. Paytaxt Bakı ilə arasındakı məsafə 30 km-dir. Ələt qəsəbəsindəki Azad İqtisadi Zonaya daxil olan Bakı Beynəlxalq Limanına 64 km məsafədə yerləşir. Burada müasir logistika infrastrukturunun inşası nəzərdə tutulmuşdur. Bununla da ölkənin bütün beynəlxalq daşımalarının əksəriyyəti məhz bu liman vasitəsi ilə həyata keçiriləcəkdir (<https://scip.az/az/page/senaye-parklari/qaradag>).

Zamanın şərtləri ilə bağlı olaraq yaşanan dəyişikliklərin təsiri ilə sənaye parklarının meydana gəlməsində dünyada əksik sənayeləşmə nəticəsində yaşanan işsizlik və nizamsız şəhərləşmə təsirli olmuşdur (Özeç M., 2019: s. 53). Nədir sənaye parkları? Yaradılmasının ölkə iqtisadiyyatına nə kimi faydaları var? Hədəfləri nələrdir? Sənaye parkları haqqında müxtəlif təşkilatların, tədqiqatçıların bir sıra tərifləri mövcuddur. Öncəliklə bunlara nəzər salaq.

Sənaye parkları müxtəlif cəhətlərdən bir-birinə bənzəyən sənaye sahələrinin bir arada olması sayəsində bir-birini tamamlayan, ya da bir başqa sənaye sahəsinin tamamlayıcısı olması yönündə bir-birinə qatqısı olan sənaye inkişaf alətləridir. Məsələn, süd və süd məhsulları istehsalı ilə məşğul olan firmaların bir sənaye parkının ərazisində fəaliyyət göstərməsi, ya da süd məhsulları istehsalçıları yanında bu istehsalçılara dəstək verəcək qablaşdırma sahəsində fəaliyyət göstərən müəssisənin də bu sənaye parkının ərazisində yer alması misali tərfi açıqlamağa yetər. Eyni zamanda özəl sektorun gerçəkləşdirdiyi sənaye yatırımlarının bəlli bir bölgə və ərazilərə

yönləndirilməsi, mövcud investora dəstək olması, inkişaf etməkdə olan sənayenin ərazi sahəsi ehtiyacının qarşılınması yönündə məkansal təşviq alətidir (Çam H. və Esengün K., 2011: s. 56).

2000-ci ildə Türkiyədə Sənaye Parkları haqqında qanun qəbul olundu və o qanuna əsasən aşağıdakı kimi ifadə olunur:

Sənayenin uyğun görülən sahələrdə strukturunu təmin etmək, tərs sənayeləşmə və ətraf mühit problemlərinin qarşısını almaq, urbanizasiyaya yön vermək, resursları səmərəli şəkildə istifadə etmək, informasiya texnologiyalarından faydalanmaq, sənaye növlərinin müəyyən bir plan daxilində yerləşdirilməsi və inkişafı məqsədi ilə, sərhədləri təsdiq edilmiş ərazi sahələrinin yenidənqurma planlarındakı nisbət daxilində lazımı ortaq istifadə sahələri, xidmət, dəstək və texnoloji inkişaf bölmələri ilə təmin olunmuş planlı şəkildə və bəlli sistem daxilində sənaye üçün təsis edilən və bu qanunun hökümlərinə görə qurulan resurs istifadəsində verimliliyi hədəfləyən mal və xidmət istehsalı bölgələrini ifadə etməkdədir (Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu, 2000: Madde 3).

Bir digər tərif isə Birləşmiş Millətlər tərəfindən verilmişdir: bir-birinə uyğun istehsal ilə məşğul olan kiçik və orta ölçülü sənaye quruluşlarının planlı bir sahədə və ortaq infrastruktur xidmətlərindən yararlanacaq şəkildə standart fabrik binalarının toplanması olaraq ifadə edilmişdir. Lakin bu tərif ilə günümüz şərtləri arasında biraz fərqlilik mövcuddur. Günümüzdə kiçik və orta ölçülü sənaye quruluşlarından əlavə sənaye parklarında həm böyük müəssisələrin, həm də xarici investorların bu bölgələrdə fəaliyyət göstərdiyi məlumdur (Özeç M., 2019: s. 52). Məsələn, “Microsoft” şirkətinin Avropa mərkəzi İngiltərədəki sənaye parklarından birində yerləşir.

Ölkəmizdə isə sənaye parkları haqqında ən çox bilinən anlayış “Sənaye parkları haqqında Nümunəvi Əsasnamə”də qeyd olunmuşdur:

Sənaye parkı–sahibkarlıq fəaliyyətinin həyata keçirilməsi üçün zəruri infrastruktura və idarəetmə qurumlarına malik olan, müasir texnologiyaların tətbiqi yolu ilə rəqabət qabiliyyətli məhsul istehsalı və xidmət göstərilməsi, habelə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müəyyən etdiyi hallarda malların satışı məqsədləri üçün

istifadə edilən, sahibkarların səmərəli fəaliyyətinə və inkişafına kömək edən ərazi
(<http://www.e-qanun.az/framework/25657>).

Dünyada nizamsız şəkildə meydana gələn sənaye hərəkətlərinin ortaya çıxartdığı problemlər, inkişaf siyasətində dəyişikliyə səbəb olarkən eyni zamanda sənaye parklarının yaranmasına səbəb olmuşdur. Qərbin üzərində çalışdığı bir inkişaf modeli olaraq qəbul edilən sənaye parklarının tarixinə baxsaq, bu tətbiqlə bağlı ilk ciddi addım 1896-cı ildə İngiltərənin Mançester şəhərində qurulan və “Trafford Park” olaraq adlandırılan sənaye bölgəsi olmuşdur. XX əsrin I yarısında Şimali Amerikada özəlliklə ABŞ-da bu sənaye parklarının gec yaranmasına baxmayaraq daha uğurlu bir nəticə əldə olunur. Belə ki, 1905 və 1909-cu illər arasında investorlar Çikaqoda “Central Manufacturing” və “Clearing” adını verdikləri iki sənaye parkının əsasını qoyurlar. Modern sənaye bölgələrinə öndərlik edən bu tətbiqin məqsədi investorlar üçün lazımlı olan və infrastrukturunu olan sahələr vasitəsi ilə bunları inşa edən özəl şirkətlərə mənfəət qazandırmaq olmuşdur. Sənaye parklarının sayının çoxalması əsasən İkinci Dünya Müharibəsindən sonra daha da artır (Kuzgun H.N., 2016: s.3).

İnkişaf etməkdə olan ölkələrdə isə sənaye parklarının yaranması 1950-ci illərdən sonraya təsadüf edir. Məsələn, Türkiyədə 1962-ci ildə Bursa pilot bölgə olaraq seçilir və sənayenin inkişafı üçün çalışmalar başlanılmışdır. Sonrakı illərdə isə bu bölgə inkişaf planları ilə sənaye parklarının tərəqqisinə dəstək olmuşdur (https://www.bursa.com/wiki/Ilk_Organize_Sanayi_Bolgesi).

Əksər hallarda şəhərləşmə üçün önəmli fəaliyyət sahəsi olan sənaye parkları az inkişaf etmiş ya da sənayeləşmədə geri qalmış bölgələr və yaxud inkişaf potensialı olan sənaye sahələrində yaradılırlar. Eyni zamanda bu parklar bir biri ilə əlaqəsi olan sənaye sahələrinin eyni ərazilərdə toplanmaları sayəsində ortaq istehsal imkanlarından da faydalana bilirlər. Bütün bunların yanında iş imkanları üçün önəmli bir qaynaqdır. Sənayenin şəhər mərkəzindən şəhəratrafi ərazilərə yönləndirilməsi ilə planlı şəhərləşməni dəstəkləyir və bölgənin inkişafında da pozitiv yöndə təsir göstərir də deyə bilərik (Özeç M., 2019: s. 54).

Nəticə etibarlı ilə sənaye parklarının yaradılmasının əsas səbəbləri aşağıdakılardır (D.Eyüboğlu, 2005):

➤ Sənayenin nizamlı şəkildə idarə edilməsi sayəsində qərar qəbul etmə mərhələsindəki sahibkarı nəyi harada istehsal etmək yönündə təşviq etmək;

➤ Ortaq sənaye sahələrində mövcudluğuna görə miqyas iqtisadiyyatının (miqyas iqtisadiyyatı-istehsal artdıqca maya dəyərinin azalmasıdır) da faydası ilə istehsalda verimlilik və mənfəət əldə etmək;

➤ Sənaye cəhətdən inkişaf etməmiş bölgələrdə sənayeni gücləndirmək;

➤ Kənd təsərrüfatı torpaqlarının sənayedə istifadəsinin qarşısını almaq;

➤ İnfrastrukturun sənayenin tələblərinə uyğun planlaşdırılması sayəsində bu resurslara çıxışın asanlaşması və sosial obyekt kimi orta q xidmət sahələrinin təmin edilməsi;

➤ Yaşillığı, ətraf mühiti qorumaq üçün təmizliyici qurğuların quraşdırılması;

➤ Dövlət nəzarətində öz orqanları tərəfindən idarə edilməsinin təşviqi;

Sənaye parklarının hansı coğrafi mövqedə yaradılması da çox önəmli məsələlərdəndir. Bu mövqenin seçilməsinə təsir edən bir sıra faktorlar vardır. Məsələn, bunlardan tək cə enerji, su mənbələrinə yaxın olması faktorunu nəzərə almadan sənaye parkını inşa etsək təbii ki, istehsal baş tutmayacaq.

Şəkil 3: Sənaye parklarının coğrafi mövqeyinin seçilməsinə təsir göstərən əsas elementlər



Mənbə: Demirdögen, O. & Bilgili, B. (2010) tədqiqatlarından əldə edilən məlumatlar əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Sənaye parklarının cəmiyyətə faydaları da aşağıdakı kimidir (Demirdögen O. & Bilgili B., 2010: s.317):

- Uyğun texnologiya və strategiyalardan istifadə edərək və ya sənaye müəssisələrinin vahid ərazidə birləşərək yaşıllıq əraziləri qorunmasına təsir göstərir;
- Bu ərazidəki insanların işlə təmin olunmasında önəmli rol oynayır, yeni iş imkanları yaradır;
- Hansı şəhərdə sənaye parkı varsa, o şəhərin iqtisadi inkişafına öz tövəhəsini verir;
- Cəmiyyətlə sənaye arasındakı əlaqələri gücləndirir;
- Ərazisində tanınmış və böyük firmalar yerləşir;
- Bütün müəssisələr (kiçik, orta, böyük) üçün uyğundur;
- Fərqli sənaye sahələrindən firmalar bir arada daha verimli çalışır.

Son 10 il ərzində Azərbaycan Respublikasında qeyri-neft sektorunun inkişafına istiqamətlənən addımlar, ölkəmizdə bu kimi sənaye parklarının yaradılmasını zəruri edir. Bütün dünyada olduğu kimi ölkəmizdə də sənaye parkları qeyri-neft sektoru üzrə əsas ixracatçı subyektlərdəndir. Bu bölümdə sənaye parklarından öncə son 10 il ərzində

qeyri-neft sektorunun vəziyyətindən bəhs olunmasının daha doğru olduğunu düşünürəm.

2021-ci ilin yanvar-oktyabr aylarında Azərbaycan Respublikasının mal ixracı 16,8 milyard ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Qeyri-neft sektoru üzrə 2,1 milyard ABŞ dolları dəyərində ixrac reallaşdırılmışdır. 2020-ci ildə 607,2 milyon ABŞ dolları (42%) artmışdır. 2021-ci ilin 10 ayı ərzində qeyri-neft ixracında yeyinti məhsulları 3,2 faiz artaraq 582,2 milyon ABŞ dolları təşkil etmişdir. Qara metallar və onlardan hazırlanan məmulatlar 3,2 dəfə, mis və ondan hazırlanan məmulatlar 2,2 dəfə, pambıq lifi 87,6 faiz, alüminium və ondan hazırlanan məmulatlar 61,7 faiz, şəkər və şəkər məhsulları 59,2 faiz, üzvi-kimyəvi birləşmələr 40,6 faiz, qiymətli metallar və onlardan hazırlanan məmulatlarda isə 4,3 faiz artım müşahidə olunmuşdur. 2021-ci ilin oktyabr ayı ərzində yeyinti məhsulları üzrə ixrac 76,5 milyon ABŞ dolları, qeyri-yeyinti məhsulları üzrə 2,1 dəfə artaraq 168,1 milyon ABŞ dolları təşkil edib. 2021-ci ilin yanvar-oktyabr ayları ərzində ixrac edilən qeyri-neft sektoruna aid malların arasında qızıl (166,1 milyon ABŞ dolları) birinci olub. Bu siyahıda pambıq mahlıçı (160,7 milyon ABŞ dolları) ikinci, pomidor(tomat) (130 milyon ABŞ dolları) isə üçüncü yerdə qərarlaşıb (<https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/814912693f9fd7108bca8740d6aeff9d.pdf> İxrac icmalı 2021 noyabr buraxılışı).

Cədvəl 7: 2020-2021 yanvar-oktyabr aylarında ixrac olunan əsas qeyri-neft mallarının göstəriciləri (milyon ABŞ dolları ilə)

	2020	2021
Qeyri-neft ixracı	1,4 mlrd	2,1 mlrd
Qızıl	158	166,1
Pambıq mahlıçı	94,7	160,7
Tomat (pomidor)	173	130
İlkin formalı polipropilen	54,5	96,4
İlkin formalı polietilen (xüsusi kütləsi 0,94-dən az)	31,5	80,4
İlkin formalı polietilen (xüsusi kütləsi 0,94-dən çox)	29	61,2
Karbamid	9	69,8
Meşə fındığı	84,4	75,6
Metanol	42,3	60,2

Mənbə: <https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/814912693f9fd7108bca8740d6aeff9d.pdf> İxrac icmalı 2021 noyabr buraxılışı.

Qeyri-neft sektorunun inkişafının ölkə iqtisadiyyatına müsbət təsirləri aşağıdakılardır (İbrahimov İ., 2018):

➤ Neftdən və neft məhsullarından asılılığı azaltmaq, iqtisadiyyatın sürətli və dayanıqlı inkişafına nail olmaq;

➤ İstehsal səviyyəsinin yüksəldilərək, idxaldan asılılığı azaltmaq və yerli istehsal ilə əvəz etmək;

➤ Xarici əlaqələrin qurularaq, ixracın artırılması.

Dünya təcrübəsini də nəzərə alaraq ölkəmizdə sənaye parklarının yaradılması prosesinə 2011-ci ildə başlandı. İlk öncə 2011-ci il 21 dekabr tarixli Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin fərmanı ilə Sumqayıt Kimya Sənaye Parkı, 2011-ci il 28 dekabr tarixli sərəncam ilə Bakı şəhərində Balaxanı Sənaye Parkı yaradıldı. Qaradağ sənaye parkı isə bir neçə il sonra-2015-ci il 3 iyunda, həmin ilin 26 fevral tarixində Mingəçevir Sənaye parkı, 2016-cı il 14 sentyabrda Pirallahı Sənaye Parkı yaradılır. Son olaraq 44 günlük Vətən müharibəsində əldə olunana zəfərdən sonra 2021-ci il 28 may və 4 oktyabr tarixli fərmanlar ilə işğaldan azad edilmiş ərazilərimizdə Ağdam və “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parkları yaradılmışdır və hal-hazırda hər iki sənaye parkında zəruri infrastrukturun qurulması istiqamətində işlər aparılır. Bu sənaye parklarının hər biri ölkəmizdə qeyri-neft sektorunun inkişafının əsas elementlərindən birinə çevrilmişdir. Hal-hazırda fəaliyyət göstərən Sumqayıt Kimya Sənaye Parkının ərazisində neft-kimya və digər prioritet sənaye sahələri üzrə rəqabət qabiliyyətli məhsulların istehsalı və emalı ilə məşğul olan müəssisələr, Balaxanı Sənaye Parkının ərazisində istehsal müəssisələri, eləcə də tullantılarının emalı (təkrar emalı) və xidmət müəssisələri, Qaradağ Sənaye Parkında “Bakı Gəmiqayırma Zavodu” MMC yeni gəmi tikintisi, gəmi təmiri və ümumi dəniz mühəndisliyinin həyata keçirilməsi üçün Bakıda, Xəzərdə analoqu olmayan yeni tərsanənin tikilməsi işləri ilə çməşğul olurlar. Ölkəmizdə əsasən əczaçılıq sənayesinin inkişaf etdirilməsi məqsədi ilə Pirallahı Sənaye Parkı, iplik istehsalı üzrə isə

Mingəçevir Sənaye Parkı ixtisaslaşmışdır (<https://economy.gov.az/az/page/senaye-zonalari/senaye-parklari>).

Bu sənaye parklarının yaradılmasının əsas hədəfləri aşağıdakılardır (<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>):

➤ İnnovasiya və müasir texnologiya əsasında rəqabətə dayanıqlı sənaye məhsullarının istehsalının inkişafı, xidmətlərin göstərilməsi üçün əlverişli şəraitin yaradılması və bu sahədə sahibkarlığın dəstəklənməsi;

➤ Qeyri-neft sektorunun, o cümlədən iqtisadiyyatın davamlı inkişafına nail olmaq;

➤ Ölkədə yerli və xarici investisiyalar üçün uyğun şəraitin təmin edilməsi;

➤ Əmək qabiliyyətli əhalinin istehsal sferasında məşğullunun artırılmasına nail olmaq.

II Qarabağ müharibəsində əldə etdiyimiz qələbə ilə ölkəmizin ərazi bütövlüyün bərpa olunması nəticəsində Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinin bərpası və bu istiqamətdə tranzit daşıma fəaliyyətlərinin həyata keçirilməsi üçün perspektiv imkanlar mövcuddur. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə əhalinin yerləşdirilməsi, iqtisadi fəaliyyətin təmin olunması və nəqliyyat-logistika imkanlarından istifadə Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi rayonlarında iqtisadi-ticarət əlaqələrini genişləndirəcəkdir. Planlaşdırılan strategiyaların uğurla tətbiq edilməsi üçün regionda logistika və digər ticarət xidmətlərinin göstərilməsi, həmçinin müasir texnika və texnologiyalara, “yaşıl enerji” konsepsiyasına əsaslanan rəqabətə davamlı və innovativ sənaye sahələrinin, o cümlədən tikinti materialları istehsalının inkişaf etdirilməsi mühümdür. İşğaldan azad olunmuş Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun Araz çayı ətrafını əhatə edən ərazilərinin qapı rolu mövqeyinə malik olması sənaye parkının yaradılması üçün ən uyğun coğrafi mövqedir. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun cənubunda Cəbrayıl rayonu ərazisində yerləşən tarixi Xudafərin körpülərinin olduğu istiqamətdə sərhəd-gömrük keçid məntəqəsinin açılması da sənaye parkının fəaliyyətə başlaması ilə daha səmərəli olar. Eyni

zamanda, Cəbrayıl rayonunda logistika mərkəzinin, müxtəlif xidmət və innovativ sənaye sahələrinin, o cümlədən tikinti materialları istehsalı müəssisələrinin yaradılması işğaldan azad edilmiş digər rayonlarda da infrastrukturun qurulmasında faydalı olacaqdır (<https://president.az/articles/53319>).

“Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun və ölkəmizin iqtisadi inkişafında əhəmiyyətli rola malikdir. Sənaye parklarının təsis zamanı tətbiq olunan güzəştlərdən “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” da yararlanacaqdır və həmin güzəştlər aşağıdakılardır (<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>):

➤ Həm xarici, həm də daxili investorlar vergidən (əmlak, torpaq, gəlir və ya mənfəət vergilərindən–10 il, gömrük rüsumlarında–7 il azad olurlar və istehsal üçün idxal etdikləri texnoloji avadanlıqların və qurğuların idxalı zamanı əlavə dəyər vergisindən) müəyyən müddətə qədər azad olunurlar;

➤ Onlar üçün bütün şərait dövlət tərəfindən müəyyən olunmuş qayda və qanunlarla təmin olunur;

➤ Müəssisə üçün Torpaq icarəsinə görə qiymətin aşağı həddi müəyyən edilir;

➤ Sahibkarların öz fəaliyyətlərini səmərəli şəkildə reallaşdırmaları üçün xidmətlər təşkil olunur və s.

İşğaldan azad edilmiş bölgələrdə məskunlaşma hələ də mövcud deyil, belə bir şəraitdə sənaye parkının yaradılmasına sistemli yanaşma, heç şübhəsiz ki, böyük effekt verəcək. Burada həm ərazinin minalardan təmizlənməsi, həm məskunlaşma, yol infrastrukturunun, sosial infrastrukturun bərpası istiqamətində tədbirlərin keçirilməsi zəruridir. Bu işlərin yerinə yetirilməsi üçün Nazirlər Kabinetinə müvafiq tapşırıqlar artıq verilmişdir. Qlobal miqyasda Şərqi Zəngəzurda belə bir sənaye parkının yaradılması, sözün əsl mənasında, cəsarətli bir addım olaraq görülür. Çünki Zəngəzur zonası bir çox ölkələrin marağındadır və burada görülməli işlər cənab Prezidentin də qeyd etdiyi kimi Zəngəzur dəhlizi Azərbaycan xalqının gələcəyinə, Azərbaycanın müstəqilliyinə xidmət edəcək (<https://banker.az/araz-vadisi-iqtisadi-zonasi->

dig% c9%99rl% c9%99rind% c9%99nn% c9%99il% c9%99f% c9%99rql% c9%99n% c9%99c% c9%99 k-ziyad-s% c9%99m% c9%99dzad% c9%99-aciqlayib/).

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun iqtisadi potensialının kifayət qədər olması səbəbi ilə regionun inkişafı ölkəmiz üçün yeni başlanğıcların təməlini qoyur deyə bilərik. “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Sənaye parkının yaradılması həmin zonalar üçün konkret dövlət proqramlarının, səs gətirə biləcək regional layihələrin və strateji məqsədlərin reallaşdırıla bilməsi üçün hələlək əsas obyektidir. “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Sənaye Parkında yatırım qoymaq istəyən sahibkarlar üçün əlverişli investisiya mühitinin yaradılması istiqamətində işlər hal-hazırda mərhələli şəkildə həyata keçirilir. Təbii ki, ilk öncə təhlükəsizliyin bərpa olunması əsas məsələlərdən biridir. Sənaye parkının 200 hektarlıq ərazisinin hamısı minalardan təmizlənilib və parkın inşası sürətli şəkildə davam etdirilir. Sənaye parkının ixtisaslaşması, fəaliyyət göstərən ölkənin bu sahədə inkişafına səbəb olacağı proqnozlaşdırılan sahələrdən biri kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı sahəsidir. İqtisadiyyat Nazirliyi Sənaye Parkında göstərilən xidmətlər, istehsal və emal (təkrar emal) olunan sənaye məhsulları üzrə prioritet istiqamətlərin müəyyənləşdirilməsini dəqiqliklə təmin etməlidir. Bundan Başqa sənaye parkının enerji mənbələrinə, istehsal üçün xammala yaxın olması, coğrafi mövqeyinin əlverişli olması (Zəngəzur dəhlizi, hava limanlarına yaxınlıq) bölgədə logistik əlaqələrin qurulmasına kömək edəcəkdir.

2.3.Şərqi Zəngəzurda ixrac yönümlü məhsulların istehsal potensialının müəyyən edilməsi və bu məhsullar üçün logistik potensial satış zonasının hesablanması önəmi

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun ixrac yönümlü məhsulların istehsal potensialını öyrənmək üçün rayonun işğaldan öncəki vəziyyətinin dəyərləndirilməsi və statistik məlumatlarda bəzi məqamlara nəzər salmaq daha məqsədə uyğundur. I Qarabağ müharibəsindən öncə Şərqi Zəngəzurun rayonlarının ayrı-ayrı ixtisaslaşdığı sahələrə diqqət yetirək:

Cəbraylda əhali şarabçılıq, tütünçülük, taxılçılıq, heyvandarlıqla məşğul olurdu, xalça toxuculuğu, üzüm yetişdirmə və işləmə fabrikləri, çörək zavodu, kənd təsərrüfatı maşınlarının təmiri, bir neçə başqa müəssisələr fəaliyyət göstərirdi... Zəngilanda əhalinin məşğuliyyəti şarabçılıq, tütünçülük, taxılçılıq olmuşdur... İşğaldan əvvəl Qubadlı şarabçılıq, tütünçülük, taxılçılıq, heyvandarlıq və ipəkçiliklə tanınır, 31 süd məhsulu istehsalı fabriki, 27 mexanikləşdirilmiş müəssisə, asfalt qarışdırma zavodu, heyvandarlıq ferması, daş ocağı, mərmər sexi fəaliyyət göstərirdi... Laçında əhali heyvandarlıq taxılçılıqla məşğul olur, süd məhsulları çörək istehsalı fabrikləri, daş ocağı, asfalt, beton istehsalı müəssisələri, tekstil istehsalı sexi, təbii mərmər emalı, alüminium maşınqayırma zavodları və bir neçə başqa müəssisə fəaliyyət göstərirdi... Kəlbəcər əhalisi heyvandarlıq tütünçülük ilə məşğul olur, iqtisadiyyatında mineral su, taxta-şalban istehsalı turizm xidmətləri əsas yeri tuturdu. Kəlbəcər, Laçın xeyli civə ehtiyatları ilə zəngindir. Kəlbəcərin Zod yatağı (bir hissəsi Ermənistanın Vardenis (Basarkeçər rayonu ərazisindədir) qızılla zəngindir. Burdakı qızıl yataqlarından on altısı Azərbaycan, yeddisi isə Ermənistan ərazisində yerləşir. Zəngilanın Vejnəli yatağı da zəngin qızıl ehtiyatları mövcuddur. Burada həm də gümüş, mis, tellur və bizmut ehtiyatları da var... Zəngilan, Kəlbəcər, Qubadlı və Laçında qiymətli və yarı-qiymətli daş-qaşlar da mövcuddur. Laçın və Kəlbəcər isə həm də mineral suları ilə zəngindir. İşğal edilmiş (27 sentyabr 2020 tarixində başlanmış 44 günlük Vətən müharibəsi nəticəsində artıq azad olunmuş) torpaqlarımız həm də mərmər, əhəng daşı, xam sement, çınqıl, harç qumu kimi tikinti materialları ilə zəngindir (<https://azlogos.eu/qarabagin-reabilitasiyasi-hokum%C9%99t>).

Kəlbəcər rayonunda Çex Respublikasının mineral su yatağı olan "Karlovı Varı"nın bənzər variantı Yuxarı Istisu sularının günlük 82 min litr, Aşağı Istisu-260 min litr, Qoturulu-70 min litr, Tutğun-600 min litr istifadə potensialı təsdiq edilmişdir. Mineral suların olduğu ərazilərdə işğaldan öncəki dövrdə sanatoriya-kurort kompleksi, mineral su zavodu fəaliyyət göstərirdi. Kəlbəcər rayonunun mineral sularının istifadə və perspektiv ehtiyatları təxmin etdiyimizdən dəfələrlə çoxdur. 30 illik işğal dönməndə Ermənistan tərəfindən Kəlbəcərin mineral sularının böyük həcmi istismar edilmiş və xarici ölkələrə satışı təşkil olunmuşdur (<http://eco.gov.az/az/tebii-servetlerimiz/mineral-sular>).

İşğaldan azad olunmuş Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda inkişaf və istehsal potensialı yüksək olan sahələri aşağıdakı kimi ümumiləşdirə bilərik (<https://azlogos.eu/qarabagin-reabilitasiyasi-hokum%C9%99t>):

➤ Taxılçılıq. Ölkəmiz ümumiyyətlə taxılçılıq sahəsində idxaldan asılıdır. Bu sahənin inkişafı üçün bölgədə əlverişli iqlim şəraiti və münbit torpaq mövcuddur. Şübhəsiz taxılın böyük bir qisminin bu iqtisadi rayondan təmin edilməsi həm idxaldan asılılığı azaldacaq, həm də ölkəmizdə ərzaq təhlükəsizliyi məsələsi müsbət yöndə öz həllini tapacaqdır. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun torpaqlarının bir qismi suvarma torpaqları olsa da, əksər hissəsi suvarılmayan (dəmyə torpaqları) torpaqlardır. Müasir texnologiyaların tətbiqi ilə dəmyə əkinçiliyin inkişafına nail olmaq və bununla da daha çox məhsuldarlıq əldə etmək mümkündür;

➤ Heyvandarlıq. Artıq arıçılıq təsərrüfatı ilə məşğul olanların və mal qaranın nəzarət altında ərəziyə buraxılmasına başlanılıb. Heyvandarlığın inkişafı da ərzaq təhlükəsizliyinə nail olmaq üçün önəmli addımlardan biridir. Ölkəmizin ənənəvi məşğuliyyət sahəsi olduğu üçün inkişaf və istehsal üçün minaların təmizlənməsi prosesindən başqa bir problem yoxdur. Heyvandarlığın inkişafı Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda üç istehsal sahəsinin inkişafına da zəmin yaradır. Bunlar-xalça toxuculuğu, ət və süd məhsullarının istehsalı və dəri istehsalıdır. Tarixə nəzər yetirsək qədim zamanlardan bu bölgələrin xalçalarına dünyada rəğbət böyük olmuşdur. İşğaldan öncə bölgədə ipəkçiliklə bağlı məşğuliyyət də var idi. Xalçaların yun və ya ipək saplarından toxunduğunu da nəzərə alaraq bu sahəyə də diqqət yetirmək lazımdır. Heyvandarlığın inkişafı ilə birlikdə gələn digər istehsal sahəsi isə ət və süd məhsullarının istehsalıdır. Bazarda tərkibində qatqı maddələrinin olduğu qida məhsullarına olan diqqətin azalması sayəsində hal-hazırda dünya bazarında orqanik kənd təsərrüfatı məhsullarına daha çox ehtiyac duyulur. Şübhəsiz ki, əlverişli şərait mövcuddur. Geriyə məhsulu keyfiyyətli şəkildə istehsal edib düzgün logistik planlaşdırma ilə dünya bazarına çıxarmaq qalır. İqtisadi rayonda dəri istehsalına da nail olmaq mümkündür. Lakin istehsal zamanı çoxlu miqdarda su sərfiyyatı olur.

Buna görə də istehsal sahəsinə bölgədə başlamaq üçün gözləmək lazımdır. Həmçinin, dəri ixracı zamanı tələb olunan gömrük rüsumunun (1 tona 500 ABŞ dolları) çox olması istehsalı sual altına qoyur.

➤ Üzümçülük və pambıqçılıq. İşgaldan öncə də bu ərazilərdə şərab istehsalı ilə məşğul olan müəssisələrin olması və yüngül sənayenin önəmli inkişafı məlumdur. əlverişli iqlim şəraiti və münbit torpaqların olması üzüm və pambıq əkinçiliyinin ölkəmizə bu sahədə önəmli qatqılarının olması qacınılmaz olacaqdır.

➤ İnşaat materialları sənayesi. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda yuxarıda qeyd edilən istehsal sahələri üçün istehsal müəssisələrinin qurulması və nəqliyyat yollarının çəkilməsi üçün kifayət qədər tikinti materialları mövcuddur. Bu resursların həm bölgədə infrastrukturun qurulmasında, həm də yaxın gələcəkdə ixracat üçün böyük rolu olacaqdır.

Aşağıdakı cədvəldə Şərqi Zəngəzurda kənd təsərrüfatının bəzi sahələrinin statistikasını verilmişdir:

Cədvəl 8: Şərqi Zəngəzurda kənd təsərrüfatı sahələrindən bəzilərinin statistikasını

Kənd təsərrüfatı sahələri	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dənli və dənli paxlalı bitkilərin istehsalı (ton)	13850	13901	13414,5	13375	13363	10166
Ət istehsalı (kəsilmiş çəkiddə, ton)	5514	5690	5677	5674	5656	5726
Arı ailələrinin sayı	19623	19530	20723	39247	39199	41593
Süd istehsalı (ton)	45547	46386	46242	42063	42044	42210
Yun istehsalı (fiziki çəkiddə, ton)	885	929	797	675	715	673

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi, <https://stat.gov.az/source/regions/>

Cədvəl 9-də Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda sənaye məhsulunun, işlərin və xidmətlərin dəyəri verilmişdir.

Cədvəl 9: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda sənaye məhsulunun, işlərin və xidmətlərin dəyəri (min manat)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Şərqi Zəngəzur	1205,2	1122,0	4442,1	2822,5	2990,8	2543,0
Kəlbəcər	273,8	250,7	225,0	253,2	248,3	224,4
Laçın	320,1	252,8	213,7	376,1	491,9	268,3
Qubadlı	4,1	-	34,9	-	-	-
Zəngilan	51,1	59	58,3	22,1	-	-
Cəbrayıl	556,1	559,5	3910,2	2171,1	2250,6	2050,3

Mənbə: Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi, <https://stat.gov.az/source/regions/>

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun istehsal potensialını öyrəndikdən sonra sırada istehsal olunan məhsul üçün potensial satış zonasının önəmini, nə olduğunu araşdırmaq lazımdır. Yuxarıda qeyd etdiyim məhsulların ixracatı zamanı potensial satış zonasının müəyyən edilməsi logistik sistemlərin modelləşdirilməsinin əsas elementlərindən biridir. Eyni zamanda potensial satış zonasının müəyyən edilməsi daşıma növünün və nəqliyyat vasitəsinin seçilməsinə də öz təsirini göstərir. Qeyd edilən məhsullar növlərinin kənd təsərrüfatı məhsulları olmasını nəzərə alaraq, bu məhsulların bəlli səbəblərdən ötrü tez xarab olan məhsul kateqoriyasına daxil olması məlumdur. Bu səbəblə də nəqliyyat və logistika məsələlərində özəl bir planlama gərəklidir. Tez xarab olan məhsulların çatdırılması prosesi özəl konteynerlərlə və ya içərisində soyuducular olan nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilir. Həmçinin, bu məhsulların daşınması zamanı vaxt limiti qarşımıza çıxır. Vaxt limitinə uyğun olmayan planlaşdırma məhsulun keyfiyyətinin pozulmasına və bununla da itkilərə səbəb olur (Talıbov C., 2014b: s.534-535).

Potensial satış zonasının hesablanması ilə bağlı bir neçə tədqiqatçıların araşdırmaları mövcuddur. Y.U.Kotikov və R.S.Çudakovun öz araşdırmalarında tətbiq etdikləri sinuslar metodu, B.A.Anikin və A.P.Tyapuxinin öz tədqiqatlarında tətbiq etdikləri kosinuslar metodudur. Lakin, bu metodların istifadəsi yuxarıda qeyd etdiyim bir çox məhsulun ixracı zamanı əlverişli deyil. Bunun əsas səbəbi qeyd edilən metodların məhsulun çatdırılması zamanı məhsulun təzəliyi və keyfiyyəti kimi əsas

faktorları hesaba qatmamasıdır. Ölkəmizdə isə uğurlu qəbul edilən əsas metod çevrələr metodudur (http://www.aak.gov.az/upload/dissertasion/tex/tex_n_tcs_16_03_16.pdf).

Çevrələr metodu dedikdə:

A-nöqtəsində istehsal olunan məhsulun ixtiyarı R-potensial istehlak zonasında orta satış qiymətini bilərək, satış zamanı mənfəətin olması şərti ilə potensial satış nöqtəsinin A nöqtəsindən daşınma məsafəsi və ya uzaqlaşma radiusunun hesablanmasından ibarətdir (http://www.aak.gov.az/upload/dissertasion/tex/tex_n_tcs_16_03_16.pdf).

Sinergetik mənfəət üçün aşağıdakı şərt ödənilməlidir (Talıbov C., 2014a; 2014b):

$$Cr > Car \quad (2.1)$$

Burada Car- A nöqtəsində istehsal olunan və ixtiyarı R satış nöqtəsinə ixrac olunan tez xarab olan məhsulun 1 tonunun R nöqtəsində dəyəridir, Cr- hərəkət tərkibinin bir gedişə daşdığı yükün bir tonunun R – satış nöqtəsində qiymətidir.

Həmçinin Car aşağıdakı xərclərin toplamından ibarətdir (Talıbov C., 2014a; 2014b):

$$Car = (Ca + Ctr + Ccos + Ctax) * \delta \quad (2.2)$$

Burada Ca-A nöqtəsində yükün bir tonunun bazar qiyməti, Ctr-bir ton məhsulun Lar-məsafəsinə daşıma xərcləri, Ccos-hərəkət tərkibinin bir gedişə daşdığı məhsulun bir tonu üçün gömrük rüsumu və digər gömrük xidmətlərinin xərcləri, Ctax-hərəkət tərkibinin bir gedişə daşdığı məhsulun bir tonu üçün vergi və digər xərcləri, δ -xarab olma əmsalıdır.

δ -xarab olma əmsalının hesablanması isə aşağıdakı bərabərliklə hesablanır (Talıbov C., 2014a; 2014b):

$$\delta = q/(Tsel * Vd) \quad (2.3)$$

Burada Tsel-məhsulun satış üçün bazarda keçirdiyi gün sayıdır, Vd-proqnozlaşdırılan sutkalıq satış kütləsi, q-hərəkət tərkibinin bir gedişə daşdığı məhsulun kütləsidir. Kənd təsərrüfatı məhsulları üçün potensial satış zonasını müəyyən edərkən xarab olma əmsalının (δ) nisbətəki optimal qiyməti 1-ə bərabərdir. Əgər $\delta \geq 1$, onda məhsulun keyfiyyəti tamamilə itər (yəni məhv olar), Car-ın A nöqtəsindəki dəyəri artar. Əgər $\delta \leq 1$, onda bir səfərdə daşınan məhsul həcmnin ən yaxşı səviyyədə

olmaması səbəbi ilə daşıma xərcləri də C_{tr} artacaq və bu da məhsulun maya dəyərini artmasına səbəb olacaq (Talibov C., 2014a; 2014b).

Əgər (2.2) düsturu (2.1) müqayisəsində yerinə qoysaq aşağıdakı ifadəni alarıq:

$$C_r > (C_a + C_{tr} + C_{cos} + C_{tax}) * \delta \quad (2.4)$$

Bu səbəblə də (2.4)-ə görə daşıma xərcləri C_{tr} aşağıdakı kimi olacaq (Talibov C., 2014a; 2014b):

$$C_{tr} < \frac{C_r}{\delta} - C_a - C_{cos} - C_{tax} \quad (2.5)$$

Digər tərəfdən də C_{tr} aşağıdakı ifadəyə bərabərdir (Talibov C., 2014a; 2014b):

$$C_{tr} = L_{ar} * p \quad (2.6)$$

Burada L_{ar} - A nöqtəsindən uzaqlaşma istiqamətində daşınma məsafəsi və ya satış zonasının radiusudur, p -isə 1t/km-ə düşən çatdırılmanın qiymətidir.

(2.5) bərabərliyini əsas götürərək A nöqtəsindən uzaqlaşma istiqamətində daşınma məsafəsi və ya satış zonasının radiusu aşağıdakı şərti ödəməlidir (Talibov C., 2014a; 2014b):

$$L_{ar} < \frac{C_r}{p * \delta} - (C_a + C_{cos} + C_{tax}) / p \quad (2.7)$$

Bunu göz önünə alaraq: $\delta = q / (T_{sel} * V_d)$

$$\text{Onda: } \frac{C_r * T_{sel} * V_d}{p * q} - (C_a + C_{cos} + C_{tax}) / p \quad (2.8)$$

Texniki satış zonasının radiusu aşağıdakı düsturla hesablanır (Talibov C., 2014a; 2014b):

$$L_{tex} = T_{trc} * V_{or} \quad (2.9)$$

Burada L_{tex} -texniki satış zonasının radiusu, T_{trc} -proqnozlaşdırılan daşıma vaxtıdır, V_{or} -isə müəyyən bir nəqliyyat marşrutunda avtomobilin hərəkət sürətidir.

Bu zaman (Talibov C., 2014a; 2014b):

$$T_{sel} = T_{st} - \sum T_{tar}, T_{lo}, T_{cos}, T_{bord}, T_{tr}, T_{del} \quad (2.10)$$

- Burada T_{sel} -bir daşıma üçün proqnozlaşdırılan vaxt;
- T_{st} -tez xarab olan məhsulun saxlama müddəti (gün ilə müəyyən edilir);

- Ttar-tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsulunun istehsal nöqtəsindən (bağdan) yığılması, sıralanması, çeşidlənməsi və paketlənməsi üçün lazım olan müddət;

- Tlo-yükləmə və boşaltma əməliyyatları zamanı sərf olunması nəzərdə tutulan müddət;

- Tcos-bütün gömrük prosedurları (yoxlama, bir sıra sənəd və sertifikatların tamamlanması) üçün lazım olan müddət;

- Tbord-sərhəddən keçmək üçün lazım olan müddət;

- Tsel-tez olan kənd təsərrüfatı məhsulunun bazarda satışda olduğu gün sayı;

- Tdel-müxtəlif səbəblərdən dolayı gecikmə müddətidir
(http://www.aak.gov.az/upload/dissertation/tex/tex_n_tcs_16_03_16.pdf).

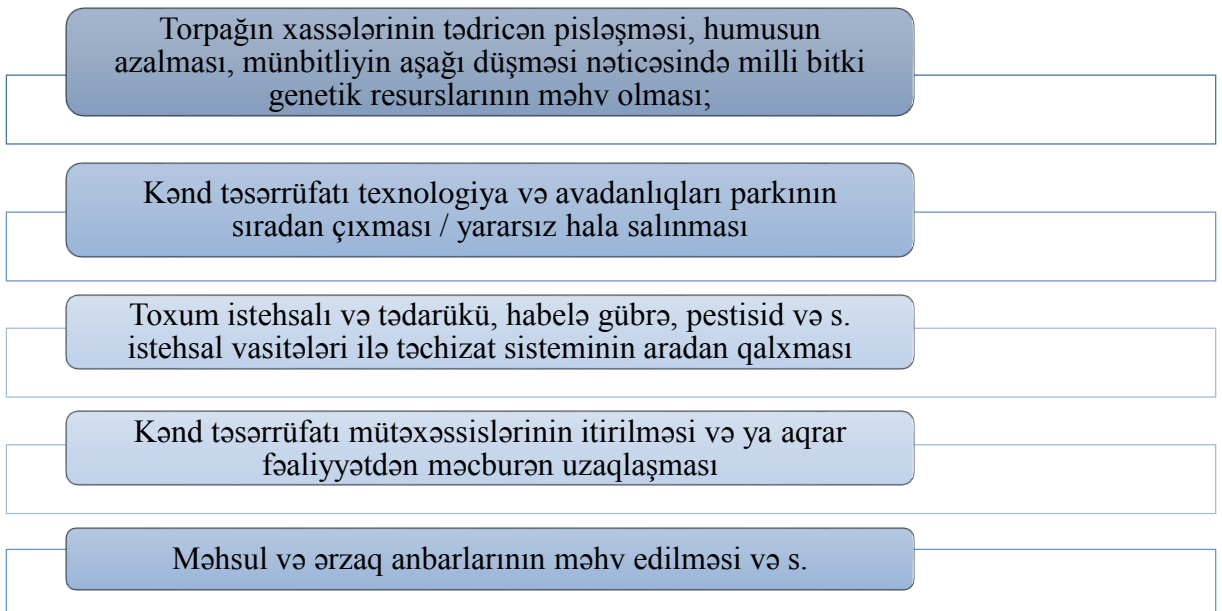
(2.9) düsturundakı proqnozlaşdırılan daşıma müddəti (Ttrc) saatla hesablanır, (2.10) düsturundakı proqnozlaşdırılan daşıma müddəti (Ttrd) günlə hesablanır (Talibov C., 2014a; 2014b).

III FƏSİL. İXRAC YÖNÜMLÜ MƏHSULUN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ VƏ ONUN LOGİSTİK POTENSİAL SATIŞ ZONASININ HESABLANMASI

3.1. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda ixrac məhsulunun seçilməsi

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda yaradılan “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parkının ixtisaslaşması gözlənilən istehsal sahəsi kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı olacağına görə ixrac yönümlü məhsulu seçmək üçün kənd təsərrüfatı məhsullarının müharibədən öncəki və potensial vəziyyətini dəyərləndirməliyik.

Şəkil 4: Münaqişələrin/müharibələrin kənd təsərrüfatı sektoruna mənfi təsirləri



Mənbə: Fikrətzadə F.F., Hacıyeva S.İ., 2020: s.26.

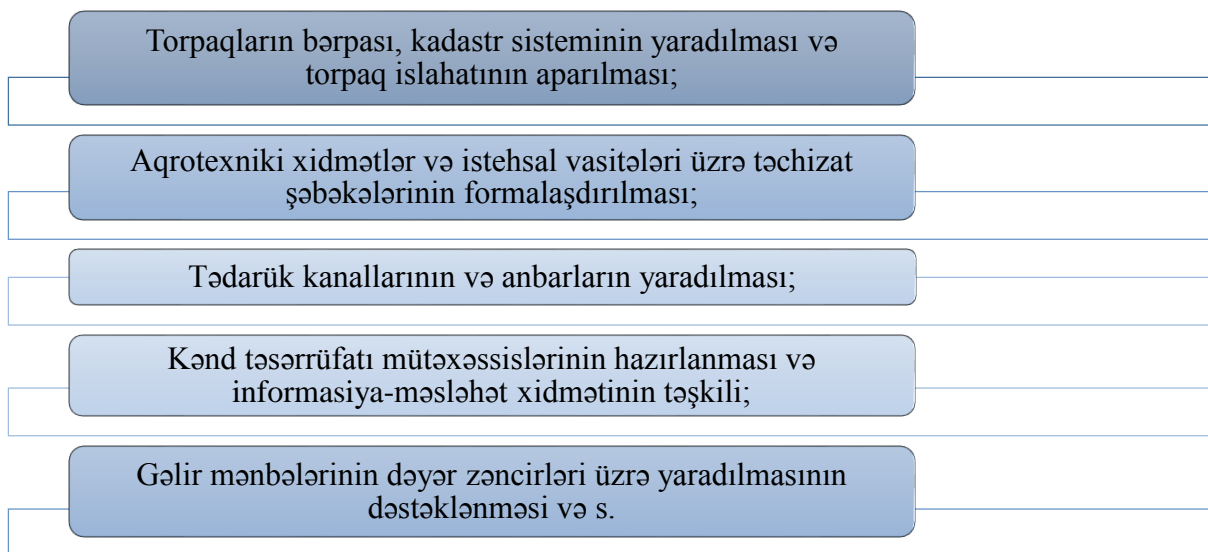
Dünya təcrübəsinə diqqət yetirsək görərik ki, Beynəlxalq Aqrar Tədqiqatlar üzrə Məsləhət qrupu (Consultative Group on International Agricultural Research) Afrika, Asiya və Latın Amerikasası ölkələrində baş verən münaqişələr və təbii fəlakətlərdən təsirlənən bir çox ölkələrdə kənd təsərrüfatı sahəsinin bərpası ilə bağlı görülən tədbirləri araşdırmış və aşağıdakı kimi qruplaşdırmışdır:

➤ Kənd təsərrüfatı sahəsində ixtisaslaşmış elmi tədqiqat işlərinin aparılması və təcrübə mərkəzlərinin təsis edilməsi;

- Toxum istehsalı prosesinin və tədarük sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- Kənd təsərrüfatının biomüxtəlifliyinin qorunması və bərpası;
- İnsan və institusional potensialın bərpası;
- Potensial münaqişələrə və fəlakətlərə qarşı müdafiənin gücləndirilməsi;
- Yardım dərnəklərinin daha effektiv şəkildə fəaliyyətinin təmin edilməsi

(Fikrətzadə F.F., Hacıyeva S.İ., 2020).

Şəkil 5: Müharibədən sonra kənd təsərrüfatı infrastrukturunun qurulması istiqamətləri



Mənbə: Fikrətzadə F.F., Hacıyeva S.İ., 2020: s.26.

Şərqi Zəngəzurun işğaldan azad edilmiş ərazilərində kənd təsərrüfatı infrastrukturunun bərpası üçün aşağıdakı tədbirlər görülməlidir (Fikrətzadə F.F., Hacıyeva S.İ., 2020):

- Torpaq və su ehtiyatlarının qənaətli şəkildə istifadəsi üzrə planlaşdırmanın və torpaq islahatının həyata keçirilməsi;
- Heyvandarlıq fermalarının yaradılması;
- Aqrar sahədə emal müəssisələrinin yaradılması;
- Kənd təsərrüfatı sahəsində işçi kadrların ixtisaslaşması və informasiya xidmətinin təşkil edilməsi;
- Konkret olaraq dövlət dəstəyi mexanizminin yaradılması;

➤ Kənd təsərrüfatı məhsulları üzrə tədarük zəncirinin və ticarəti üzrə logistika infrastrukturunun təşkil edilməsi-təsərrüfat fəaliyyətinə keçmək üçün yuxarıda göstərilən proseslər mərhələli şəkildə həyata keçirildikdən sonra onların davamlı işləməsi üçün tədarük zəncirləri mümkün qədər tez qurulmalı və logistika infrastrukturunu bərpa olunmalıdır. Logistika infrastrukturunun köməyi ilə istehsal olunan malların saxlanması və çatdırılması, həmçinin nəqliyyat vasitələri üçün giriş və yolların bərpası həll olunmalıdır. Rayonda barama və tütün qəbulu məntəqələrinin yaradılması da rayonda baramaçılığın bərpası və tütün yetişdirilməsi imkanları nəzərə alınmaqla tədarük infrastrukturunu baxımından da mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatlarına görə, işğaldan öncə-XX əsrin 80-ci illərində ərazidə 139,8 min hektar (Qarabağ iqtisadi rayonu daxil) əkin sahəsi mövcud olub. Əkin strukturunda taxıl sahələri və üzümlüklər üstünlük təşkil edirdi: əkin sahəsinin 55%-ni taxıl bitkiləri, 35%-ni üzüm bağları əhatə edirdi.

Cədvəl 10: Şərqi Zəngəzürdə 1980-ci illər üzrə əkin sahələrinin strukturu, ha

	Taxıl	Tütün	Kartof, tərəvəz, bostan	Meyvə və giləmeyvə	Üzüm	Cəmi sahə
Cəbrayıl	8,995	-	144	48	6,570	15,757
Kəlbəcər	-	660	6	-	-	666
Qubadlı	3,401	589	88	91	997	5,166
Laçın	3,852	83	63	175	-	4,173
Zəngilan	1,929	359	61	57	2,391	4,797
Cəmi sahə	18,177	1,691	362	371	9,958	30,559

Mənbə: <https://agroecomics.az/az/article/34/isgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>

1980-ci illərin bu statistik məlumatlarına əsasən, gələcəkdə Şərqi Zəngəzürdə bu məhsulların 45 min hektar ərazidə becəriləcəyi proqnozlaşdırılır.

Cədvəl 11: Şərqi Zəngəzürdə perspektivdə əkin sahələrinin proqnozlaşdırılan strukturu, ha

	Taxıl	Tütün	Kartof, tərəvəz, bostan	Yem bitkiləri	Meyvə və giləmeyvə	Üzüm	Cəmi sahə
--	-------	-------	-------------------------	---------------	--------------------	------	------------------

Cəbrayıl	10,400	-	300	7,300	800	1200	20,000
Kəlbəcər	900	200	200	-	500	-	1,800
Qubadlı	6,300	400	400	1,000	2,500	400	11,000
Laçın	2,300	-	200	1,000	500	-	4,000
Zəngilan	1,900	300	300	2,500	2,200	1,000	8,200
Cəmi sahə	21,800	900	1,400	11,800	6,500	2,600	45,000

Mənbə: <https://agroecomomics.az/az/article/34/ısgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>

Ənənəvi sahələrlə yanaşı müharibədən sonrakı dövrdə meyvə və tərəvəzçiliyin, həmçinin mal-qaraları yemlə təmin etmək baxımından yem bitkiləri sahəsinin inkişafı da əlverişli olar. Torpaq-iqlim xüsusiyyətləri də nəzərə alınmaqla çoxillik əkin sahəsində nar, xurma, alça, gavalı, albalı, alma, gilə, armud bağlarının, baramaçılığın inkişafı üçün də çəkil əkininə üstünlük vermək fayda verəcəkdir.

Cədvəl 12: Şərqi Zəngəzurda çoxillik əkmələrin növlər üzrə proqnozlaşdırılan strukturu, ha

	Albalı, gilə	Xurma	Nar	Alma	Armud	Alça, gavalı	Çəkil	Cəmi meyvə sahəsi
Cəbrayıl	200	100	200	-	-	300	-	800
Kəlbəcər	-	-	-	200	-	-	300	500
Qubadlı	200	200	1,000	200	100	300	500	2,500
Laçın	-	200	200	-	-	100	-	500
Zəngilan	100	500	500	100	200	300	500	2,200
Cəmi sahə	500	1,000	1,900	500	300	1,000	1,300	6,500

Mənbə: <https://agroecomomics.az/az/article/34/ısgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>

1980-ci illərdə bitkiçilik məhsullarının istehsalı baxımından taxıl məhsulları və üzüm istehsalı üstünlük təşkil edirdi.

Cədvəl 13: Şərqi Zəngəzurda 1980-ci illərdə bitkiçilik məhsullarının istehsalı, min ton

	Taxıl	Tütün	Kartof	Tərəvəz	Bostan	Meyvə və giləmeyvə	Üzüm
Cəbrayıl	20.1	-	0.01	0.5	0.3	0.03	42
Kəlbəcər	-	0.9	-	-	0.01	-	-
Qubadlı	6.7	2.1	0.06	0.01	0.1	0.01	2.9
Laçın	3.0	0.1	0.05	0.4	0.02	0.02	-
Zəngilan	4.6	1.3	0.06	0.1	0.05	0.04	16.3
Cəmi istehsal	34.4	4.4	0.18	1.01	0.48	0.1	61.2

Mənbə: <https://agroecomomics.az/az/article/34/ısgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>

Aqrar Tədqiqatlar Mərkəzinin müharəbədən sonrakı dövr üçün proqnozlaşdırılan istehsalın həcminə nəzər yetirək:

Cədvəl 14: Şərqi Zəngəzurda bitkiçilik məhsullarının proqnozlaşdırılan istehsalı, min ton

	Taxıl	Tütün	Kartof	Tərəvəz	Bostan	Meyvə və giləmeyvə	Üzüm
Cəbrayıl	33.4	-	0.3	3.5	1.7	5.7	12.6
Kəlbəcər	2.9	0.4	1.7	1.8	-	3.6	-
Qubadlı	20.2	0.8	3.0	2.6	1.5	17.8	4.2
Laçın	7.4	-	1.7	1.4	0.4	3.6	-
Zəngilan	6.1	0.6	1.7	2.6	1.0	15.6	10.5
Cəmi istehsal	70	1.7	8.4	11.9	4.6	46.3	27.3

Mənbə: <https://agroecomomics.az/az/article/34/igaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>

Bütün bu araşdırmaları nəzərə alaraq spesifik ixrac yönümlü məhsulun tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsul kateqoriyasına daxil olan gavalı meyvəsinin olması məqsədə uyğundur.

3.2. Çevrələr metodu vasitəsi ilə logistik potensial satış zonasının hesablanması

Günümüzdə istehlakçıların tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsulu ilə təmin olunması iqtisadi baxımdan önəmli hadisədir. Ölkəmizdə bir sıra tədqiqatçıların araşdırmaları olmasına rəğmən, tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının ixrac prosesində xeyli problemlər yaşanır. Tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının ixrac prosesində rast gəlinən problemlərdən biri də məhsulun keyfiyyətinin itirilməsi ilə bağlı problemdir və dünya təcrübəsində bu problem iki üsulla həll olunur (<http://www.fao.org/docrep/meeting/022/mb387e.pdf>):

- Məhsulun keyfiyyət xüsusiyyətlərini artırmaqla;
- Çağdaş logistik proqramların planlanması və tətbiqi edilməsi ilə.

Məhsulun keyfiyyət xüsusiyyətlərini yüksəltmək, son istifadə tarixini artırmaq üçün aşağıdakı tədbirlər görülməlidir:

- Kimyəvi–məhsulun ömrünü uzatmaq üçün kimyəvi maddələrin məhsula yeridilməsi ilə bilinir. Bunlara misal olaraq etilen bir-metilsiklopropeni (C₄H₆) misal

göstərmək olar. Bu maddə meyvə və tərəvəzlərdən etilenin ayrılmasının qarşısını alır. Çünkü xarab olmanın əsas səbəbi etilenin məhsuldan ayrılmasıdır (<http://rupest.ru/ppdb/1-methylcyclopropene.html>). Bildiyimiz kimi bu üsulun tətbiq edildiyi zaman məhsulların bir çox faydalı xüsusiyyətlərini, dad göstəricilərini və vitaminlərini itirməsi qaçınılmazdır;

- Fiziki–Şüalanma (radiasiya ilə təhlükəli mikroorqanizmlərin məhv edilməsi) və xüsusi soyuducu kameralar vasitəsi ilə məhsulun bağdan təzə yığılmış formada istehlakçılara çatdırıla bilər;

- Geni dəyişdirilmiş toxumlar–bu metod məhsulun gec xarab olması, xarici görünüşünün uzun müddət qorunub saxlanması, məhsuldarlıq, dad və vitaminlilik kimi xarakteristikalarını idarə etməyə imkan yaratsa da, son illərdə aparılan araşdırmalar nəticəsində müxtəlif xəstəliklərə (immün sistemə və uroloji orqanlara daha çox ziyan vurması, sonsuzluq, xərçəng və s.) səbəb olduğu ortaya çıxmışdır (Talibov C., 2016).

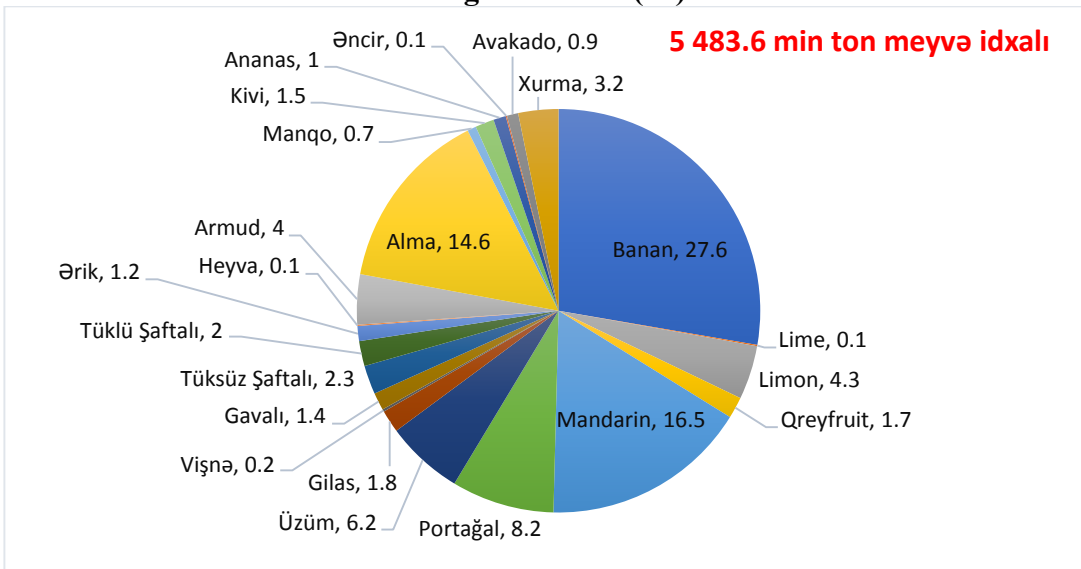
Çağdaş logistik proqramların planlanması və tətbiqi edilməsi ilə: ABŞ-ın “Centra Freight Services INC” şirkətinin logistika yanaşmasında istifadə etdiyi təcrübəsi maraqlıdır. Şirkət ümumiyyətlə meyvə-tərəvəzin saxlanması üçün lazım olan anbarlaşdırma sisteminin tətbiqini ləğv etdi və xüsusi soyutma sistemi olan yükləmə-boşaltma sahəsi qurdu. Burada soyuq zəncir kəsilmədən mal istehlakçıya çatdırılır (<http://www.centrafreight.com/page2.html>).

Ölkəmizdə tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması üçün tətbiq olunan logistik metodlar çox məhduddur ki, bu da Qərbi Avropa və Amerika ölkələrində tətbiq olunan logistika metodlarından xeyli fərqlənir. Çünkü bu ölkələr daha çox sənayeləşmiş, daha çox şəhərləşmiş və daha inkişaf etmiş, güclü logistika infrastrukturuna malikdirlər. Həmçinin qeyd edə bilərik ki, Azərbaycanın tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracı zamanı yuxarıda qeyd etdiyim istifadə metodlarını tətbiq etmək ölkəmizə qazanc gətirməz. Öncəliklə, ölkəmizdə Qərbi Avropa və ABŞ-da tətbiq olunan “proqressiv” yanaşma və tədbirləri həyata keçirmək

üçün infrastruktur yoxdur və bildiyimiz kimi bütün istehlakçılar (Rusiya istehlakçıları da daxil) ekoloji cəhətdən təmiz məhsullara üstünlük verirlər. Ona görə də Azərbaycan istehsalçılarının təbii və ekoloji cəhətdən təmiz məhsulların istehsalından imtina edərək müxtəlif emal üsullarından keçmiş məhsullar istehsal etməsi düzgün yanaşma deyil (Talibov C., 2016).

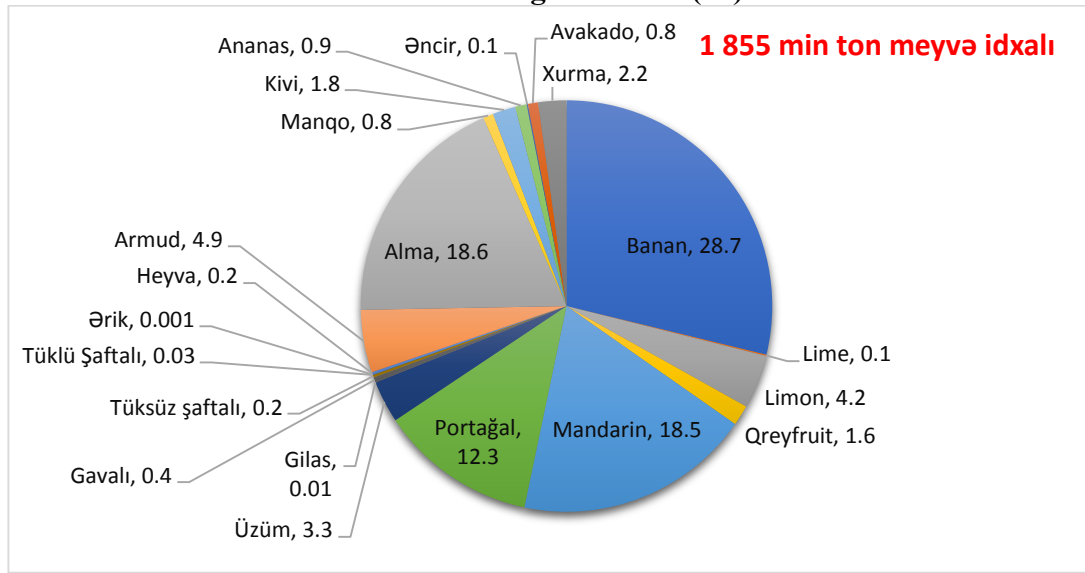
Bütün bunları nəzərə alaraq Şərqi Zəngəzurun tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracı zamanı yarana biləcək problemlərin həlli üçün müasir logistik üsullardan, daşımaların optimallaşdırılması metodlarından istifadə etmək daha əlverişli olar. Ölkəmizdə bu tip tədbirlərə misal olaraq beynəlxalq avtomobil və dəmiryolunun kəsiştiyi dairədə “Meyvəli” logistik mərkəzini göstərmək olar. Hansı ki, ərazisində satış anbarı, soyuducu saxlama anbarı və pərakəndə satış üçün bazar fəaliyyət göstərir. (<https://www.azerbaijan-news.az/posts/detail/afinadan-meyveliye-195865>). Həmçinin, Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun Cəbrayıl rayonu ərazisində inşası davam edən “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” sənaye parkını da qeyd edə bilərik. Çünki, II Fəsilə də vurğuladığım kimi bu sənaye parkının fəaliyyət göstərəcəyi sahə kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı sahəsi olacaqdır. Ölkəmizin tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarını ixrac etdiyi bazar əsasən Rusiya Federasiyasıdır.

Şəkil 6: 2020-ci il Rusiya Federasiyasına meyvə (həmçinin gavalı) idxalının statistik göstəriciləri (%)



Mənbə: <https://ab-centre.ru/news/ob-importe-fruktov-v-rossiyu-v-2015-2021-gg>

Şəkil 7: 2021-ci il yanvar-aprel ayları Rusiya Federasiyasına meyvə (gavalı daxil) idxalının statistik göstəricilər (%)



Mənbə: <https://ab-centre.ru/news/ob-importe-fruktov-v-rossiyu-v-2015-2021-gg>

Ümumiyyətlə Rusiya Federasiyası ilə ərzində təqribən 80 min tona qədər gavalı məhsulu idxal edərək dünyanın ən böyük gavalı idxalçısına çevrilmişdir və ən çox aşağıdakı ölkələrdən gavalı idxal edilir:

- Moldova–Şərqi Avropanın ən böyük gavalı ixracatçısıdır və hər il təxminən 45-50 min tona yaxın gavalı ixrac edir;
- Polşa–Moldovadan 6-8 dəfə az yəni, ildə 6 min tona yaxın gavalı ixrac edir;
- Ukrayna–orta hesabla 300 tona yaxın gavalı ixrac edir. Sadəcə 2017-ci ildə Ukraynada əlverişli iqlim şəraiti olduğu üçün ixracın payı 8 min tondan çox oldu. Bu informasiya ilə Ukraynanın gavalı ixracatında istifadə olunmamış potensialının olduğu nəticəsinə gəlmək olar;
- Bundan başqa Türkiyə, Özbəkistan, Serbiya kimi dövlətlər də Rusiya Federasiyasına gavalı ixracatında önəmli paya sahibdirlər;
- Həmçinin, son illərdə Rusiya bazarına Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və İran kimi ölkələr də gavalı ixrac etməyə başlayıblar (<https://east-fruit.com/plodoovoshchnoy-rynok/obzory-rynka/sliva-obzor-tsen-i-situatsii-na-rynkakh-ukrainy-moldovy-polshi-i-rossii/>).

Azərbaycanda-Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunun Cəbrayıl rayonunda istehsal olunan tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracı zamanı məhsulun texniki və potensial satış zonasını, məhsulun növünü, bir gediş zamanı çatdırılma kütləsini, saxlama müddətini, qablaşdırma formasını, daşınma məsafəsini, hava şəraitini nəzərə alaraq ən uyğun nəqliyyat növünü seçmək lazımdır. Çünki, nəqliyyat növünü düzgün seçməklə məhsul ehtiyatının, logistik rislərin, ümumi logistik xərclərinin yarısından çoxunu təşkil edən nəqliyyat məsrəflərinin minimuma endirilməsi kimi bir sıra məsələləri həll etmək mümkündür.

Ölkəmizdə tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının nəqliyyat vasitəsi olaraq avtomobil ilə daşınması minimum sayda yükləmə-boşaltma əməliyyatları tələb etdiyi üçün ən rahat nəqliyyat vasitəsidir. Avtomobil nəqliyyatı istehlakçıya birbaşa çatdırılmanı təmin edən, logistik kanalların operativ olaraq dəyişilməsinə kömək edən unimodal daşıma növlərindən biridir. Bu daşıma növündə məhsulun qablaşdırma forması da daha şəraitə uyğun olur. Məhz bu komponentlərə görə avtomobil nəqliyyatı tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı daha çox tərcih edilir. Təbii ki avtomobil nəqliyyatı ilə daşınmanın da mənfi cəhətləri mövcuddur. Bunlardan biri dəniz və dəmir yol nəqliyyatına nisbətən daha bahalı olmasıdır. Burada daşınmanın maliyyəti seçilmiş hərəkət tərkibinin maksimum yük götürmə səviyyəsinə görə hesablanır. Başqa mənfi tərəfi isə yük götürmə səviyyəsinin məhdudluğudur. Ancaq bu problem tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı elə də böyük bir əhəmiyyət kəsb etmir. Tez xarab olan məhsullar içərisində soyuq və ya isti hava şəraitini təmin edən sistemi olduğu üçün temperatur rejimini təyin etmək mümkün olur və bununla da qış fəslində məhsulları istilik rejimində, yay fəslində isə soyutma rejimində hərəkət edərək ən uyğun daşıma temperaturu yaradılır (Talibov C., 2016).

İxrac üçün Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu üçün spesifik məhsul olaraq gavalı meyvəsini qəbul edirik. Həm bioloji, həm də mexaniki zədələrə qarşı olan həssaslıq məhsulun qablaşdırılma materialına və daşınması üçün xüsusi şərait tələb edir. Tez

xarab olan məhsul kateqoriyasına daxil olması baxımından və vaxt itkisi olmaması üçün meyvə əvvəlcədən soyutma sistemi olan anbarlarda saxlanmadan birbaşa bağdan yığılıb soyuduculu avtomobilə (20 tonluq avtorefrigeratora) yüklənir. Bunun üçün məhsul əvvəlcədən soyudulmuş yük yerinə gətirilir. Burada temperatur 1-2 °C olmalıdır və belə yüklərin istehlakçıya çatdırılana qədər logistik material hərəkət zəncirində saxlanması mütləqdir ki, məhsulun keyfiyyəti pozulmasın, xarab olmasın.

Keyfiyyətli daşımanın təminatı üçün dünya təcrübəsindən örnək versək, Moldovanın “Codru ST” şirkəti 8-9 kq-lıq taxta yeşiklərdən istifadə edir. Bu tip qablaşdırma növü uzaq məsafələrə daşıma zamanı məhsulu daha güvənli qorumanı təmin edir. Gavalı, giləs, ərik və süfrə üzümləri kimi meyvə məhsullarını qablaşdırmaq üçün taxta yeşiklərin üstünlüyü ondan ibarətdir ki, meyvələr birbaşa yeşiklərə yığılıb istehlakçıya çatdırılana qədər orada saxlanıla bilər. Bu zaman saxlama və qablaşdırma xərcləri optimallaşır (<https://codru.st/en/packaging-for-fruits/>).

Şəkil 8: Daşıma yükü olan-gavalı məhsulu üçün qablaşdırma taraları



Mənbə: <https://codru.st/en/packaging-for-fruits/>

Cədvəl 15: Məhsulların saxlanması, daşınması şəraiti və temperaturu

Meyvələr	Saxlama müddəti, sutka	Saxlanma temperaturu, °C	Havanın nisbi rütubəti, %
Göyərtilər	7-15	-0,5-1	95-100
Narıngi	14-20	+5 +8	85-90
Ərik	7-14	0-1	90-95
Şaftalı	8-11	0-1	90-95
Gavalı	10-12	0+1	90-95
Gilas	5-10	0+2	90-95
Çiyələk	5-10	0-0,5	90-95

Mənbə: https://plantpathology.ces.ncsu.edu/wpcontent/uploads/2013/12/stored_fruit_veg.pdf?fwd=no

Məhsul haqqında az məlumatla potensial daşınma məsafəsi və ya satış zonasının radiusunu hesablaya bilərik. Logistik potensial satış zonasını hesablanmaq üçün aşağıdakı addımları izləmək vacibdir:

➤ Məhsulun bazarda vitrində duracağı müddəti və sıradan çıxma müddətini araşdıraraq daşıma müddətinə görə texniki satış məsafəsini və ya satış zonasının radiusu müəyyənləşdirə bilərik.

➤ Texniki satış zonasını müəyyən etdikdən sonra həmin zonadakı bazar marketinqini və statistik məlumatları araşdıraraq ən uyğun logistik paylama strukturu dəqiqləşdirilir.

➤ Paylama sxeminə görə texniki satış zonasında və ya radiusunda yerləşə biləcək mümkün satış obyektləri seçilir.

➤ Satış obyektində olan qiymət və istehlak kütləsinə əsasən nəqliyyat növü və hərəkət tərkibi seçilir (Talıbov C., 2016).

Müəyyən elementlər (daşıma tarifi, satış qiyməti, məhsulun bazarda nümayiş müddəti, məhsulun istehsal nöqtəsində satış qiyməti, büdcə və qeyri büdcə ödənişləri və s. xərclər) diqqətə alınaraq potensial satış zonası hesablanır. Dördüncü və beşinci mərhələlərdə hərəkət tərkibinin seçilməsi potensial daşıma məsafəsi və ya satış zonasının müəyyənləşdirilməsində önəmli rola malikdir. Buna görə də daha uyğun hərəkət tərkibinin seçilməsi logistik sistemin effektivliyini artıran faktora çevrilir.

Əvvəlcə gavalı meyvəsinin bazarda vitrində optimal nümayiş müddətini sabit qəbul edərək texniki daşıma zamanını tapmaq və hesablamamızı 20 ton yük götürmə qabiliyyətli soyuduculu nəqliyyat vasitəsi üçün aparaq. Bu halda (Talıbov C., 2014a; 2014b):

$$T_{sel} = T_{st} - \sum T_{tar}, T_{lo}, T_{cos}, T_{bord}, T_{tr}, T_{del} \quad (3.1)$$

Burada T_{sel} -ixrac edilən məhsulun bazarda, vitrində mümkün nümayiş müddətidir;

T_{st} -gavalı məhsulunun saxlanma müddəti (gün)-**12 gün** qəbul edək (Cədvəl 15).

T_{tar} -gavalının qablaşdırılması tələb olunan vaxtdır.

Gavalının qablaşdırması üçün sərf olunan vaxtı aşağıdakı kimi hesablaya bilərik.

Qeyd edilən proseslərə, yəni 20 ton gavalının ağacdan yığılması və soyuduculu nəqliyyat vasitəsinə yüklənməsi orta hesabla 2,5 gün vaxt tələb edir (<https://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293835/4293835602.pdf>). Belə ki, gavalı meyvəsinin qablaşdırılması və avtomobillə daşınması zamanı əsasən 8–9 kiloqram meyvə üçün nəzərdə tutulan taxta yeşiklərdən istifadə edilir və hər yeşiyin çəkisi 0,35 kq olur. 1 ton brutto yükün netto yükü 960 kq və 40 kq tara çəkisidir və 960 kq qablaşdırılma üçün 105 yeşik tələb olunur (Лысенко Н.Е., Демянкова Т.В., и Каширцева Т.И., 2013). 20 ton gavalının bağdan toplanmasına, çeşidlənməsinə və bu məhsulun 2100 yeşikdə qablaşdırılmasına, çəkisinin təyin olunmasına və istehsal daxili nəqliyyatla daşınaraq yenidən boşaltma yükləmə əməliyyatına - gavalının 4 fərdi istehsalçıdan toplandığını nəzərə aldığımızda 2 gün və ya bir ton yük üçün $Ttar=0,1$ (20 ton üçün $Ttar=2$) gün vaxt sərf olunur.

Tlo-bir ton gavalının hərəkət tərkibinə yükləmə-boşaltma işləri üçün lazım olan vaxtdır.

Bir ton gavalı məhsulunun hərəkət tərkibinə yükləmə boşaltma işləri vaxtını, yəni ***Tlo*** aşağıdakı kimi hesablaya bilərik.

Gavalı məhsulunun bağdan toplanaraq 2-3 ton həcm şəklində daşınaraq 20 tonluq nəqliyyat vasitəsinə yığılır, bu zaman orta hesabla on boşaltma-yükləmə əməliyyatı həyata keçirilir. Avtomobillərin boşaltma-yükləmə əməliyyatları üçün vaxt itkisi normativinə görə hər ton üçün hər əməliyyata ayrılıqda 18 dəq vaxt tələb olunur (1 ton üçün). Bununla da bir prosesə, yəni 2 tonluq partiyalarla bağdan daşınan yükün əl ilə boşaldılaraq digər avtomasına yüklənməsinə 72 dəq ($2*18$ yükləmə + $2*18$ boşaltma əməliyyatı) vaxt sərf olunur.

Bunu nəzərə alaraq 20 tonluq avtorefrigeratora yüklənməsinə 720 dəqiqə və ya 12 saat vaxt sərf olunduğunu göstərə bilərik. Lakin önəmli bir məqamı qaçırmamaq lazımdır. Nəzərə almalıyıq ki, beynəlxalq təcrübədə bu işlərə bağdan daşınma ilə

problem yaradacaq məsələlər həll olmazsa hər tonun yalnız boşaltma və ya yüklənmə əməliyyatına 18 dəqiqə vaxt sərf olunur (Talıbov C., 2016).

Tlo=18 dəqiqə-bir ton gavalı məhsulunun yükləmə və ya boşaltma işləri vaxtı (2-3 tonluq partiyada 4 işçi ilə). ***Tlo=720 dəq*** və ya ***0,5 gün 20 ton üçün***;

Tcos-gömrük prosedurlarına sərf olunan vaxtdır.

Gömrük prosedurları üçün lazım olan vaxt dedikdə, avtorefrigeratoru yüklədikdən sonra onun TIR carnet və CMR kimi önəmli sənədlərinin tamamlanması, yük yerinin möhürlənməsi, mənşə, fitosanitariya sertifikatının alınması, ixrac olunması nəzərdə tutulan ölkədə yenidən fitosanitariya, gömrük nəzarətindən keçməsi, gömrük təmizlənməsi vaxtlarının cəmi nəzərdə tutulur. Bu işlərə təcrübədə orta hesabla bir gün sərf olunur (Talıbov C., 2016). ***Tcos=1gün / gediş***.

Tbord-sərhəd keçid məntəqəsində sərf oluna biləcək zaman dilimidir. Azərbaycan Respublikası və Rusiya Federasiyası arasında olan “Yaraq qazmalar” sərhəd keçid məntəqəsində və Gürcüstanla arasında olan “Qırmızı Köprü” sərhəd keçid məntəqəsində bu proses zamanı maksimum iyul - avqust aylarında bir gün vaxt itkisi olur (Talıbov C., 2016). ***Tbord = 1 gün/ gediş***

Tdel-müxtəlif səbəblərdən ötrü gecikmə vaxtı hesab oluna bilər. Bu səbəblərə bayram günləri, istirahət günləri, sərhəd keçid məntəqəsində növbə problemləri, avtomobildə imtina və s. aid edilir. İstehsal sferasında əsasən bu gecikmələr bir gün götürülür: ***Tdel=1 gün/ gediş***

Ttr-daşıma prosesinə sərf olunan vaxtdır.

Tez xarab olan məhsulların daşınması zamanı vaxt məhdudiyyəti olur. Bu məhdudiyyət məhsulun saxlanma müddətinin 5-10 gün olması və yuxarıdakı vaxt itkiləri ilə əlaqədardır (***Ttr=1+1+1=3***).

Beləliklə, daşıma prosesinə sərf oluna biləcək maksimal vaxtı (3.1) ifadəsi vasitəsi ilə belə hesablanır:

$$T_{sel} = T_{st} - \sum T_{tar}, T_{lo}, T_{cos}, T_{bord}, T_{tr}, T_{del} = 12 - (2 + 0,5 + 1 + 1 + 3 + 1) = 3,5 \text{ gün}$$

Daşıma prosesinə sərf olunacaq vaxtın **3,5 gün** olması proqnozlaşdırılır ki, bu da bir sürücü ilə yük avtomobilinin **31 saat** hərəkətdə olması deməkdir.

Rusiya istiqamətində yolların vəziyyətinə əsaslanaraq orta sürəti $V_{or} = 70$ km/saat qəbul edirik (<https://gtshina.ru/az/tehobsluzhivanie/razreshennaya-skorost-110-km-ch-skorostnoi-rezhim-na-dorogah-rossii---shtrafy-za/>). Nəticədə biz 20 ton yük götürmə qabiliyyətli avtorefrigeratorun yüklənmə nöqtəsindən maksimal texniki daşıma məsafəsini tapa bilərik:

$$L_{tex} = T_{tr} * V_{or} \quad (3.2)$$

$$31 * 70 = 2170 \text{ km}$$

Beləliklə, yükləmə nöqtəsi olan Cəbrayıl rayonunda bağdan yığılmış 20 ton gavalı meyvəsinin **texniki daşıma məsafəsi və ya satış zonası radiusu maksimum 2170 km ola bilər**. Bu məsafəyə Rusiyanın 3 vilayəti uyğun gəlir: Saratov, Tambov və Lipetks vilayətləri.

Şərqi Zəngəzurda istehsal edilən gavalı meyvəsinin potensial satış zonasını hesablayaq:

$$L_{ar} < C_r * T_{sel} * V_d / (p * q) - (C_a + C_{cos} + C_{tax}) / p \quad (3.3)$$

Bu düsturdakı elementlərin hər birinin qiymətini müəyyənləşdirək.

C_a -gavalının istehsal nöqtəsində 1 tonunun (topdan satış) qiyməti–çeşidləmə, qablaşdırma və yükləmə əməliyyatları nəzərə alınmaqla:

—Gavalı mövsümünün əvvəlində (iyun) 1kq–0,95 AZN, 1 ton–950 AZN ;

—Gavalı mövsümünün ortasında (iyul) 1kq–0,40 AZN, 1 ton–400 AZN;

—Gavalı mövsümünün sonunda (avqust-sentyabr) 1kq–0,42 AZN, 1ton–420 AZN

(<http://www.aqrarbazar.az/ls?action=searchPage&productCategoryGroupId=1&csrfPreventionFilter=26gLJ6IAzqMQ5PwG3goMBBo8tWQqtqGplyXnhlVA>).

C_r -gavalının 1 tonunun satış məkanında təqribi qiyməti: Saratov vilayətində Azərbaycan gavalısının 1 kq-nın satış qiyməti 56-60 rubl arasında olur (1 tonunun qiyməti 60 000 rubl-743 Dollar). Beləliklə, **$C_r=1263$ man/ton**.

Ccos-gömrük, broker, sənədləşmə, (mənşə və keyfiyyət sertifikatı, fitonəzarət) xərcləri: 1 əməliyyat xərci-100 Dollar. **Ccos=170 man**

Ctax-Rusiya Federasiyasında idxal olunan məhsulun gömrük tənzimləməsindən sonra məhsulun dəyərindən ƏDV (18%) vergisi tutulur. Lakin Azərbaycan Respublikası MDB ölkələri sırasına daxil olduğundan, 18% ƏDV vergisindən azaddır (Talibov C., 2016). Buna görə də **Ctax=0**.

Vd-sutkalıq məhsul satışının həcmi nəzərdə tutulur:

$$Vd = (Vstat/D) - Vri \quad (3.4)$$

Vstat-araşdırılan zonada məhsulun illik ümumi istehlak kütləsidir (ton).

D-il ərzində məhsulun istehlakçıya təqdim olunma günlərinin sayıdır (gün). Gavalı məhsulunun iyun, iyul, avqust və sentyabr aylarında satışda olmasını nəzərə alaraq **D=122 gün** təşkil edir.

Vriv-bazardakı rəqiblərin uyğun keyfiyyət və qiymətə olan məhsulunun həcmidir (ton).

2021-ci ilin yanvar-aprel ayında Rusiya Federasiyasına 1 855 min ton meyvə idxal olunub ki, bunun da 0,4%-ni (74 200 ton) gavalı meyvəsi təşkil edir (<https://ab-centre.ru/news/ob-importe-fruktoy-v-rossiyu-v-2015-2021-gg>). Əhalinin sayının 146 745 098 olduğunu nəzərə alaraq il ərzində adambaşına 0,5 kq gavalı istehlakı düşür. Saratov vilayətində əhalinin sayı 2 395 111 nəfərdir (https://az.wikipedia.org/wiki/Saratov_vilay%C9%99ti). Əgər ölkə ərazisində 1 nəfərə 0,5 kq gavalı istehlakı düşürsə, 2 395 111 nəfərə **Vstat=1 197 555,5 kq** gavalı istehlakı düşür.

$$Vstat/D = 1\,197\,555,5/122 = 9\,816,03 \text{ kq/gün} = 9,8 \text{ ton/gün.}$$

Vrival-bazardakı rəqib istehsalçıların uyğun keyfiyyət və qiymətə olan gavalı məhsulunun gündəlik satış kütləsi orta hesabla 5-7 tondur. Deməli sutkalıq məhsul satışının həcmi:

$$Vd = (Vstat/D) - Vriv = 9,8 - 7 = 2,8$$

Vd-sutkalıq məhsul satışının həcmi təqribi 3 gün olması proqnozlaşdırılır.

(3) ifadəsindəki p -daşıma tarifini hesablayaq:

$$p = Ntra/q \quad (3.5)$$

$$Ntra = \sum(Nwork, Nday.g, Nrun.g) \quad (3.6)$$

- Burada $Ntra$ -1 km yürüşə gətirilmiş nəqliyyat həcmi;
- $Nwork$ -hərəkət tərkibinin tipindən asılı olaraq 1 km yüklü yürüş həcmi;
- $Nday$ -illik xərclərin 1 iş gününə düşən hissəsi;
- $Nrun$ -beynəlxalq daşımanın təşkili üçün xərclərdir (Talibov C.,2016)

$Nwork$ aşağıdakı düsturla hesablanır:

$$Nwork = Nsaltax + Npet + Ntire + Noil + Noper \quad (3.7)$$

- Burada $Nsaltax$ -1km yürüş üçün sürücünün əmək haqqı və onunla bağlı ödənişlər;
- $Npet$ -beynəlxalq yükdaşımaları həyata keçirən avtomobilin 1 km yürüş üçün yanacaq xərcləri;
- $Ntire$ -1 km yürüşə düşən şin-təkər xərcləri;
- $Noil$ -1 km yürüş üçün yağ-sürtgü materialları xərcləri;
- $Noper$ -1 km yürüş üçün texniki xidmət və cari təmir xərcləri (http://www.aak.gov.az/upload/dissertation/tex/tex_n_tcs_16_03_16.pdf).

$Npet$ -hərəkət tərkibinin tam yüklənməsində 1 km yürüş üçün yanacaq sərfi normasıdır və aşağıdakı kimi hesablanır (http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76009/075858cdb9cac45605bba21da3b667b756c936ed/):

$$Npet = Qn * Cf \quad (3.8)$$

2007-ci il istehsalı Mercedes Benz 1840 yəhərli dərəcəli və 2001-ci il istehsalı Mirofred soyuduculu yarımqoşqudan istifadəni nəzərə alaraq yuxarıdakı ifadə ilə yanacaq sərfini hesablayaq. Qn -görüləcək iş üçün yanacaq sərfi, litr; $Cfuel$ -1 litr yanacağın qiyməti, (dizel-0,80 man) (Talibov C., 2016).

Bortlu yük maşınları, avtoqatar və dərəcəli üçün yanacaq sərfi aşağıdakı ifadə ilə

hesablanır(http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76009/075858cdb9cac45605bba21da3b667b756c936ed/):

$$Qn = 0,01 * (Nsan * L + Nw * W) * (1 + 0,01 * D) \quad (3.9)$$

Burada Nsan-avtomobilin baza yanacaq sərfi normasıdır və aşağıdakı ifadə ilə hesablanır(http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76009/075858cdb9cac45605bba21da3b667b756c936ed/):

$$Nsan = Ns + Ng * Gq, 1/100 \text{ km} \quad (3.10)$$

Ns-xətti yanacaq sərfi normasıdır və Mercedes Benz 1840 üçün **Ns=24,5** (<https://mechatronics.by/portfolioitems/%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%BC%D1%8B%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BF%D0%B%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B5/>).

Ng-qoşqu və ya yarımqoşqunun əlavə çəkisi ilə əlaqədar yararan yanacaq sərfi normasıdır və dizel yanacağı mühərrikli avtomobillər üçün hər tona əlavə **Ng=1,3** litr/100t.km(http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76009/82bf9cc78a60bfd08d52fec2b37de9f9f844a9f/).

Gq-yarımqoşqunun yüksüz çəkisidir və **Gq=8 ton** (Talıbov C., 2016).

Nw-nəqliyyat işi üçün yanacaq sərfi normasıdır və dizel yanacağı mühərrikli avtomobillər üçün hər tona əlavə **Nw=1,3litr/100 km**. W-nəqliyyat işinin həcmidir və aşağıdakı düsturla hesablanır (http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76009/82bf9cc78a60bfd08d52fec2b37de9f9f844a9f/):

$$W = Gy * Ly = 20 * 1 = 20 \quad (3.11)$$

Gy-yükün kütləsi-20 tondur; Ly-yüklü yürüş məsafəsidir 1 km (Talıbov C., 2016).

(3.9) ifadəsindəki D-istismar şəraitini nəzərə alan əmsal hesab olunur və aşağıdakılara diqqət yetirilməlidir:

Yanacaq sərfinin normaları (hər 100 km yürüşə yanacaq sərfi) 5 ildən çox istismar edilən avtomobillər üçün 5 % artırılır, şəhərdənkənar təkmilləşdirilmiş

örtüklü yollarla hərəkət zamanı-15 % azaldılır (https://files.stroyinf.ru/Index2/1/4294814/4294814792.htm). $D=5\%-15\%=-10\%$, yəni yanacaq sərfi 10% azalacaq.

(3.9) ifadənin elementlərinə əsasən hesablamamızı aparaq:

$$\begin{aligned} Q_n &= 0,01 * (N_{san} * L + N_w * W) * (1 + 0,01 * D) \\ &= 0,01 * (33,8 * 1 + 1,3 * 20) * (1 - 0,01 * 10) = 0,54 \text{ l/km} \\ N_{pet} &= Q_n * C_f = 0,54 * 0,80 = 0,43 \text{ man/km} \end{aligned}$$

N_{tire} -1km yürüşə şin-təkrar xərcləridir. Yarımqoşquda istiadəsi nəzərdə tutulan şin Bridgestone-R164 və dartıcıda 315/80 R22,5 M716 şinlərindən istifadə olunarsa, şinin orta hesabla qiyməti (C_{tire}) 500 AZN; A_x -hərəkət tərkibindəki şinlərin sayıdır və 6 ədəddir; L_{tire} - Bridgestone şinlərinin orta statik yürüşüdür və 140 000 km qəbul edilir; $K_1=1$ -dir və avtomobilin istismar şəraitini nəzərə alan əmsaldır və beynəlxalq, dövlətlərarası magistrallarda istismara görə müəyyən edilir; $K_2=0,9$ -dur (yarımqoşqulu avtomobillər üçün) və avtomobilin iş şəraitini nəzərə alan əmsaldır (Talibov C., 2016):

$$N_{tire} = \frac{A_x * C_{tire}}{L_{tire} * K_1 * K_2} \quad (3.12)$$

$$(6 * 500) / (140\,000 * 1 * 0,9) = 0,024 \text{ man/km}$$

Noil-yağ-sürtgü materialları xərcləri-mühərrik yağı, əyləc mayesi, şüşəs silən maye və digər mayələrə çəkilən xərclərdir və Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 120 №-li qanunla tənzimlənir. Yanacaq sərfinin xətt normalarına əsasən nəzərdə tutulmuş yanacaq xərcinin 10%-i məbləğində nəzərdə tutulur (https://e-qanun.az/framework/21967).

$$N_{oil} = N_{san} * C_f * 0,1 \quad (3.13)$$

1 km yürüş üçün (Talibov C.,2016):

$$N_{oil} = N_{san} * C_f * 0,001 = 33,8 * 0,80 * 0,001 = 0,027 \quad (3.14)$$

Noper-cari təmir və texniki qulluq xərcləri (mühərrik yağının, yağ filtrinin, yanacaq filtrinin, hava filtrinin və s. dəyişdirilməsi xərcləri) də Azərbaycan

Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 120 №-li qanunla tənzimlənir. Yanacaq sərfinin xətt normalarına əsasən nəzərdə tutulmuş yanacaq xərcinin 30%-i məbləğində nəzərdə tutulur (<https://e-qanun.az/framework/21967>). 1 km yürüş üçün aşağıdakı kimi hesablanır (Talibov C., 2016):

$$Noper = Nsan * Cf * 0,003 = 33,8 * 0,80 * 0,003 = 0,081 \quad (3.15)$$

Nsaltax-1 km yürüş üçün sürücünün əmək haqqı və bununla bağlı ödənişlərdir. E kateqoriyalı sürücünün 16-38 ton arasında olan qoşqu və yarımqoşqulu avtomobilin idarəsi üçün hər km-ə Csaldr.e=0,1 AZN əmək haqqı ödənilir. Azərbaycan Respublikasının Qanunvericiliyinə əsasən, hüquqi şəxs statusunda olan müəssisə hesablanmış əməyin ödənişi fondu və məcburi dövlət sosial sığortasına cəlb olunan digər gəlirlərin 22% və sürücünün hesablanmış əmək haqqının 3%-i qədər məcburi dövlət sosial sığorta haqqı ödənilir (<http://dsmf.nmr.az/qanun/q%C9%99rarlar/122-m%C9%99cburi-d%C3%B6vl%C9%99t-sosials%C4%B1%C4%9Fortahaqq%C4%B1n%C4%B1n-toplanmas%C4%B1-qaydalar%C4%B1.html>). Aşağıdakı düsturla hesablanır (Talibov C.,2016):

$$Cdsmf.e = Csaldr.e * 0,22 + Csaldr.e * 0,03 = 0,1 * 0,25 = 0,025 \quad (3.16)$$

Sürücüdən ödəmə mənbəyində də 14% vergi tutulur-əmək haqqının minimal həddi 2500 AZN-dək olanda, çox olarsa 25% tutulur (https://www.taxes.gov.az/uploads/2017/PV_new/omvt.pdf).

$$Cömv.e = Csaldr.e * 0,14 = 0,1 * 0,14 = 0,014 \quad (3.17)$$

Deməli, E kateqoriyalı sürücünün əmək haqqı və onunla bağlı ödənişlər aşağıdakı kimi hesablanır:

$$Nsaltax.e = Csaldr.e + Cdsmf.e + Cömv.e = Csaldr.e + Csaldr.e * 0,25 + Csaldr.e * 0,14 = Csaldr.e + 0,39Csaldr.e = 0,1 + 0,1 * 0,39 = 0,139 \quad (3.18)$$

$$Nwork = Nsaltax + Npet + Ntire + Noil + Noper = 0,139 + 0,43 + 0,024 + 0,027 + 0,081 = 0,701$$

Beynəlxalq daşımalarda 1 gedişin təşkili üçün xərclərin 1 km yürüşə gətirilmiş hissəsini araşdıraraq (Talibov C., 2016):

$$Nrun.g = \lim_{L \rightarrow Max} \left(\frac{Nrun}{L} \right) \quad (18)$$

$Nrun$ -beynəlxalq daşımalarda 1 gedişin təşkili üçün xərclərin kalkulyasiyasıdır:

$$Nrun = Neksp + Nicaz + Ntir + Nəlavə \quad (19)$$

$Neksp$ -ekspeditor xidməti və idarəetmə aparatına ödənişlər (80man/gediş);

$Nicaz$ -icazə vərəqləri xərcləri (16 man/gediş);

$Ntir$ -TİR carnet kitabçası xərcləri (128 man/gediş)

$Nəlavə$ -gediş zamanı yuma, təmizləmə, vulkanizasiya və s. xərclər 180 man/gediş təşkil edir (Talibov C., 2016).

$$Nrun = 80 + 16 + 128 + 180 = 404 \text{ man/gediş}$$

$$Nrun.g = \lim_{L \rightarrow 2170} \left(\frac{404}{2170} \right) = 0,19$$

$$Ntra = \sum Nwork + Nday.g + Nrun.g = 0,701 + 0,68 + 0,19 = 1,571$$

$$q = Vd * Tsel = 3 * 3,5 = 10,5$$

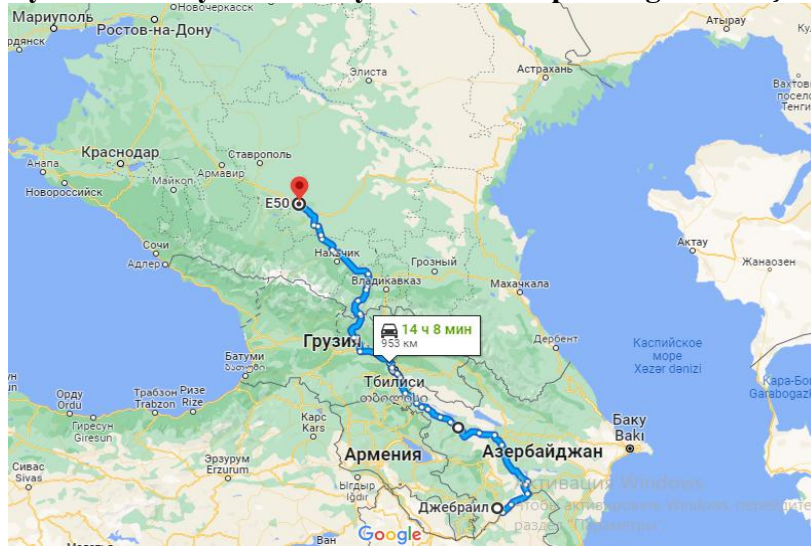
$$p = Ntra/q = 1,571/10,5 = 0,15$$

$$Lar < (Cr * Tsel * Vd)/p * q - (Ca + Ccos + Ctax)/p = 1263 * 3,5 * 3 / 0,15 * 10,5 - (950 + 170 + 0)/0,15 = 953,3 \text{ km}$$

Beləliklə, 20 tonluq avtorefrijatorla daşınan gavalı məhsulunun potensial daşıma məsafəsi və ya satış zonası-953,3 km, texniki satış zonası isə 2170 km-dir.

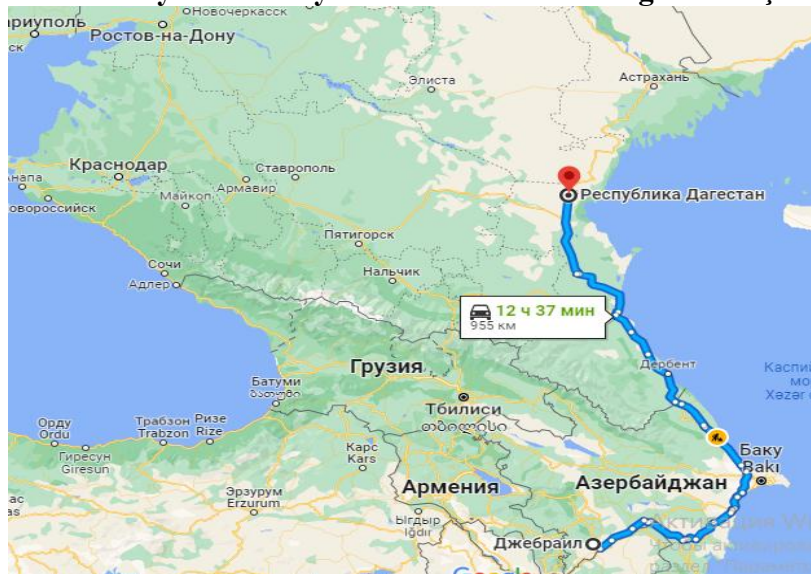
Bildiyimiz kimi Azərbaycan Respublikasından tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsulu olan gavalı meyvəsini Rusiya Federasiyasına həm Şimal sərhəd keçid məntəqəsindən, həm də Azərbaycan-Gürcüstan sərhəd keçid məntəqəsindən (Qırmızı Köprü) keçməklə daşımaq olar.

Şəkil 9: Cəbrayıl rayonundan yola çıxan yükün Mingəçevir-Bəhrəmtərə və Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan yolu ilə Rusiya Federasiyasının Stavropol bölgəsinə daşınması



Mənbə:<https://www.google.com/maps/dir/%D0%94%D0%B6%D0%B5%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BB/44.3896047,42.7962671/@41.7748128,40.7506496,6z/am=t/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m10!1m1!1s0x403d966480f1cbf7:0xf86a4f1ed399bffe!2m2!1d47.0245235!2d39.3986767!3m4!1m2!1d46.1955301!2d40.7531585!3s0x4040a9aea1afecb7:0xbb015303bdfc86b6!1m0!3e0>

Şəkil 10: Cəbrayıl rayonundan yola çıxan yükün Ələt-Astara-İran və Şimal sərhəd keçid məntəqəsindən Rusiya Federasiyasının Tarumovski bölgəsinə daşınması



Mənbə:<https://www.google.com/maps/dir/Cebray%20C4%B1/44.7725374,46.6022136/@41.937359,41.2113042,6z/data=!4m9!4m8!1m5!1m1!1s0x403d966480f1cbf7:0xf86a4f1ed399bffe!2m2!1d47.0245235!2d39.3986767!1m0!3e0>

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

II Qarabağ müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərdə logistika infrastrukturunun təmin edilməsi vacib addımlardan biridir. Bu, digər istehsal sahələrinin də ahənglə inkişafına kömək olacaqdır.

Konkret olaraq daşıma yükü (gavalı meyvəsi), daşıma istiqaməti (tez xarab olan məhsulların əsas idxalçısı olaraq Rusiya Federasiyasını qəbul etməklə) və bunlara uyğun olaraq da 20 ton yüklənmə qabiliyyəti olan soyuduculu avtofrizator olaraq təyin edilmişdir, həmçinin nəzərdə tutulan gavalı meyvəsinin mövsümün ortasında (iyul ayı) ixracı nəzərdə tutulmuşdur (digər mövsümlərə nisbətə ən çox tələbin iyul ayında artması müəyyən olduğu üçün) və bununla da kənd təsərrüfatı məhsullarının ixracının logistik layihələndirməsinin əsas elementi olan logistik potensial daşıma məsafəsi və ya satış zonası müəyyən olunmuşdur.

Tədqiqat işində Şərqi Zəngəzurdə istehsal olunan tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsulu-gavalı meyvəsinin logistik potensial satış zonası çevrələr metodu vasitəsi ilə hesablanmışdır. Müəyyən edilmişdir ki,

➤ Cəbrayıl rayonunda soyuduculu avtofrizatora yüklənmiş gavalı meyvəsinin logistik potensial daşıma məsafəsinin və ya satış zonasının 953,3 km-bu məsafə əgər Mingəçevir-Bəhrəmtəpə və Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan yolu ilə daşınarsa Rusiya Federasiyasının Şimali Qafqaz Federal Dairəsinin Stavropol bölgəsinin cənub regionuna düşür;

➤ Bu məsafə əgər Ələt-Astara-İran yolu vasitəsi ilə Sumqayıtdan daşınarsa Şimal sərhəd keçid məntəqəsindən Rusiya Federasiyasına daxil olub və Mahaçqaladan keçərək Şimali Qafqaz Federal Dairəsinin Dağıstan Respublikasının Tarumovski bölgəsinə düşər.

➤ texniki daşıma məsafəsinin və ya satış zonasının isə 2170 km olduğu müəyyən edilmişdir və bu zaman ən effektiv metod olaraq çevrələr metodunun istifadəsi nəzərdə tutulmuşdur.

Dissertasiya işinin məqsədinə uyğun olaraq aşağıdakı tövsiyələri vermək olar:

➤ İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə, xüsusilə Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda logistika sektorunun inkişafı üçün yeni trendlərin (yaşıl logistika, tərsinə logistika, logistik kəndlər və s.) tətbiq olunması tövsiyə olunur.

➤ Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda inkişafa nail olmaq üçün “ixrac yönümlü sənayeləşmə” strategiyasının tətbiqi tövsiyə olunur. Bu strategiyanın tətbiqi ilə həm Şərqi Zəngəzur, həm də ölkəmizdə iqtisadi böyüməyə, ölkə iqtisadiyyatının dinamizm qazanmasına, baş verəbiləcək xarici şoklara (Koronavirus pandemiyası, Rusiya-Ukrayna münaqişəsi kimi) qarşı hazırlıq və s. nail olmaq mümkündür.

➤ 20 tonluq daşıma yükünün çatdırılması zamanı iqtisadi rayonda hava limanlarının olmasına baxmayaraq avtomobil nəqliyyatından (soyuduculu avtorefrigerator) istifadə edilməsi nəzərdə tutulur. Buna səbəb 20 tonluq gavalı yükünün hava nəqliyyatı ilə daşıma tarifinin, avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma tarifindən qat-qat yüksək olması götürülür.

➤ Tez xarab olan yüklərin daşınması zamanı perspektiv hərəkət tərkibi növü olaraq dəmiryolu nəqliyyatını da tövsiyə etmək olar. Xüsusilə də ikimərtəbə konteyner daşınması və RO-LA tətbiqlərinin yaşıl logistikanın inkişafındakı əvəzolunmaz rolunu nəzərə almaq lazımdır.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

Azərbaycan dilində

1. Abutalibov R., “Xüsusi iqtisadi zonaların sosial-iqtisadi inkişafa təsiri”, Qafqaz Universiteti jurnalı, 2012, sayı 34, səh. 33-38.
2. Fikrətzadə F.F., Hacıyeva S.İ., “İşğaldan azad olunan ərazilərimizdə kənd təsərrüfatı sahəsinin bərpası istiqamətləri və istehsal göstəricilərinin proqnozlaşdırılması”, Kənd təsərrüfatının iqtisadiyyatı jurnalı, № 4 (34), 2020, s. 23-37.
3. Gülməmmədov İ., (2020) “Sənaye parkları hesabına iqtisadi artım mənbələrinin yaradılmasında istehsal infrastrukturunun əhəmiyyəti”, Azərbaycanın Transizit Potensialının İqtisadi İnkişafda Rolu Respublika Elmi Konfransı, Sumqayıt-Azərbaycan, səh.380.
4. İbrahimov İ., “Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafı istiqamətləri”, Xalq qəzeti, 2018, 8 iyul, səh. 4.
5. Kərimli İ., “Qarabağ regionunun nəqliyyat logistika əlaqələri və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulma imkanları”, UNEC Ekspert jurnalı, Mart 2021, s. 22-23.
6. Manafov Q., “İşğaldan azad edilmiş ərazilərin dirçəldilməsinin iqtisadi aspektləri”, UNEC Ekspert jurnalı, Mart 2021, s. 6-9.
7. Səfərli E., “Postmüharibə dövründə Qarabağda qoyulacaq birbaşa investisiyaların sektorlar üzrə təhlili”, UNEC Ekspert jurnalı, Mart 2021, s. 16-18.

8. Talıbov C.Ş., (2016), Tez xarab olan kənd təsərrüfatı məhsullarının beynəlxalq avtomobil daşımaları prosesinin səmərəliyinin müasir logistik üsullarla yüksəldilməsi, Azərbaycan Texniki universiteti, Bakı, 145 səh.

Türk dilində

1. Acar A.Z., & Köseoğlu A.M. (2014), Lojistik Yaklaşımıyla Tedarik Zinciri Yönetimi, Ankara, “Nobel Yayınları ”, s. 388.

2. Acar D.Ö., (2021), “Lojistik sektörü performansı ve dış ticaret ilişkisi”, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Bilecik, s.82.

3. Aslan C. & Taner A., “Kalkınma hamlelerinin Batı dışı örnekleri: Türkiye ve Güney Korenin karşılaştırılması”, Adam Akdemi Sosyal Bilimler Dergisi, 2016, 6(1), s. 27-58.

4. Atay E., “Krizden innovasyona: Güney Kore Örneği”, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2015, 2 (32), s. 239-254.

5. Aydın N., “Yeşil üretim uygulamaları”, International conference on Euroasian economies, 2017, s. 356-360.

6. ÇAKMAK U., “Güney Korenin ekonomik kalkınmasının temel dinamikleri”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi və idari bilimler fakültesi dergisi, 2016, Cilt.21, Sayı.1, s.151-171.

7. Çam H., & Esengün K., “Organize Sanayi Bölgeleri ve Uygulanan Teşvik Politikalarının İşletmeler Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi:Osmaniye Organize Sanayi Bölgesinde Uygulama”, KMÜ Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 2011, 13(21), s.55–63.

8. Demirdöğen O. & Bilgili B., “Organize sanayi bölgeleri için yer seçimi kararlarını etkileyen faktörler: Erzurum örneği” , Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2010, 4 (2), s. 305-324.
9. Eyüboğlu D., “2000’li yıllarda organize sanayi bölgelerimiz”, Verimlilik dergisi, 2005, (3), s. 49-81.
10. Güner K.A., “Güney Korenin ihracata dayalı büyüme modeli kapsamında 2023 Türkiye ihracat stratejisi”, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2015, 4(8), s. 63-86.
11. Hava H.T., “İhracata yönelik kalkınma: Güney Kore örneği”, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 2021, 20(80), s. 2174-2201.
12. Kamacı K., & Samancı T.H. (2020), Pazarlamada Lojistik Faaliyetler ve Maliyetler, İstanbul, “Hiperyayın”, 91s.
13. Koban E., & Keser H.Y. (2013), Dış ticaretdü lojistik, “Ekin basım yayın dağıtım ”, 352s.
14. Kuzgun H.N., (2016). Organize sanayi bölgelerinde dış ticaret sorunları, çözüm önerileri: Konya organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren KTP üyesi firmalar üzerine bir alan araştırması, KTO Karatay Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yüksek Lisans Proqramı, Yüksek Lisans Tezi, Konya, s.134.
15. Organize sanayi bölgeleri kanunu, Madde 3 (2000).
16. OSMAN Z.O., (2014), Dünyada ve Türkiyede lojistik sektörünün gelişimi, “İstanbul Gelişim Üniversitesi yayınları”, s.158.
17. Özeç M., (2019). Organize sanayi bölgelerinin işletme lojistiğine etkileri üzerine nitel bir araştırma, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Lojistik Yönetimi Proqramı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, s. 241.

18. R. Koçak Dilek, “Lojistiğin tarihsel gelişimi: Askeri gereksinimden işletme lojistiğine ve tedarik zinciri yönetimine evrilme süreci”, Journal of Yasar University, 15(58), 2020, s.246–258.
19. Soyuyiğit S., (2009). İhracata dayalı sanayileşme stratejisi ve Türk imalat sanayii kapsamında etkinliği üzerine bir uygulama, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Politikası Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s. 189.
20. Şahin A.Y., (2020), “İstanbuldaki mega projeler açısından lojistik köyler:İstanbul ili yer önerisi”, İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı İşletme Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.135.
21. Yılmaz Ü., & Duman B., “Lojistik 4.0 Kavramına Genel Bir Bakış: Geçmişten Bugüne Gelişim ve Değişimi”, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, cilt4, 2019, s.186-200.
22. Züngün D. & Dilber İ., “İhracata dayalı büyüme modelinin imalat sanayi ihracatı üzerindeki etkisinin saptanmasına ilişkin bir araştırma”, Öneri Dergisi, 2010, 9 (34), s. 223-231.

İngiliz dilinde

1. Beysenbaev R., & Dus Y., “Proposals for improving the logistics performance index”, The Asian journal of shipping and logistics, 36(1), 2020, p.34-42.
2. Cuturela S.C., & Manole A., “Evolution of logistics and its implications for globalization”, Romanian Statistical Review, 2013, p.188-198.
3. Hong, Y. S. (2010). Private-Public Alliances for Export Development: The Korean Case. CEPAL, Serie Comercio Internacional, No:102, 1-97.
4. Jovan T., Tanackov I., Stojić G., “Ancient logistics–historical timeline and etymologi”, Tehnicki Vjesnik, 18(3), 2011, p.379–384.

5. Talibov J.S., “Defining the potential and technical zones of distribution for agriculture exports”, Actual problems of economics, 2014b, 9(159), p. 534-538.

Rus dilində

1. Лысенко Н.Е., Демянкова Т.В., и Каширцева Т.И., (2013) Грузоведение: учебник, Москва, “Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте”, 345 с.

2. Талыбов Д.Ш., “ВЫБОР ЭФФЕКТИВНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРО-ПОРТЯЩИХСЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ”, СБОРНИК НАУЧНЫХ ДОКЛАДОВ, Наука сегодня: теория, методология, практика, проблематика., 2014а, Часть 7, с.49-54.

İnternet resursları

1. <http://dsmf.nmr.az/qanun/q%C9%99rarlar/122-m%C9%99cburid%C3%B6vl%C9%99t-sosial-s%C4%B1%C4%9Forta-haqq%C4%B1n%C4%B1n-toplanmas%C4%B1-qaydalar%C4%B1.html>
2. <http://eco.gov.az/az/tebii-servetlerimiz/mineral-sular>
3. <http://iqtisadiyyat.com/az/pages/5/news/1267>
4. <http://rupest.ru/ppdb/1-methylcyclopropene.html>
5. http://www.aak.gov.az/upload/dissertasion/tex/tex_n_tcs_16_03_16.pdf
6. <http://www.aqrarbazar.az/lis?action=searchPage&productCategoryGroupId=1&csrfPreventionFilter=26gLJ6IAzqMQ5PwG3goMBBo8tWQqtqGplyXnhlVA>
7. <http://www.centrafreight.com/page2.html>
8. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76009/075858cdb9cac45605bba21da3b667b756c936ed/
9. <http://www.e-qanun.az/framework/25657>
10. <http://www.fao.org/docrep/meeting/022/mb387e.pdf>

11. <https://ab-centre.ru/news/ob-importe-fruktoy-v-rossiyu-v-2015-2021-gg>
12. <https://agroeconomics.az/az/article/34/isgaldan-azad-olunan-erazilerimizde-kend-teserrufa/>
13. <https://az.strategiya.az/news.php?id=158089>
14. https://az.wikipedia.org/wiki/Saratov_vilay%C9%99ti
15. <https://azlogos.eu/qarabagin-reabilitasiyasi-hokum%C9%99t>
16. <https://banker.az/araz-vadisi-iqtisadi-zonasi-dig%C9%99rl%C9%99rind%C9%99n-n%C9%99-il%C9%99-f%C9%99rq%C9%99n%C9%99c%C9%99k-ziyad-s%C9%99m%C9%99dzad%C9%99-aciqlayib/>
17. <https://codru.st/en/packaging-for-fruits/>
18. <https://docplayer.biz.tr/6278020-Guney-kore-turkiye-planli-kalkinma-deneyimlerinin-karsilastirmasi-dr-feride-doganer-gonel-yildiz-teknik-universitesi-iibf-iktisat-bolumu.html>
19. <https://east-fruit.com/plodoovoshchnoy-rynok/obzory-rynka/sliva-obzortsen-i-situatsii-na-rynkakh-ukrainy-moldovy-polshi-i-rossii/>
20. <https://economy.gov.az/az/page/senaye-zonalari/senaye-parklari>
21. <https://e-qanun.az/framework/21967>
22. <https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/814912693f9fd7108bca8740d6aeff9d.pdf>
23. <https://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293835/4293835602.pdf> ;
24. <https://files.stroyinf.ru/Index2/1/4294814/4294814792.htm>
25. <https://gtshina.ru/az/tehobsluzhivanie/razreshennaya-skorost-110-km-ch-skorostnoi-rezhim-na-dorogah-rossii---shtrafy-za/>
26. <https://mechatronics.by/portfolioitems/%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%BC%D1%8B%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D0%BD%>

D0%B0%D1%81%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B5/

27. https://plantpathology.ces.ncsu.edu/wpcontent/uploads/2013/12/stored_fruit_veg.pdf? fwd=no

28. <https://president.az/articles/53319>

29. https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Potreb_prod_pitan-2020.pdf

30. <https://scip.az/az/page/senaye-parklari/qaradag>

31. <https://scip.az/az/page/senaye-parklari/mingecevir>

32. <https://scip.az/az/page/senaye-parklari/pirallahi>

33. <https://scip.az/az/page/senaye-parklari/sumqayit>

34. <https://stat.gov.az/source/regions/>

35. https://stringfixer.com/tr/Export-oriented_industrialization

36. https://tasam.org/Files/PDF/KoreGezisi_2007.pdf

37. <https://www.azerbaijan-news.az/posts/detail/afinadan-meyveliye-195865>

38. https://www.bursa.com/wiki/Ilk_Organize_Sanayi_Bolgesi

39. <https://www.delfpanel.com.tr/yesil-pazarlama-nedir-b-d-223>

40. <https://www.economy.gov.az/article/qarabag-iqtisadi-rayonu/31889>

41. <https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99nayepark%C4%B1/21403>

42. <https://www.economy.gov.az/article/sherqi-zengezur-iqtisadi-rayonu/31896>

43. <https://www.google.com/maps/dir/%D0%94%D0%B6%D0%B5%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BB/44.3896047,42.7962671/@41.7748128,40.7506496,6z/am=t/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m10!1m1!1s0x403d966480f1cbf7:0xf86a4f1ed399bffe!2m2!1d47.0245235!2d39.3986767!3m4!1m2!1d46.1955301!2d40.7531585!3s0x4040a9aea1afecb7:0xbb015303bdfc86b6!1m0!3e0>

44. <https://www.google.com/maps/dir/Cebray%C4%B1/44.7725374,46.6022136/@41.937359,41.2113042,6z/data=!4m9!4m8!1m5!1m1!1s0x403d966480f1cbf7:0xf86a4f1ed399bffe!2m2!1d47.0245235!2d39.3986767!1m0!3e0>

45. <https://www.kariyerimdergisi.com/%EF%BB%BFyesil-pazarlama-nedirgreen-marketing-ornekleri/>
46. <https://www.lojistikkulubu.ist/yesil-lojistik/>
47. https://www.taxes.gov.az/uploads/2017/PV_new/omvt.pdf

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1: Müxtəlif dövrlərdə logistikanın təkamülü	12
Cədvəl 2: Logistik inqilab.....	14
Cədvəl 3: Logistik fəaliyyətlərin təsnifatı.....	16
Cədvəl 4: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu haqqında ümumi məlumat.....	20
Cədvəl 5: Qarabağ iqtisadi rayonu haqqında ümumi məlumat.....	21
Cədvəl 6: Cənubi Koreyanın plan dönəmlərində inkişaf siyasətləri.....	29
Cədvəl 7: 2020-2021 yanvar-oktyabr aylarında ixrac olunan əsas qeyri-neft mallarının göstəriciləri (milyon ABŞ dolları ilə).....	42
Cədvəl 8: Şərqi Zəngəzurdə kənd təsərrüfatı sahələrindən bəzilərinin statistikasısı.....	49
Cədvəl 9: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda sənaye məhsulunun, işlərin və xidmətlərin dəyəri (min manat).....	50
Cədvəl 10: Şərqi Zəngəzurdə 1980-ci illər üzrə əkin sahələrinin strukturu, ha.....	56
Cədvəl 11: Şərqi Zəngəzurdə perspektivdə əkin sahələrinin proqnozlaşdırılan strukturu, ha.....	56
Cədvəl 12: Şərqi Zəngəzurdə çoxillik əkmələrin növlər üzrə.....	57
Cədvəl 13: Şərqi Zəngəzurdə 1980-ci illərdə bitkiçilik məhsullarının istehsalı, min ton.....	57
Cədvəl 14: Şərqi Zəngəzurdə bitkiçilik məhsullarının proqnozlaşdırılan istehsalı, min ton.....	58
Cədvəl 15: Məhsulların saxlanması, daşınması şəraiti və temperaturu	63

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu	20
Şəkil 2: Qarabağ iqtisadi rayonu	21
Şəkil 3: Sənaye parklarının coğrafi mövqeyinin seçilməsinə təsir göstərən əsas elementlər	41
Şəkil 4: Münaqişələrin/müharibələrin kənd təsərrüfatı sektoruna mənfi təsirləri.....	54
Şəkil 5: Müharibədən sonra kənd təsərrüfatı infrastrukturunun qurulması istiqamətləri.....	55
Şəkil 6: 2020-ci il Rusiya Federasiyasına meyvə (həmçinin gavalı) idxalının statistik göstəriciləri (%).....	60
Şəkil 7: 2021-ci il yanvar-aprel ayları Rusiya Federasiyasına meyvə (gavalı daxil) idxalının statistik göstəricilər (%).....	60
Şəkil 8: Daşıma yükü olan - gavalı məhsulu üçün qablaşdırma taraları	63
Şəkil 9: Cəbrayıl rayonundan yola çıxan yükün Mingəçevir-Bəhrəmtəpə və Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan yolu ilə Rusiya Federasiyasının Stavropol bölgəsinə daşınması.....	74

Şəkil 10: Cəbrayıl rayonundan yola çıxan yükün Ələt-Astara-İran və Şimal sərhəd keçid məntəqəsindən Rusiya Federasiyasının Tarumovski bölgəsinə daşınması 74