

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

**“İŞGALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİN TİKİNTİ MATERİALLARI
İLƏ TƏCHİZATININ LOGİSTİK PAYLAMA KANALLARININ
MÜƏYYƏNLƏŞDİRİLMƏSİ”**

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Məmmədov Murad Azər

BAKİ – 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**

“İŞGALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİN TİKİNTİ MATERİALLARI
İLƏ TƏCHİZATININ LOGİSTİK PAYLAMA KANALLARININ
MÜƏYYƏNLƏŞDİRİLMƏSİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060408-Marketing

İxtisaslaşma: Logistika

Qrup: 316

Magistrant:

Məmmədov Murad Azər oğlu

_____ **imza**

Elmi rəhbər:

i.ü.f.d. Talıbov Ceyhun Şahmar oğlu

_____ **imza**

Proqram rəhbəri:

i.ü.f.d., dos. Şamxalova Samirə

Oqtay qızı

_____ **imza**

Kafedra müdiri:

i.e.d., prof. Kəlbiyev Yaşar

Atakişi oğlu

_____ **imza**

BAKİ – 2022

Elm andı

Mən, Məmmədov Murad Azər oğlu and içirəm ki, “İşğaldan azad olunmuş ərazilərin tikinti materialları ilə təchizatının logistik paylama kanallarının müəyyənləşdirilməsi” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

İŞGALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİN TİKİNTİ MATERIALLARI İLƏ TƏCHİZATININ LOGİSTİK PAYLAMA KANALLARININ MÜƏYYƏNLƏŞDİRİLMƏSİ

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktuallığı: İşgaldan azad olunmuş Qarabağ və ətraf rayonların bərpası, aparılan sürətli abadlıq-quruculuq işləri, bölgənin nəqliyyat loqistikası, tikinti materiallarının istehsalı və təchizatı məsələlərini aktuallaşdırır.

Tədqiqatın məqsədi: Əsas məqsəd 30 ilə yaxın işğal altında qalan ərazilərimizdə tikinti materialları ilə təchizat loqistikasının müəyyən edilməsi, mövcud nöqsan və problemləri, eləcə də perspektivləri analiz etmək, çatışmazlıqların aradan qaldırılması məqsədilə problemin həlli yollarını araşdırmaqdan ibarətdir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Dissertasiya işinin hazırlanması zamanı əsas tədqiqat metodları olan - SWOT analiz, təhlil, statistik təhlil, makro analiz və digər metodlardan istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın informasiya bazası: Dissertasiya işinin informasiya bazasının yerli və xarici alimlərin tikinti iqtisadiyyatı, logistika, marketinq və kommersiyaya dair elmi əsərləri və məqalələri, həmçinin, aparıcı yerli və xarici jurnallarda dərc olunmuş monoqrafiyalar, elmi məqalələr, beynəlxalq konfransların məruzələri, müxtəlif dillərdə internet resurslarının materialları təşkil edir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Dissertasiya işinin məhdudiyyəti, tədqiqat zamanı Azərbaycanın yalnız işgaldan azad edilmiş Qarabağ və ətraf rayonlarını əhatə edir və həmin ərazilərin tikinti materialları ilə təchizatının loqistikasına üstünlük verilir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Tədqiqat işinin yeniliyi ondan ibarətdir ki, Qarabağ və ətraf rayonların loqistikasının artan rolu, onun iqtisadi mahiyyəti elmi əsaslandırılmış, dövlət, regional və mikro səviyyələrdə səmərəli logistika sistemlərinin formalaşdırılması, inkişaf mexanizmi və tikinti kompleksində müəssisələrin idarə edilməsi sahəsində elmi-praktiki tövsiyələr verilmişdir və tikinti sahəsində innovativ logistikanın tətbiqi nəzəriyyəsi və metodologiyasını təşkil edən müddəalar işlənib hazırlanmışdır.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Tədqiqat işinin nəticələrindən tikinti sahəsi və tikinti materiallarının ticarəti ilə məşğul olan subyektlər istifadə edə bilər.

Açar sözlər: logistika, tikinti materiallarının loqistikası, logistik paylama kanalı, nəqliyyat loqistikası.

**LOGISTIC DISTRIBUTION CHANNELS OF EQUIPMENT WITH CONSTRUCTION
MATERIALS OF OCCUPIED AREAS
DEFINITION**

SUMMARY

The actuality of the subject: It actualizes the issues of restoration of Karabakh and surrounding areas, landscaping, energy logistics of the area, production and supply of construction materials.

Purpose and tasks of the research: The main goal is to identify the logistics of supply of construction materials in our occupied territories for about 30 years, to analyze and study the existing shortcomings and problems, as well as prospects.

Used research methods: Basic research methods – from SWOT analysis, analysis, statistical analysis, macro analysis and other methods.

The information base of the research: Scientific works and articles on construction economics, logistics, marketing and commerce, monographs published in journals, scientific articles, reports of international conferences, internet resurs.

Restrictions of research: The limitation of the dissertation is that the research topic covers only the liberated Karabakh and surrounding regions of Azerbaijan and prefers supply logistics.

The novelty and practical results of investigation: The growing role of logistics in Karabakh and surrounding areas, its economic essence is scientifically substantiated, provisions have been developed for the formation of efficient logistics systems at the state, regional and micro levels, the development mechanism and the theory and methodology of innovative logistics in construction

Scientific-practical significance of results: Entities engaged in construction sector and trade of construction materials.

Keywords: logistics, supply of construction materials, logistics distribution channel, transport logistics.

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul
ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
QHT	Qeyri-hökumət təşkilatları
MMC	Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət
SSRİ	Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı
SES	Su Elektrik Stansiyası
ASC	Açıq Səhmdar Cəmiyyət
CFO	Chief Financial Officer
GOSB	Gebze Organize Sanayi Bölgesi
TXBNM	Trans-Xəzər Beynəlxalq Marşrutu
LSP	Logistic Service Provider (Logistika Xidmət Proвайderləri)

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	8
I FƏSİL. LOGİSTİKA VƏ İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏR HAQQINDA ÜMUMİ MƏLUMAT.....	12
1.1. İşğaldan azad olunmuş ərazilər və logistika haqqında ümumi məlumat.....	12
1.2. Tikinti materiallarının təchizatında logistik paylama kanalları..	24
II FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRDƏ TİKİNTİ MATERIALLARI İLƏ TƏCHİZATIN LOGİSTİKASI.....	31
2.1. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti və logistika sektorunda cari vəziyyət	31
2.2. İşğaldan azad olunmuş ərazilərin tikinti materialları ehtiyatları və tikinti materialları təchizatında problemlər	42
III FƏSİL İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİN TİKİNTİ MATERIALLARI İLƏ TƏCHİZATINDA YARANAN PROBLEMLƏRİN HƏLLİ YOLLARI	51
3.1. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti materiallarının təchizatında logistik paylama kanalının seçilməsi	51
3.2. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti materialları topdan satış məntəqəsinin yerinin müəyyən edilməsi və nəqliyyat logistikasının rolu.....	61
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	76
İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI.....	78
ƏLAVƏLƏR.....	81
Cədvəllərin siyahısı.....	83
Şəkillərin siyahısı.....	83

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə “Böyük qayıdışın” təmin edilməsi üçün Azərbaycan dövləti tərəfindən kompleks fəaliyyət planlarının hazırlanması ilə bərabər artıq bu istiqamətdə olduqca əhəmiyyətli fəaliyyətlərə başlanılmışdır.

Bu fəaliyyətlər planına uyğun olaraq uzun illərdi öz torpaqlarından uzaq düşmüş məcburi köçkünlərin yenidən geri qaytarılması və orada yaxşı şəraitdə yaşaması dövlətin əsas məsələlərindən birinə çevirmişdir. Əfsuslar olsun ki, işğal dövründə mənfur düşmən tərəfindən şəhərlər, kəndlər, qəsəbələr dağıdılmış və talan edilmişdir. Bu səbəblə işğaldan azad olunmuş ərazilərin müasir standartlarla bərpası və yenidən qurulması, həmçinin, burada sürətli abadlıq-quruculuq işlərinin aparılması mövzusunı aktuallaşdırmışdır.

Təbii ki, şəhərlər, kəndlər və qəsəbələrdə bərpa və yenidən qurma işlərinin aparılması, yeni “Ağıllı şəhər” və “Ağıllı kənd” konsepsiyaları əsasında yaşayış məskənlərinin salınması üçün böyük həcmdə tikinti materiallarına ehtiyaclar yaranmışdır. Bunu qarşılamaq üçün ilkin olaraq tikinti materiallarının təchizatında fasiləsizliyi təmin etmək üçün düzgün logistik paylanma kanalının, nəqliyyat növünün və nəqliyyat xəttinin seçilməsi məsələlərini aktuallaşdırır.

Qarabağ ərazisinin strateji coğrafi mövqeyi və yaradılması planlanan şərq-qərb nəqliyyat dəhlizinin bu ərazidən keçməsilə Qarabağın logistik mərkəzə çevrilməsini təmin edəcəkdir. Bu dəhliz yalnız Çin ilə Avropanı birləşdirəcək nəqliyyat xətti deyil, həmçinin türk xalqlarını və dövlətlərini birləşdirəcək bir dəhlizdir. Bu səbəblə Qarabağ ərazisindən keçəcək nəqliyyat dəhlizinin (avtomobil və dəmiryolları) tez bir zamanda yaradılması mövzusunı daha da aktuallaşdırmışdır.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Mənfur düşmən tərəfindən işğaldan azad olunmuş ərazilərin uzun müddət işğalda saxlanması və burada həyata keçirdikləri dağıntı və istismar fəaliyyəti ərazinin iqtisadiyyatına böyük zərər vurmuşdur. Lakin bu müddət ərzində aparılan istismar fəaliyyətləri haqqında

yetəri qədər məlumatın olmaması, Qarabağ ərazisinin öyrənilmə səviyyəsini daha da aşağı salmışdır və Qarabağın iqtisadiyyatı, yeraltı və yerüstü sərvətləri, istehsal gücü və s. haqqında tədqiqat işləri aparılmamış yaxud da çox zəif aparıldığı üçün yetəri qədər məlumat olmamışdır.

Bu səbəblə ərazinin yenidən ciddi şəkildə tədqiq edilməsinə və buna dair müxtəlif elmi məqalələrin, əsərlərin, ədəbiyyatların, monoqrafiyaların yaradılmasına ehtiyac vardır.

İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə yenidən quruculuq işlərinin aparılması, nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması üçün M.Əkbərov, R.Əliyev, S.Mahmudova, T.Əliyeva, F.Hacıyev, İ Kərimli və digər iqtisadçıların elmi jurnallardakı məqalələrinə yer verilmişdir. Logistika elminin yaradılması, iqtisadiyyatda rolu, inkişafı, təkamülü, logistik paylanma kanalları və s. haqqında С.А.Чеховская, А.С.Владимиrowa, О.В.Хворов, А.Р.Ложкин və digər iqtisadçı alimlərin əsərləri, jurnallardakı məqalələri araşdırılmışdır. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə aparılan və aparılacaq tikinti işləri, o ərazilərdə olan tikinti materialları ehtiyatları və ora tikinti materiallarının təchizatının həyata keçirmək yolları həmçinin nəqliyyat dəhlizləri haqqında internet resurslarından istifadə edərək tədqiqatlar və təhlillər aparılmışdır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: 30 ilə yaxın işğal altında qalan ərazilərimizdə tikinti materialları ilə təchizat logistikasının cari vəziyyətini, mövcud nöqsan və problemləri, eləcə də perspektivləri analiz etmək, çatışmazlıqların aradan qaldırılması məqsədilə problemin həlli yollarını araşdırmaqdan ibarətdir. Məqsədə nail olmaq üçün tədqiqatın qarşısında qeyd olunan vəzifələr dayanır:

Qloballaşma və tikintidə şəbəkə strukturlarının inteqrasiyası şəraitində logistikanın artan rolunu və tikinti sahəsində çalışan subyektlərə qazandıracaqlarını aşkar etmək;

Azərbaycanda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti materialları ilə təchizatın logistikasının analizini aparmaq, onun cari vəziyyətini, problemlərini və perspektivlərini təhlil etmək;

İşğaldan azad olunmuş ərazilərin bərpa prosesində xarici ölkə və şirkətlərin iştirakı və rolunu müəyyənləşdirmək;

Mövcud problemlərin həlli istiqamətində paylama kanalının seçilməsi, topdan satış məntəqəsinin yerinin müəyyənləşdirilməsi və nəqliyyat logistikasının vəzifələrini müəyyənləşdirmək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti: Tədqiqat işinin predmetinin əsasında işğaldan azad olunmuş ərazilədə təmir-bərpa və quruculuq işlərinin həyata keçirilməsində tələb olunan tikinti materiallarının təchizatını edəcək logistik sistem dayanır. Tədqiqat işinin obyektində isə, bu logistik təchizat sistemi həyata keçirəcək logistik paylama kanalının seçilməsi və tətbiqi dayanır.

Tədqiqat metodları: Dissertasiya işinin hazırlanması zamanı əsas tədqiqat metodları olan - SWOT analiz, təhlil, statistik təhlil, makro analiz və digər metodlardan istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın informasiya bazası: Dissertasiya işinin informasiya bazasının yerli və xarici alimlərin tikinti iqtisadiyyatı, logistika, marketinq və kommersiyaya dair elmi əsərləri və məqalələri, həmçinin, aparıcı yerli və xarici jurnallarda dərc olunmuş monoqrafiyalar, elmi məqalələr, beynəlxalq konfransların məruzələri, müxtəlif dillərdə internet resurslarının materialları təşkil edir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Ondan ibarətdir ki, tədqiqatın mövzusu Azərbaycanın yalnız işğaldan azad edilmiş Dağlıq Qarabağ və ətraf rayonlarını əhatə edir və həmin ərazilərin yalnız tikinti materialları ilə təchizatının logistikasını müəyyənləşdirir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Tədqiqat işinin yeniliyi ondan ibarətdir ki, uzun illər ərzində Ermənistanın silahlı qüvvələri tərəfindən işğal altında saxlanılan və infrastrukturu tamamilə dağıdılmış Azərbaycanın Respublikasının ərazilərində tikinti sahəsində innovativ logistikanın tətbiqi nəzəriyyəsi və metodologiyasını təşkil edən müddəalar işlənib hazırlanmışdır. Bununla yanaşı, Qarabağ və ətraf rayonların logistikasının artan rolu, onun iqtisadi mahiyyəti elmi əsaslandırılmış, dövlət, regional və mikro səviyyələrdə səmərəli logistika sistemlərinin

formalaşdırılması, inkişaf mexanizmi və tikinti kompleksində müəssisələrin idarə edilməsi sahəsində elmi-praktiki tövsiyələr verilmişdir.

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti kimi onları göstərə bilərik ki, əldə olunmuş nəticələr işğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti və nəqliyyat sektorunun inkişafı, fasiləsiz tikinti materiallarının təchizatı, sürətli quruculuq işlərinin aparılması və nəqliyyat dəhlizlərinin salınması ərazinin investisiya mühitinin yaxşılaşdırılmasına və yerli, xarici şirkətlərin bu ərazilərdə fəaliyyət göstərməsinə zəmin yaradacaqdır. Nəticələrin tətbiq sahələri isə, logistik paylama kanallarının müəyyənləşdirilməsi, nəqliyyat logistikası və tikinti materiallarının təchizatı sahələridir.

I FƏSİL. LOGİSTİKA VƏ İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏR HAQQINDA ÜMUMİ MƏLUMAT

1.1. İşğaldan azad olunmuş ərazilər və logistika haqqında ümumi məlumat

Qarabağ Azərbaycanın ən qədim tarixi vilayətlərindən biridir. Qarabağın adı “qara” və “bağ” sözlərindən götürülmüşdür. Dünyanın hər yerində bu söz birləşməsi Azərbaycanın ərazisi kimi tanınır. “Qarabağ”ın Azərbaycanın bir vilayətinin, bölgəsinin adı kimi formalaşması tarixi, onun etimologiyasının daha elmi şəkildə izahına imkan verir. Çünki Azərbaycan dilində (həmçinin başqa türk dillərində) “qara”nın rəngdən başqa “sıx”, “qalın”, “böyük” və başqa mənaları da vardır. Bu baxımdan, “Qarabağ” termini “qara bağ” yəni “böyük bağ”, “sıx bağ”, “qalın bağ” və s. mənası kəsb edir. Beləliklə, Qarabağın özü kimi “Qarabağ” sözü də Azərbaycan xalqına məxsusdur. (<https://www.virtualkarabakh.az/az/post-item/22/31/qarabag-etimalogiyasi-erazisi-ve-serhedleri.html>)

Qarabağdan bəhs edərkən, qarşıya əvvəlcədən belə bir sual çıxır: Qarabağ haradır, Azərbaycanın hansı ərazilərini əhatə edir? Bu sualın cavabı bu gün daha aktualdır və erməni separatçıları tərəfindən törədilmiş “Dağlıq Qarabağ problemi”nin dərk edilməsi üçün mühüm əhəmiyyətə malikdir. Vaxtı ilə bu ərazini əhatə edən Azərbaycan dövlətinin – Qarabağ xanlığının vəziri olmuş Mirzə Camal Cavanşir özünün “Qarabağ tarixi” (1847) əsərində bu məsələdən bəhs edərkən yazırdı: “Qədim tarix kitablarının yazdığına görə Qarabağ vilayətinin sərhədləri belədir: cənub tərəfdən Xudafərin körpüsündən Sınıq körpüyə qədər – Araz çayıdır. İndi (Sınıq körpü) Qazax, Şəmsəddin və Dəmirçi-Həsənli camaatı arasındadır və Rusiya dövlətinin məmurları onu Krasnı most, yəni Qızıl körpü adlandırırlar. Şərq tərəfdən Kür çayıdır ki, Cavad kəndində Araz çayına qovuşaraq gedib Xəzər dənizinə tökülür. Şimal tərəfdən Qarabağın Yelizavetpolla sərhədi Kür çayına qədərdir- Goran çayıdır və Kür çayı çox yerdən keçib Araz çayına çatır. Qərb tərəfdən Küşbək, Salvartı və Ərikli adlanan uca Qarabağ dağlarıdır”. Mirzə Camalın mövqeyinin doğruluğunu göstərmək üçün qədim tarix kitablarına istinad etməsi təsadüfi deyil. Göründüyü kimi, siyasi-coğrafi məkan olaraq, tarixdə

həmişə “Dağlıq Qarabağ” deyil, bütöv halda, yəni dağlarını, düzənlərini əhatə edən ümumi bir “Qarabağ” anlayışı olmuşdur. Başqa sözlə, “Dağlıq Qarabağ” anlayışı çox sonraların məhsuludur. Adicə məntiq də bunu sübut edir. Əgər Dağlıq Qarabağ varsa, deməli düzən və ya aran Qarabağ da var! (<https://www.virtualkarabakh.az/az/post-item/22/31/qarabag-etimologiyasi-erazisi-ve-serhedleri.html>)

Məlum olduğu kimi, 1988-ci ilin fevral hadisələrindən sonra Qarabağ bölgəsinin separatçı terror qruplaşmaları və Ermənistan silahlı qüvvələri Qarabağı ələ keçirmək məqsədilə hərbi əməliyyatlara başladılar.

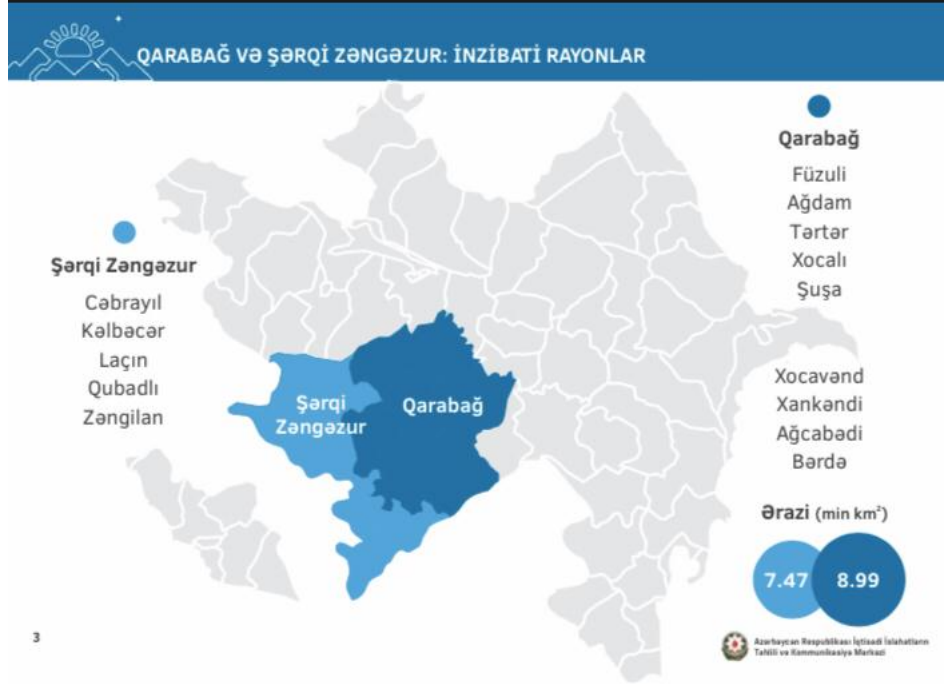
1992-ci il yanvarın 15-də Kərkidcaxan kəndi, fevralın 10-da Malibəyli, Quşçular kəndləri zəbt olunmuş, dinc və silahsız əhaliyə qarşı repressiyalar başlamış, Xocalı və Şuşanın mühasirə dairəsi daralmışdır. Daşaltı könüllülərinin əməliyyatı uğursuz olmuşdur.

Fevralın ortalarında erməni və sovet hərbi dəstələri Qaradağlı kəndini ələ keçirmişdilər. Fevralın 25-dən 26-na keçən gecə müasir tarixin ən dəhşətli hadisəsi baş vermişdir. Erməni hərbi dəstələri Xocalıda azərbaycanlılara qarşı amansız soyqırımını həyata keçirmişdir. Bu, “İkinci Dünya” müharibəsində faşizmdən sonra erməni separatçı terrorçularının və erməni hərbi qüvvələrinin bəşəriyyətə qarşı törətdikləri ən dəhşətli və kütləvi soyqırımıdır.

Sentyabrın 27-də Azərbaycan ordusunun Qarabağda başladığı uğurlu əks-hücum əməliyyatı nəticəsində noyabrın 9-na kimi 5 şəhər, 4 kənd və 286-dan çox kənd işğaldan azad edilmişdir.

Hazırda rayonun Cəbrayıl şəhəri və 90 kəndi, Füzuli şəhəri və rayonun 53 kəndi, Zəngilan şəhəri, Mincivan, Ağbənd və rayonun 52 kəndi, Qədrut kəndi və 35 kəndi, Xocavənd rayonunun 3 kəndi, Tərtər rayonunun 3 kəndi, Qubadlı şəhəri və Qubadlı rayonunun 41 kəndi, Xocalı rayonunun 9 kəndi, Şuşa şəhəri, Laçın rayonunun 3 kəndi, həmçinin Ağdərə və Murovdağ istiqamətlərində bir neçə strateji yüksəklik, Zəngilanda Bartaz, Sığırtskaya, Şükürataz yüksəklikləri və daha 5 adsız yüksəklik işğaldan azad edilmişdir.

Şəkil 1: İşğaldan azad edilmiş ərazilər



Mənbə: Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin məlumatı <https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/50106b9302c648fb32645cc9493f2dad.pdf>

Noyabrın 10-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, Ermənistanın Baş Naziri və Rusiya Federasiyasının Prezidenti münaqişə zonasında tam atəşkəs və bütün hərbi əməliyyatlar haqqında bəyanat imzalamışlar. Bəyanatda deyilir ki, Kəlbəcər, Ağdam və Laçın rayonları 2020-ci il dekabrın 1-dək Azərbaycana qaytarılmalı idi. Noyabrın 20-də verilən bəyanata əsasən, Ağdam rayonu Azərbaycana verilmiş, beləliklə, Ağdam şəhəri də daxil olmaqla rayonun işğal altında olan 73%-i azad edilmişdir.

Xatırladaq ki, erməni işğalçıları tərəfindən zəbt olunana qədər Ağdam rayonu bölgənin mühüm sənaye mərkəzi olmuşdur. Burada çox sayda sənaye müəssisələri fəaliyyət göstərmişdir.

Üçtərəfli bəyanata əsasən, noyabrın 25-də Kəlbəcər rayonu Azərbaycana qaytarılmışdır. Kəlbəcər şəhəri də daxil olmaqla, 147 yaşayış məntəqəsi işğaldan azad olunmuşdur. Dekabrın 1-də Laçın rayonu Azərbaycanın tərkibinə verilib. Beləliklə, üçtərəfli bəyanata uyğun olaraq, Ağdam, Kəlbəcər və Laçın rayonlarının sülh yolu ilə qaytarılması prosesi başa çatmışdır.

Şuşa Azərbaycanın tarixi və mədəniyyətinin simvolu, Respublikanın Qarabağ bölgəsinin ən böyük şəhəri olan, Xankəndinə gedən yolda strateji əhəmiyyətli nöqtədir. Onilliklər boyu yurd-yuvasından uzaqda yaşamağa məcbur olan Şuşanın yerli əhalisi, öz evlərinə qayıda biləcəkdir. Bütün bunlar isə, cənab Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan ordusunun uğurlu əks-hücum əməliyyatı ilə bağlıdır.

Şuşanın əsası 1752-ci ildə Qarabağ hakimi Pənahəli xan tərəfindən qoyulmuşdur. Şəhərdə Azərbaycanın çoxlu tarixi abidələri vardır. Burada görkəmli elm və mədəniyyət xadimləri doğulmuşdur.

Tarixi-mədəni zənginliyinə və təbii gözəlliyinə görə Şuşa Azərbaycanın simvolik şəhəri hesab olunur. Şuşanı Azərbaycan mədəniyyətinin və musiqisinin beşiyi də adlandırırlar. Mərhum prezident Heydər Əliyev bu şəhəri “Azərbaycan xalqının böyük abidəsi” adlandırırdı. “Şuşa əziz şəhərdir, qala bütün azərbaycanlılar üçün abidədir” – deyə Azərbaycan xalqının ümummilli lideri vurğulamışdır.

Ötən əsrin 90-cı illərinin əvvəllərində Şuşa Ermənistanın işğalçılıq siyasətinin əsas məqsədlərindən birinə çevrilmişdir. Rusların dəstəyini alan ermənilər 1991-ci ildə Xankəndini, 1992-ci il fevralın 26-da isə Xocalını işğal etdilər. Xocalıda törədilən qırğın nəticəsində 613 dinc sakin, o cümlədən qadınlar və uşaqlar öldürülmüşdür. 1992-ci il mayın 8-də Şuşa işğal olunmuşdur. Sonradan ermənilər Azərbaycanın Dağlıq Qarabağa bitişik rayonlarını işğal etmişdilər.

Beləliklə, Azərbaycan torpaqlarının 20 %-i Ermənistanın işğalı altına düşmüş, bir milyondan çox insan qaçqın və məcburi köçkünə çevrilmişdir. İşğal Azərbaycan iqtisadiyyatına böyük ziyan vurmuşdur. Minlərlə insan öz torpaqlarını tərk etmək məcburiyyətində qaldı. 300-dən çox tarixi mədəniyyət abidəsi dağıdılmışdır.

İşğaldan sonra, ermənilər işğaldan əvvəl 20 mindən çox azərbaycanlının yaşadığı Şuşada məskunlaşdılar. Əsrlər boyu Şuşanın əsl ağaları olan azərbaycanlılar 28 il Azərbaycanın başqa bölgələrində yaşamalı oldular.

Nəhayət, 2020-ci il noyabrın 8-də Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev tarixi xəbəri açıqlamışdır – Qarabağın incisi, Ermənistan Silahlı Qüvvələrinin bölmələrindən təmizlənmişdir.

Logistika kifayət qədər gənc elmdir, lakin onun ilkin qədim dövrlərdən bəri izləmək olar. Sözügedən elmin mənşəyi ilə bağlı bir neçə fikir vardır. Birinci versiyaya görə, logistika qədim Yunanıstanda yaranmış və sayma sənətini nəzərdə tutmuşdur.

Arximedın sözlərinə əsaslanaraq qeyd etmək olar ki, eramızdan əvvəl IV əsrdə Yunanıstanda “logistik” və ya başqa sözlə, ictimai özünüidarə məmuru peşəsi artıq mövcud olmuşdur. Vəzifə hər il püşkatma yolu ilə təyin olunurdu və vəzifələrə hesabatların yoxlanılması daxildir. İkinci versiya logistika anlayışının eramızın IX əsridə meydana gəldiyini və Bizansla əlaqəli olduğunu iddia edir. “Logistik” saray əyanları vergilərin yığılması və yenidən bölüşdürülməsinə nəzarət edirdilər. Başqa bir versiyaya görə, Bizansda logistika ordunu təmin etmək sənəti kimi istifadə olunmuşdur. (Чеховская С.А., 2018, p77)

İlkin yarandığı dövrdə hərbi sahədə – silahlı qüvvələrin terminologiyasında istifadə edilməyə başlayan “logistika” termini öz etimologiyasını yunan dilində “λογιστική” sözündən götürmüşdür. Bu kəlmə ilk dəfə Bizans imperatoru VI Leo (865-912-ci illərdə hakimiyyətdə olmuşdur) tərəfindən döyüş sənətinə dair traktatlarda istifadə edilmişdir. Bizans imperiyası imperatorunun sarayında çalışan logistiklərin vəzifəsinə qida və ərzaq məhsullarının paylanması işləri daxil idi.

“Antik dövrdə logistika ərzaqları, təchizatçıları nəqletmə və yerdəyişmə mənasını daşımış və o dövr üçün riyaziyyat hesablama alqoritmləri məcmusu başa düşülmüşdür. Qədim Romada logistiklər legionerlərin yemək və yatacaq yerlərinin təşkili ilə məşğul olmuşlar. Qədim Yunanıstanda Afinanın maliyyə işlərini aparan dövlət qulluqçularının idarələri “logisteriya” adlanmışdır. Arximed yaşadığı dövrdə cəmi 10 nəfər logistik olduğunu öz əsərlərində qeyd etmişdir. Napoleon Bonapart öz ordusunun hərəkəti zamanı hərbi sursat, ərzaq və ordunun yaşayış yeri ilə təmin edilməsində logistik yanaşmalardan istifadə etmişdir”

XX əsrin əvvəllərində müharibə aparan və yarım müharibəyə hazırlaşan hərbi hissələrin təchizatı nəticəsində hərbi sursat, nəqliyyat və ehtiyat hissələrinin göndərilməsi, planlaşdırılması, idarə edilməsi, təminatı kimi məsələlərdə logistik metodlardan geniş istifadə olunmuşdur.

“Logistika” termini rus dilinə XIX əsrin əvvəllərində fransız hərbi mütəxəssisi Antuan Jomini tərəfindən daxil edilmişdir.

Logistika əmtəə axınlarının xammal tədarükçülərindən istehsal müəssisəsi vasitəsilə son istehlakçılara ötürülməsi üçün müəssisənin bütün funksional bölmələrinin birgə fəaliyyətinin təşkili haqqında elmdir. O, təkcə əmtəə axınlarını deyil, həm də əlaqəli axınları – məlumat və maliyyə axınlarını öyrənir.

Logistika tipologiyasında maddi logistika, resurs logistikasının ən mühüm komponentidir. Logistikanın müasir inkişafı mərhələsində maddi logistika nəqliyyat və anbar məzmununa malikdir və sahibkarlıq planında bu formada gələcək mütəxəssislər tərəfindən öyrənilməsi üçün təklif olunan nəqliyyat və anbar logistikasını formalaşdırır. İdarəetmə, təşkilati və idarəetmə aspektlərinə vurğu, bu prosesin bölünməsinə və nəqliyyat logistikası və anbar logistikasının müstəqil nəzərdən keçirilməsini təklif edir.

Bildiyiniz kimi, “materiallar” termini xammal, əsas və köməkçi materiallar, yanacaq, enerji, alınmış məhsullar, kombinezonlar, təmir üçün ehtiyat hissələri, alətlər və s. əmək obyektini kimi istifadə olunan, istehsalın müxtəlif maddi elementlərini ümumiləşdirən, birləşdirən termindir.

Logistikanın tipologiyası ilə məşğul olarkən və maddi logistikanı vurğulayarkən, biz yenə də onu daha da xammal, yanacaq, enerji və s. logistikaya bölməyi məqsəduyğun hesab etmirik. Maddi logistikanı, onun idarəetmə obyektləri nöqtəyi-nəzərindən nəzərdən keçirməmək, yerinə yetirilən logistik əməliyyatların xüsusiyyətlərinə, yəni nəqliyyat və anbar logistikasına əsaslanaraq onun tərkib hissələrini ayırmaq daha düzgündür. Təbii ki, onlar bir-biri olmadan mövcud ola bilməzlər; logistikanın bütün atributlarını saxlayaraq, böyük bir logistika sistemində axınların və ehtiyatların qarşılıqlı əlaqəsini simvollaşdırırlar.

Logistikanın məşğul olduğu əsas məsələlər bunlardır:

1) müəssisənin xammal və məsrəf materialları ilə təchizatının idarə edilməsi (buraya tədarükçünün seçilməsi, optimal həcm, strukturunun və çatdırılma ritminin hesablanması, təchizatçının səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi kimi problemlərin həlli daxildir);

2) daşıma və anbar təsərrüfatının planlaşdırılması, nəzarəti, idarə edilməsi (bu mərhələdə daşıyıcının seçilməsi, anbar binalarına mülkiyyət forması, malların qəbulunun təşkili və keyfiyyətinin yoxlanılması vəzifələri həll edilir);

3) xammal, material və yarımfabrikatların zavodda emalı;

4) hazır məhsulun sonuncunun maraq və tələblərinə uyğun olaraq, istehlakçıya çatdırılması (malların tələb olunan çeşid siyahısının aparılması, müştərilərin sifarişlərinin vaxtında işlənməsi, marketinqin yeni forma və üsullarının axtarışı, ticarət fəaliyyətinin təhlili);

5) müvafiq məlumatların ötürülməsi, saxlanması və emalı. (http://xn--80azqa.xn--p1ai/load/logist_2018.pdf, 2018)

Təşkilat idarəetməsi nöqteyi-nəzərindən logistikaya təchizat prosesində material axınlarının strateji idarə edilməsi kimi baxmaq olar: materialların, hissələrin, hazır avadanlıq və s. alınması, daşınması, satışı və saxlanması. Konsepsiya, müvafiq məlumat axınlarının, eləcə də maliyyə axınlarının idarə edilməsini əhatə edir. Logistika həm bir müəssisə çərçivəsində, həm də bir qrup müəssisə üçün istehsal, satış və əlaqəli xidmətlərin xərclərini optimallaşdırmağa və tənzimləməyə yönəlmişdir.

Logistikanın əsas tədqiqat obyektləri bunlardır: logistik əməliyyatlar, zəncirlər, sistemlər, funksiyalar, material və informasiya axınları, logistika xərcləri. (Владимирова А. С. və Василюк Ю. И., p108)

Logistikanın vəzifələri mal dövriyyəsinin idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsini, material və məlumat axınlarının tənzimlənməsini, nəzarətinin inteqrasiya olunmuş effektiv sisteminin yaradılmasını, həmçinin məhsulun çatdırılmasının yüksək keyfiyyətinin təmin edilməsini ehtiva edir. Logistikanın məqsədi şirkətin ən yüksək səmərəliliyinə nail olmaq, rəqabətqabiliyyətini artırmaqdır.

Şirkətin fəaliyyətinin xüsusiyyətlərindən asılı olaraq, müxtəlif logistika sistemlərindən istifadə olunur. Logistika sistemi logistika zəncirinin (istehsal müəssisələri, nəqliyyat, ticarət təşkilatları, mağazalar və s.) iştirakçılarının logistikanın əsas vəzifələri yerinə yetirildiyi şəkildə qurulmuş hərəkətlərinin məcmusudur.

Logistika üzrə ilk elmi əsərlər yalnız XX əsrin əvvəllərində ortaya çıxmışdır. Bu vəziyyətdə ona saymaq bacarığı kimi deyil, planlaşdırma, idarəetmə və təchizat hərbi sənəti kimi baxılmışdır. Napoleonun ordusuna maddi-texniki təminat tətbiq etdiyi güman edilirdi.

Hərbi logistika “İkinci Dünya” müharibəsi illərində logistika sahəsində geniş yayılmışdır. Qoşunlar ərzaq, sursat və digər zəruri əşyalarla təminat sistemindən tamamilə asılı idi. Bütün bölmələrin yaxşı təşkil edilmiş və əlaqələndirilmiş işi, materialın vaxtında çatdırılmasına kömək etdi və döyüş əməliyyatlarının effektivliyini artırdı.

Sovet İttifaqı “Böyük Logistika” layihəsini həyata keçirən ilk ölkə olmuşdur. Bu layihənin mahiyyəti işğal təhlükəsi altında olan müəssisələrin sökülərək daşınması, sonradan işə salınması və qısa müddət ərzində cəbhəni məhsulla təmin etməsi idi.

XX əsrin ikinci yarısında logistika tədricən iqtisadi praktika sferasına daxil olur və istehsal elminə çevrilir. Müasir təfəkkürdə “logistika” termininin son mənası “biznes” və “iqtisadiyyat” anlayışları ilə müəyyən edilir. (Чеховская С.А., 2018, p.77)

Logistika material, məlumat və insan axınını minimal xərclərlə rəşional idarə etməyə imkan verən bir vasitədir. Logistika bir elm olaraq, məqsədi onları optimallaşdırmaqla, axınlara nəzarət üsullarının inkişafı ilə məşğul olur. Bu elm əmtəə dövriyyəsi prosesində səbəb-nəticə əlaqələri qurur və əldə edilən məlumatlardan istifadə edərək axının idarə edilməsinin səmərəli təşkilati formalarını qurur.

Logistikanın bir neçə növü vardır:

- hərbi logistika;
- biznes logistikası.

Logistikanın praktiki vəzifəsi aşağıdakı elementləri idarə etməkdir: anbarlar, ehtiyatlar, nəqliyyat, qablaşdırma və məlumat. Biznes logistikası bölməsində bir neçə alt növ vardır:

1) Satınalma – Burada məqsəd müvafiq keyfiyyətdə materialların vaxtında tədarükü ilə istehsalı səmərəli şəkildə təmin etməkdir. Onlar ənənəvi çatdırılma üsulundan (birdəfəlik və ya operativ) ehtiyac olduqda istifadə edirlər;

2) Paylanma – Satıcılar və alıcılar arasında malların yenidən bölüşdürülməsindən ibarətdir;

3) Satış – Bu, vaxtında istehsal olunan malların müəyyən edilmiş yerdə, uyğun xərclərlə satışı ilə bağlıdır. O, nəqliyyat və logistika şirkətinə həvalə edilə bilər;

4) Nəqliyyat – Malların bir nöqtədən digərinə optimal daşınmasını təmin edir. Nəqliyyat logistikasının funksiyaları kadrların (yükləyicilərin, sürücülərin) seçilməsində, nəqliyyat vasitəsinin seçimində (həcmi, oturacaqların sayı, yükqötürmə qabiliyyəti nəzərə alınmaqla) və göstərilən xidmətlərə görə qiymətlərin formalaşmasındadır. Nəqliyyat logistikasının vəzifələrinə nəqliyyat prosesi iştirakçılarının texniki və texnoloji bağlılığının təmin edilməsi, onların iqtisadi maraqlarının əlaqələndirilməsi, habelə vahid planlaşdırma sistemlərindən istifadə daxil edilir.

5) Gömrük – Sərhədi keçməli olan mallarla, idxal və ixracla birbaşa məşğul olur. Daşıma zamanı yaranan suallar və problemlər gömrük logistikası tərəfindən həll edilir.

6) Ehtiyat logistikası – Malların saxlanması ilə bağlı sualları həll edir:

➤ nə qədər, nə vaxt və hansı həcmdə buraxıla bilər,

➤ nə və nə vaxt alınmalı, anbarlar arasında nə yenidən bölüşdürülməlidir.

7) Anbar logistikası – Anbarla bağlı bütün proseslərə cavabdehdir: qəbul, saxlama, göndərmə;

8) İnformasiya logistikası – Məlumatın effektiv şəkildə yayılması üçün bütün proseslərə təsir göstərir;

9) Kompleks – Adından da göründüyü kimi, bütün məhsulun həyat dövrü boyunca prosesin idarə edilməsinə kompleks yanaşma tələb edir. O, qeyri-

müəyyənlik risklərini azaltmağa və malların istehsalı və satışı ilə bağlı bütün axınları effektiv idarə etməyə imkan verir.

10) Ekoloji logistika – Bütün istehsal mərhələlərini müşayiət edir və tullantıların toplanması, çeşidlənməsi və atılmasını və ekoloji cəhətdən təmiz saxlanmasını təmin edir. Ekoloji logistika ətraf mühitin icazəsiz çirklənmədən qorunmasına kömək edir;

11) Qənaətcil logistika – Logistika və qənaətcil istehsal prinsiplərini birləşdirir. Nəticədə, təchizat zəncirində iştirak edən bütün təşkilatların iştirak etdiyi bir çəkmə sistemi təşkil edirlər. Bu, bütün anbarlarda ehtiyatları azaltmağa, həmçinin daşınma və saxlama xərclərini minimuma endirməyə imkan verir;

12) Şəhər və ya bələdiyyə logistikası – Şəhərin infrastrukturunu və alt sistemləri daxilində axan bütün növ axınların səmərəli idarə olunmasına yönəlmişdir. (Чеховская С. А., 2018, p.78-79)

İstehsalçıdan kommersiya vasitəçilərinə malların paylanması optimal variantının seçərkən, malların son istehlakçılara bütün keçid zəncirini nəzərə almaq lazımdır. Həmçinin minimum çatdırılma müddətinə, optimal xidmət səviyyəsinə və xərclərin minimum səviyyəsinə çalışmaq lazımdır.

Material axınları müxtəlif mənbələrdən həyata keçirilə bilər: Bunlara xammal tədarükçülərini, istehsal müəssisələrini (hazır məhsul olaraq), paylama mərkəzlərini misal göstərə bilərik. Bütün hallarda, material axınlarının son təyinatı istehsal və ya qeyri-istehsal ola bilən istehlakçıdır. Material axınının tədarükçüsü və istehlakçısı logistika kanalında iki mikrologistik sistemdir.

Logistika kanalı - Material axınını istehsalçıdan istehlakçıya çatdıran vasitəçilər toplusudur. Material axınının müəssisədən istehlakçıya çatdırılma prosesində konkret iştirakçılar olana qədər bu daşınmanı həyata keçirən vasitəçilərdir. İstehsal müəssisəsi materialların satışı zamanı istehlakçı (pərəkəndə ticarət müəssisələri) ilə birbaşa işləməkdən imtina edilməsinə dair qərar qəbul edərsə, kommersiya vasitəçisi, daşıyıcı və ya sığortaçı ilə müqavilə bağlayarsa, beləliklə logistika zəncirini formalaşdırmış olur.

Paylama kanalı - Dəyər zəncirini təşkil edən və son istehlakçılara mal və xidmətlərin çatdırılması funksiyalarını yerinə yetirən təşkilatların məcmusudur. Paylama kanalı onun bir-biri ilə əlaqəli və bir-birindən asılı olan iştirakçılardan ibarətdir. Onların birgə səyləri malların istehsalına və son istehlakçılara paylanmasına yönəlmişdir.

Logistika zənciri – Xarici material axınını bir logistika sistemindən digərinə gətirmək üçün logistik əməliyyatları yerinə yetirən iştirakçılar toplusudur. (https://studref.com/659343/ekonomika/vybor_logisticheskikh_kanalov)

Təşkilatın fəaliyyətindən asılı olaraq bir neçə logistika sistemi fərqləndirilir (təchizat zəncirində iştirak edən elementlərin hərəkətləri).

Paylanma müxtəlif tərifləri vardır. Amerika Marketinq Assosiasiyası paylama kanalını malların, məhsulların və ya xidmətlərin satışının həyata keçirildiyi xarici agentlər və dilerlər, topdan və pərakəndə satıcıları birləşdirən struktur kimi xarakterizə edir.

Paylama kanallarının birbaşa və dolaylı növləri vardır. Birbaşa logistika kanalları vasitəçi strukturlardan istifadə etmədən material axınlarını istehsalçı və istehlakçı arasında qurur. Bu tip paylama kanallarında istehsalçı tərəfindən logistika və marketinq proqramlarına nəzarət və hədəf bazarlara məhdud çıxışla xarakterizə olunurlar.

Dolaylı logistika kanalları əmtəə məhsullarının satışının xarakterindən asılı olaraq material axınlarını vasitəçi strukturların iştirakı ilə xarakterizə olunur. Bu tip material axınlarının idarə edilməsində istehsalçının məhdud nəzarəti və istehlakçılarla əlaqələrin zəifləməsi ilə xarakterizə olunurlar. (Хробоp O.B., Жyрбeнko A.M., 2013, p.218)

Topdan satış məntəqəsi – istehsalçıdan və ya digər topdan satış məntəqəsindən malların və materialların depolanmasını (saxlanmasını), daşınması, maliyyə, riskləri üzərinə götürməsi (malın saxlanması zamanı xarab olması və ya oğurlanması, daşınması zamanı qırılması yaxud da yoxa çıxması və s.), kimi vasitəçi fəaliyyətləri öz üzərinə götürərək paylamayı həyata keçirən logistika kanalıdır. Beləliklə, topdan satış logistik paylama kanalı istehsalçılarla, emal

sənayesi ilə, pərakəndə satış məntəqələri və digər istehlakçılar üçün xidmət edən təsərrüfat subyektidir. (Pazarlama ve Perakende Toptancilik, 2011, s. 2)

Distribyutorlar- Məhsulun istehsalçı ilə biznes istifadəçiləri arasında kanal rolunu oynayan bir firmadır. Sənaye distribyutorlarını “məhsulları yenidən satan və həmin firmaların mallarının və ya xidmətlərin istehsalında istifadə etmək üçün digər firmalara köməkçi xidmətlər göstərən firma” kimi müəyyən edilmişdir. (Mudambi S.and Aggarwal R., 2003, p.319)

Diler – Diler hər hansı bir şirkətin məhsulları topdan alır və onları partiyalarla (pərakəndə olaraq yaxud kiçik topdan) satışını həyata keçirən təsərrüfat subyektləridir. Həmçinin dilerlər müəyyən məhsulları, qiymətli kağızları da əvvəlcədən alıb, daha sonra məzənnədə artım baş verdiyi zaman öz adından satmaq hüququna da malikdirlər ki, öz gəlirlərini bu sahədən də əldə edə bilirlər.

Pərakəndə satış – Pərakəndə satış biznes və istehsalçı müştərilərə satılan topdan satışdan fərqli olaraq malların və xidmətlərin son istehlakçıya olan satışdır. Pərakəndə satıcılar birbaşa istehsalçıdan, yaxud topdan satıcılardan böyük miqdarda alır və çox mənfəət əldə etmək üçün az miqdarda son istehlakçılara satış ilə məşğul olur. Pərakəndə satıcılar istehsalçıdan-son istehlakçıya qədər olan logistik zəncirin son halqasını təşkil edirlər.

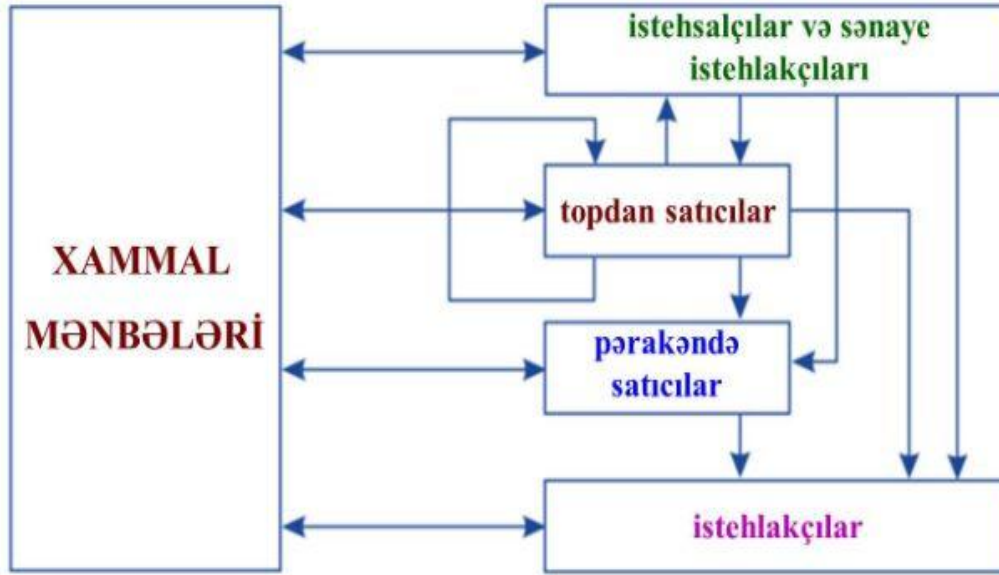
Texniki cəhətdən, paylama kanalı məhsula sahib olan və ya bazar mübadiləsi prosesində mülkiyyət hüququnu, ilk sahibdən son müştəriyə ötürülməsini asanlaşdıran şirkətlər qrupudur. Şəkil 2-də tamdəyərli bazar mübadiləsi üçün zəruri olan paylama kanallarının tipik strukturu təsvir edilmişdir.

Mütəxəssislərin qənaətinə, müasir qlobal elmi trendlərin fonunda logistikaya maraq artır. Qeyd etmək lazımdır ki, bu gün təşkilatlar üçün malların daşınması və ya depolaması üçün məsul şəxsin olması kifayət deyil, logistika prosesinin koordinatorları, korporativ logistika üzrə strateji planlaşdırma təşkilatçıları, analitiklər, inteqrasiya olunmuş informasiya sistemləri və müraciət edə biləcək top menecerlər lazımdır.

Logistikaya belə fəal diqqət, onun sürətlə inkişafına gətirib çıxarır, bu fakt qısa müddət ərzində logistika şöbələri olan təşkilatların sayının artması ilə

təsdiqlənir və logistika texnologiyalarının standartları da, kifayət qədər populyarlaşmışdır. Beləliklə, logistikanın korporativ strategiyanın mühüm elementi kimi yerləşdirildiyini görürük.

Şəkil 2: Tamdöyərli bazar mübadiləsi üçün lazım olan tipik paylama kanalları



Mənbə: “Studref” tələbələrin referat məqalələri və materialları saytı https://studref.com/436381/logistika/logisticheskie_kanaly_seti_logistike

1.2. Tikinti materiallarının təchizatında logistik paylama kanalları

Bu gün logistikanın istifadəsi bir çox sənaye sahələrində aktualdır. Çoxlu sayda tədqiqatçı logistika problemləri ilə maraqlanır. Müxtəlif müəssisələr, şirkətlər, hətta dövlətlər uzun illərdir ki, bunu öz fəaliyyət sahələrində tətbiq edirlər.

İnşaat sənayesi cəmiyyətlərin fiziki mühitini yaxşılaşdıran istehsal və ticarət obyektləri, sığınacaq və insanların rahatlığı üçün vacib olan müxtəlif sosial obyektlər tikərək sivilizasiyaların inkişafına töhfə verir. Takim və Akintoye tikinti sənayesinin hər bir xalq üçün həyati əhəmiyyət daşdığını iddia edərək, dövlətlərin iqtisadi artımının binaların, yolların və körpülərin inkişafına baxmaqla ölçülə biləcəyini iddia edirlər. Sənaye, dünya miqyasında strateji əhəmiyyəti ilə ölkə iqtisadiyyatının böyük bir hissəsini təmsil edir. <https://scienceforum.ru/2014/article/2014000730>

İnşaat sənayesinin spesifik xüsusiyyəti tikinti obyektlərinin məkan və zaman baxımından bölünməsidir. Daşınma, saxlama, anbar və yük emalı əməliyyatları hər hansı bir tikinti texnologiyasında və təşkilatında mütləq mövcuddur. Xarici ədəbiyyatda onlara adətən məhsulların fiziki paylanması deyilir.

Logistika tikinti sənayesində xüsusilə mühüm rol oynayır. Hər hansı bir tikinti meydançasında tədarükün kəsilməsi səbəbindən qısamüddətli fasilə, belə problemlərə və iqtisadi itkilərə səbəb ola bilər. İdeal tədarük səviyyəsinə nail olmaq, materialların hamar və fasiləsiz təchizatını təmin etmək üçün logistikadan istifadə etmək lazımdır.

Məsələn, bir nəqliyyat logistiki xammalın daşınması üçün günün düzgün vaxtını təyin edərək, tıxaclar olmadan düzgün marşrutu hesablaya bilər və bununla da yanacaq qənaət edə və materialların vaxtında çatdırılmasını təmin edə bilər. (<https://scienceforum.ru/2014/article/2014000730>)

Tikinti sənayesindəki logistik prosesləri nəzərə alaraq qeyd edirik ki, tikinti sənayesi aşağıdakılarla xarakterizə olunur:

➤ Əsaslı tikintinin bütün seqmentlərinə aid olan ümumi xüsusiyyətlər, məsələn, torpaq sahəsinə bağlanma, uzunmüddətli tikinti müddəti, böyük ilkin xərclər və digər oxşar amillər;

➤ Tikinti ilə digər bazar seqmentləri arasındakı fərq. Mənzil və mülki sektorda tikinti işləri aparan tikinti-quraşdırma təşkilatları ən çox yerli bazarlarda fəaliyyət göstərir, istehsalat tikinti işləri çərçivəsində fəaliyyət göstərən təşkilatlar isə təsis qurumlarına xidmət etdikləri üçün regional bazarlara aiddir. Tikinti konstruksiyaları və texniki vasitələr sənayesi bazarını nəzərdən keçirsək, bu bazarın regionlararası təsir sferasına malik olduğu qənaətinə gəlmək olar.

Tikinti materiallarının istehsalçıdan daşınması yolunda prosesin neçə mərhələdən ibarət olmasından, eləcə də vasitəçilərin iştirakının vacib olub-olmamasına baxmayaraq, aşağıda sadalanan prosedurlar həyata keçirilir.

1. Bazarın marketing tədqiqatı
2. Satışı təşviq etmək üçün reklam və məlumat fəaliyyəti
3. Potensial alıcıların müəyyən edilməsi

4. Potensial alıcılarla danışıqların aparılması və lazımi sənədlərin icrası
5. Əmtəə axınlarının hərəkəti, həmçinin nəqliyyat və anbar
6. Məhsulların hərəkətinin, o cümlədən mümkün maliyyə risklərinin nəzərə alınmasının maliyyələşdirilməsi

(https://studref.com/436381/logistika/logisticheskie_kanaly_seti_logistike)

Bu prosedurlara əsasən ilkin olaraq bazarda marketing tədqiqatını həyata keçirərək hansı tikinti məhsullarına tələbat, ehtiyac olduğunu müəyyənləşdirməli, hansı tikinti məhsullarını gətirmək imkanlarımızın olduğunu müəyyənləşdirməliyik. Daha sonra gətirilən məhsulların alıcılara tikinti məhsullarının satışına təşviq yaratmalı, məhsullarımız haqqında alıcıları məlumatlandırmalı, fuarlarda, sərgilərdə iştirak edərək, rəsmi internet sahifəsi yaradaraq məhsulları tanıtmalı, müvafiq şirkətlərə məhsullar haqqında kataloqlar, jurnallar verərək həm məlumatlandırmalı və reklamını həyata keçirməliyik. Bunlar arasından növbəti prosedurda potensial alıcılarımızı seçməli və onlarla danışıqlar aparılmalıyıq. Burada yalnız məhsul satmaqla deyil, həmçinin müştəri ilə yaxın dostluq münasibətləri qurmalı, daim maraqlanmalı, həmçinin əlavə xidmət dəstəyi göstərərək müştərilərimizi əldə saxlamalıyıq.

Müasir iqtisadiyyat, tikinti prosesi iştirakçılarının əməkdaşlığına tam yenidən baxılmasını tələb edir. Bu, daha çox tikinti fəaliyyətinin maddi təminatına aiddir. Tikinti sektorundakı vəziyyət tikinti materialları istehsalçılarından hazır məhsulun satışının təşkili səviyyəsini yüksəltməyi, müştərilərdən isə onların alınması və təyinat yerinə çatdırılması xərclərini minimuma endirməyi tələb edirdi.

Tikinti təşkilatlarının maddi-istehsal təminatı alt sistemlərinin əsas vəzifələri bunlardır:

- Tikinti prosesinin lazımi keyfiyyətdə və tələb olunan həcmdə tələb olunan xammal ilə vaxtında təmin edilməsi;
 - Maddi ehtiyatlardan səmərəli istifadə üçün əlverişli mühitin yaradılması.
- Onlar, aşağıdakılardan ibarətdir:
- ✓ Əmək məhsuldarlığını artırmaqla insan resurslarının artırılmasında;

- ✓ Aktivlərin gəlirlilik dərəcəsinin və dövriyyə aktivlərinin dövriyyəsinin dəyişməsinə;
- ✓ Vahid və fasiləsiz işə nəzarətdə;
- ✓ Sonrakı tikinti işlərində təkrar emal edilmiş materiallardan ən yaxşı şəkildə istifadə edilməsinə;
- ✓ İnvestisiya fondlarının səmərəliliyinin artırılmasında və digər bu kimi tədbirlərdə;
- ✓ Tikinti prosesinin istehsal və texnoloji tərəfinin, habelə tikinti-quraşdırma (xidmətlərinin) keyfiyyətinin yalnız təxmin edilən tikinti təşkilatının deyil, həm də bu fəaliyyət sahəsindəki rəqiblərinin təhlili, tikinti məhsullarının rəqabətqabiliyyətli xassələrinin artırılmasına dair təkliflər. (Ложкин А.Р., Шаламова О.В., 2015, p.2)

Tikintidə verilmiş vəzifələri yerinə yetirmək üçün təmin edilməlidir:

- ❖ Tikinti bazarının fəaliyyətinə dair hər bir fərdi tikinti obyektinə üzrə aparılan marketing tədqiqatlarının həyata keçirilməsi;
- ❖ Tikinti fəaliyyətində müəyyən edilmiş norma və standartlara ciddi riayət edilməsi;
- ❖ Müəyyən istehsal və xammala, resurslara tələbatın tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsinə və istehlak normalarının aşağı salınmasına yönəldilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsi;
- ❖ Tikinti prosesinin maddi-istehsal təminatının optimallaşdırılması və layihələndirmə üsullarının təkmilləşdirilməsi üçün mümkün konfigurasiyaların seçilməsi;
- ❖ Bu fəaliyyət sahəsinə daxil olan bütün alt sistemlərin maddi xammal ilə vaxtında təchiz edilməsi;
- ❖ İstehsal və xammaldan istifadənin tənzimlənməsi və nəzarəti;
- ❖ Tikinti işləri nəticəsində yaranan tullantıların təmizlənməsi üzrə tədbirlərin həyata keçirilməsi;
- ❖ Həm ayrı-ayrı xammaldan, həm də bütövlükdə tikinti prosesinin istifadəsinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi və onlardan səmərəli istifadəni təşviq edən tədbirlərin tətbiqi. (Ложкин А.Р., Шаламова О.В., 2015, p.2-3)

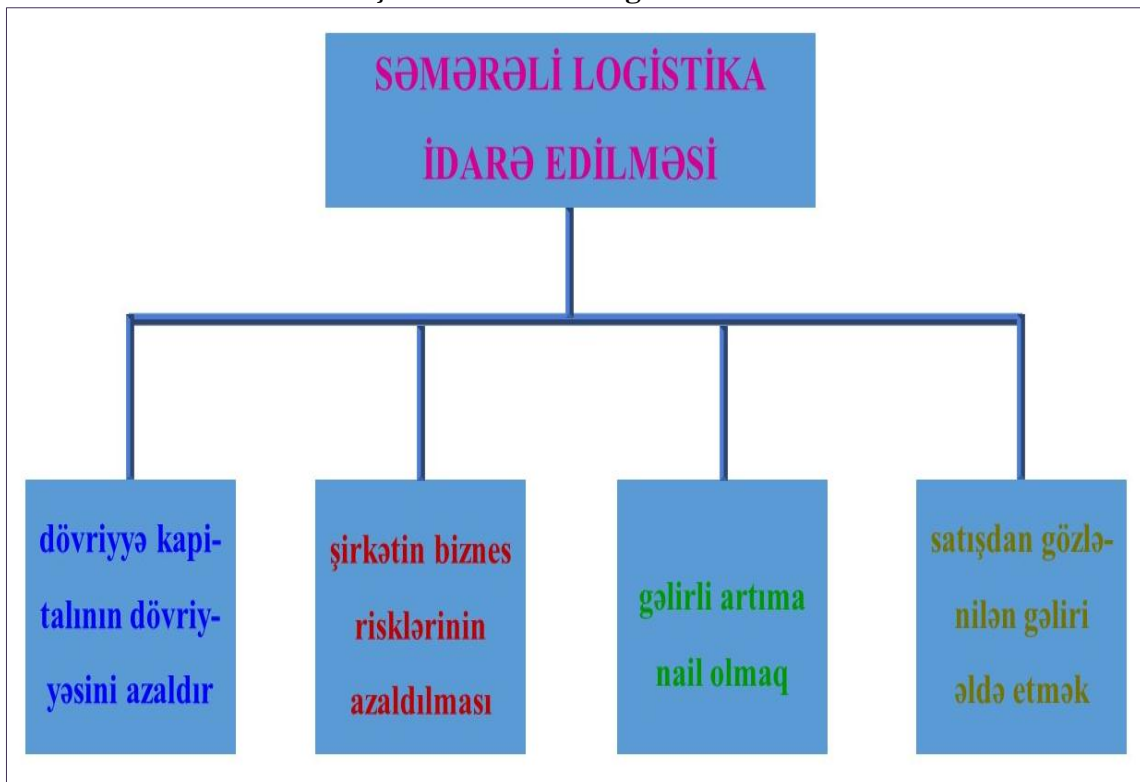
Logistikanın səmərəli idarə edilməsi müəssisənin maliyyə vəziyyətinə müsbət təsir göstərir. Beləliklə, eyni anda dörd problemi həll edir:

1. Dövriyyə vəsaitlərinin dövriyyəsinə azaldır. İdeal sifariş və təkrarlanan müştəri şirkət vəsait yığığını əhəmiyyətli dərəcədə optimallaşdırır və debitor borcları üzrə dövriyyə kapitalı dövrünü azalda bilər.

Digər tərəfdən, kreditor borclarının aktiv şəkildə idarə edilməsi dövriyyə kapitalının dövriyyə müddətinin artımını minimuma endirməyə kömək edir. Çatdırılma təsdiqləndikdən sonra, hesab-fakturaları qəbul edərək və təchizatçılara mümkün qədər tez ödəniş etməklə, CFO şirkətin hesabda cari pul vəsaitlərini maksimum dərəcədə artırma bilər. Logistika xidmətinin səmərəli idarə edilməsi tələb olunan dövriyyə vəsaitinin həcmində əhəmiyyətli dərəcədə azalma ilə nəticələnir.

(Şəkil 3.) (Ложкин А. Р., Шаламова О.В., 2015, р.4-5)

Şəkil 3: Effektiv logistika idarəetməsi



Mənbə: “Евразийский Научный” jurnalı. . (Ложкин А.Р., Шаламова О.В., 2015, р.4)

2) Şirkətin biznes risklərinin azaldılması. Qlobal miqyasda logistika proseslərində müəyyən qeyri-müəyyənliyə baxmayaraq, çəkilən ümumi logistik xərclərin effektiv optimallaşdırılması, korporativ büdcənin və ümumi mənfəətin idarə

edilməsinə və yuyulmasının qarşısını almağa kömək edir. Çox vaxt tədarükçünü seçərkən, şirkətlər tədarük olunan xammal vahidi üçün yalnız ən aşağı qiyməti axtarır, lakin qlobal təchizat zənciri sisteminə xas olan riskləri nəzərə almağı unudurlar. Çəkilmiş son xərclər bir neçə amildən təsirlənir, o cümlədən:

- ✓ Benzinin qiymətinin artması nəticəsində yaranan nəqliyyat xərclərinin artması və ya əlavə ekspeditorların cəlb edilməsi zərurəti. Nəqliyyat şirkətlərinin autsorsinq üzrə səmərəsiz işləməsi səbəbindən çatdırılmalarda gecikmələri yaradır;

- ✓ Anbarda və tranzitdə olan minimum xammal ehtiyatının daha yüksək səviyyəsini tələb edən artan istehsal müddəti, bunun nəticəsində dəyişikliklərə tez reaksiya vermək qabiliyyəti azalır;

- ✓ Gömrük rəsmiləşdirilməsi prosedurlarının uzun sürməsi prosesində gecikmələr səbəbindən biznes faydalarının itirilməsi;

- ✓ Minimum ehtiyatın daha yüksək səviyyədə saxlanması zərurəti ilə əlaqədar ehtiyatların saxlanması xərclərinin artması. (Şəkil 3.) (Ложкин А.Р., Шаламова О.В., 2015, p.5)

3) Mənfəətli artıma nail olmaq. Logistika xidmətinin strateji idarəçiliyinə təsir etmək nəticəni dəyişdiyi üçün o, təkcə xərclərin azaldılmasına deyil, həm də gəlirin və bazar payının artırılmasına diqqət yetirir. Təchizat zəncirinin idarə edilməsi təşkilatlarının çoxu xərc qənaətini ölçə və modelləyə bilər, lakin yalnız bir neçəsi logistika idarəetmə sisteminin satışa necə təsir etdiyini müəyyən edə bilər. Beləliklə, satışları və bazar payını artırmaq üçün zəruri olan logistika idarəetmə sistemində zəruri maliyyə investisiyalarını təhlil etmək və ölçmək üçün əla mövqeyi var. (Şəkil 3.)

4) Satışdan gözlənilən gəlirin əldə edilməsi. Şirkətin səhmdarları davamlı proqnozlaşdırılan satışları almağı gözləyirlər. Gələcək tələb və təklif məlumatlarının böyük hissəsi gəlir əldə etməyə təsir edən logistika və təchizat zənciri risklərini müəyyən etmək üçün lazımdır. Həmçinin maliyyə planının icrasına nəzarət etmək imkanı logistika xidməti rəhbərliyinin təsdiq edilmiş biznes planını icra etmək bacarığı ilə sıx bağlıdır. (şəkil 3) (Ложкин А.Р., Шаламова О.В., 2015, p.5)

Bütün təşkilatlar müstəqil olaraq logistika məsələlərinin öhdəsindən gəlmədiyindən, ixtisaslaşdırılmış nəqliyyat və logistika şirkətlərinin köməyinə müraciət etdiyindən, logistika provayderlərinin bir neçə səviyyəsi vardır. (Cədvəl 1.)

Effektiv logistik xidmətin idarə edilməsi proqramı tələb olunan dövriyyə kapitalının ölçüsünü əhəmiyyətli dərəcədə azaltmağa təsir göstərir. Bu proqramlar pul vəsaitlərinin hərəkətini azad etmək və istehsal prosesi ilə bağlı cari aktivlərin səviyyəsini azaltmaq yollarını təklif edir.

Cədvəl 1: Logistika provayderləri

Adı	Şifrənin açılması	Funksiyası
1PL	First-party logistics	bir növ xidmət göstərilir (anbar və ya anbar, poçt və s.)
2PL	Second-party-logistics	A məntəqəsindən B məntəqəsinə malların daşınmasının təşkili vasitəçi rolunu oynayır
3PL	Third-party-logistics	A məntəqəsindən B məntəqəsinə yüklərin daşınmasının təşkili və təmin edilməsi
4PL	Fourth-party-logistics	1) A məntəqəsindən B məntəqəsinə yüklərin daşınmasının təşkili və təmin edilməsi; 2) İdarəetmə logistikası (əlavə üstünlükləri razılaşdırmaq imkanı verilir: son tarixləri dəyişdirmək, büdcəni yerinə yetirmək və s.).

Mənbə: “Бизнес-образование в экономике знаний” elmi jurnalı (Чеховская С.А., 2018, p.78)

II FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRDƏ TİKİNTİ MATERİALLARI İLƏ TƏCHİZATIN LOGİSTİKASI

2.1. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti və logistika sektorunda cari vəziyyət

Bu gün artıq göz qabağındadır ki, Azərbaycanda iqtisadi rayonların yeni bölgüsü bizim daxili Qarabağ müharibəsində qələbəmizin nəticələrindən sonra formalaşmış xüsusi uyğunlaşmaya uyğundur. Əgər dövlət başçısının yaxınlarda verdiyi sərəncamlara müraciət etsək, bu, həm ölkənin işğaldan azad edilmiş hissəsində dirçəliş və tərəqqi üçün alqışlanan təkan, həm də regional miqyasda yeni çağırışlara aydın cavabdır.

Yenilənmiş yanaşma respublikamızda səmərəli investisiya siyasətinin həyata keçirilməsinə, idarəetmənin çevikliyinin artırılmasına, eləcə də qeyri-neft sənayesinin inkişafı üçün yeni imkanlara açacaqdır. (<https://news.unec.edu.az/ekspert-reyi/7698-ekspert-osoboe-mesto-v-novoj-ekonomicheskoj-realnosti-azerbajdzhana-zajmet-logistika-2>)

Bu iqtisadi konsepsiya dərin siyasi, idarəetmə və coğrafi əhəmiyyətə malikdir. Şəhər və ya kənd özünüidarəsi üçün şəraitin yaradılmasını nəzərdə tutan ölkənin inzibati-ərazi bölgüsündən fərqli olaraq, iqtisadi rayonlaşdırma daha geniş mənə kəsb edir. Çünki bu zaman ərazilər relyef, təbii resurs potensialının iqtisadi qiymətləndirilməsi, insan resursları nəzərə alınmaqla birləşdirilir. İqtisadi rayonlar bir-birindən keçmişdə formalaşma şəraitinə və xüsusiyyətlərinə və gələcək strateji inkişaf istiqamətlərinə görə fərqlənir.

Yeni iqtisadi reallıqda, logistika xüsusi yer tutacaq və regionlarda yollar təkcə Azərbaycanın paytaxtı – Bakı ilə birləşdirilməyəcək. Eyni zamanda Naxçıvan Muxtar Respublikasından, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur rayonlarından birbaşa xarici bazarlara çıxan, yerli istehsalçıların ekoloji cəhətdən təmiz məhsullarının ticarətini həyata keçirə biləcək nəqliyyat əlaqələri bu gün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. (<https://news.unec.edu.az/ekspert-reyi/7698-ekspert-osoboe-mesto-v-novoj-ekonomicheskoj-realnosti-azerbajdzhana-zajmet-logistika-2>)

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə iqtisadi infrastrukturun, o cümlədən yol, meliorasiya-irriqasiya, elektrik, qaz, su, kanalizasiya və s. sistemlərinin yaradılması, bərpası və inkişaf etdirilməsi prioritet məsələlərdən biridir. Bu səbəbdən gələcək bərpa işləri ümumi infrastrukturun (yollar, qaz, su, elektrik enerjisi, rabitə) və ilkin yaşayış şəraitinin qurulmasından başlamalı və sonrakı mərhələdə isə iqtisadi inkişaf layihələrinə keçilməlidir. Sovet dövründə Qarabağ düzən Qarabağla və Azərbaycanın digər iqtisadi rayonları ilə sıx iqtisadi əlaqədə inkişaf etmişdir. Bütün istiqamətlərdə keçən yollar bu iki ərazini iqtisadi cəhətdən bir-birinə möhkəm bağlamışdır. (Əliyeva T., 2021, p.30)

Dünya təcrübəsi göstərir ki, müharibədən sonrakı bərpa, quruculuq, yenidənqurma işləri müəyyən vəsait və zaman tələb edir. Bu isə qaçılmazdır, vacibdir, zəruridir.

Azərbaycan ordusunun şanlı qələbəsi ilə bitən İkinci Qarabağ müharibəsi işğal edilmiş ərazilərin azad edilməsi ilə nəticələnməklə yanaşı, Erməni işğalçılarının həyata keçirdiyi dağıntıların tam olaraq üzə çıxmasına imkan yaratdı. Bir daha məlum oldu ki, otuz ilə yaxın davam edən işğal müddətində Erməni vandalları işğal etdikləri Azərbaycan ərazilərində böyük dağıntılar həyata keçirmiş və mövcud olan infrastrukturu demək olar ki, tamamilən məhv etmişdir. Əvəzində isə, hətta özləri üçün belə heç bir infrastruktur formalaşdırmamışdır. Biz bunun xüsusilə Ağdam nümunəsində şahidi ola bilərik. Müharibədən sonra Ağdama səfər edən xarici media nümayəndələri, hətta Ağdamı “Cənubi Qafqazın Xirosiması” adlandırdı. (<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJjtaWHaocTaeYUSK3yfc>)

Ermənistan dövlətinin hərbi təcavüzü nəticəsində Azərbaycan dövləti və xalqı böyük itkilər və tələfatlar vermişdir. Bunların müəyyənləşdirilməsi və qiymətləndirilməsi üçün cənab Prezident tərəfindən 8 il öncədən başlayaraq, xüsusi işçi qrupu yaradılmışdır. Bu işçi qrupu məsələ ilə bağlı çox ciddi məşğul olaraq, konkret nəticələr əldə etmişdir. Beləliklə, müəyyən olunmuşdur ki, 6 il ərzində (1988-1994-cü illər) Azərbaycanın işğal olunmuş Qarabağ ərazisində 2.4 min sənaye, aqrar və digər təsərrüfat subyektləri tamamilə məhv edilmişdir, 5.2 min km avtomobil yolu, 350-ə yaxın körpü, 286 km dəmir yolu, 116 dəmir yol körpüsü,

224 su anbarı, 7.6 min km su, 2 min km qaz kəmərləri, 76.9 min elektrik xətləri, 2.5 min isə transformatorlar və s. mənfur düşmənlər tərəfindən dağıdılmış və məhv edilmişdir. (Manafov Q., 2021, p.7)

Müzəffər Azərbaycan Silahlı Qüvvələri tərəfindən 2020-ci ildə ərazi bütövlüyümüzü bərpa etdikdən sonra, qarşıda duran əsas məsələlərdən biri də, sosial-məişət vəziyyətinin yaxşılaşdırılması, uzun müddət öz torpaqlarından ayrı düşən məcburi köçkünlərin öz ata-baba torpaqlarına qayıtmasıdır. Bu problemi həll etmək üçün ilk növbədə burada infrastruktur bərpa edilməlidir. Burada infrastruktur dedikdə nəqliyyat, su təchizatı və kanalizasiya, telekommunikasiya və enerji sahələrindən əlavə kommertiya infrastrukturunu da bərpa edilməlidir. (Əkbərov M., 2021, p.20)

Kommertiya infrastrukturunun baza elementləri- topdan və pərakəndə satış məntəqələrinin, nəqliyyat-logistika, kommunal, şəhərsalma, xidmət sahələridir. Əfsuslar olsun ki, işğal dövründə bu infrastrukturunun böyük qismi məhv edilmişdir. Nəzərə alsaq ki, hal-hazırda qloballaşma çox güclü gedir, bunun üçün bu ərazilərdə elektron kommertiya fəaliyyətini də inkişaf etdirmək mühüm rol oynayır. Telekommunikasiya və elektron ödəniş sistemlərini burada yaradaraq, əhali üçün əlçatanlılığı maksimum səviyyəyə çatdırmaq lazımdır. Bu sahələrin inkişafı üçün bazis infrastrukturunu təşkil edən tikinti və logistika mühüm rol oynayır. (Əkbərov M., 2021, p.20)

Qarabağ ərazisinin Azərbaycanın nəqliyyat logistikasında mühüm rolu vardır. Daha vacibi odur ki, bu ərazilərin işğaldan azad edilməsi, Azərbaycanın Zəngəzur dəhlizi ilə (Mehri dəhlizi) Naxçıvanı birləşdirəcək nəqliyyat xətlərinin (avtomobil və dəmir yol xətti) salınması vasitəsilə şərq-qərb dəhlizinin yaradılmasında mühüm rol oynayacaqdır və hal-hazırda bu dəhlizin yaradılması üçün də mühüm işlər görülür. Bu dəhliz Azərbaycanın vasitəçiliyi ilə daşımının Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat dəhlizinə alternativ olaraq, Türkiyəyə və oradan da Avropaya çıxış imkanı qazandıracaqdır. Digər tərəfdən isə, Avropa və Türkiyədən olan daşımaların isə Azərbaycan vasitəsilə İran, Fars körfəzi, Hindistan və Bakı Beynəlxalq Dəniz limanında toplaşaraq, oradan Mərkəzi Asiya və Çinə, həmçinin Rusiyanın Asiya

hissəsinə (Sibir, Yakutya) ən qısa yolla aparılması mümkün olacaqdır. (Kərimli İ., 2021, p.22)

Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində bərpa işlərinin həyata keçirilməsinə xarici ölkələr və şirkətlər də, böyük maraq göstərirlər və bu istiqamətdə təkliflərini irəli sürürlər. Ölkə başçısının qeyd etdiyi kimi, işğaldan azad olunmuş ərazilərin bərpa işlərində ancaq müharibə dövründə ədalətli mövqə tutmuş və Azərbaycana qarşı dostluq münasibəti nümayiş etdirmiş ölkələr və onların şirkətləri cəlb edilməlidir.

<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJjtaWHaocTaeYUSK3yfc>

Ölkələr üzrə həyata keçirilmiş və keçirilən layihələrə nəzər salaq:

Bərpa prosesində ən sıx əməkdaşlığı, həm müharibə dövründə, həm də müharibədən əvvəl və sonra daim Azərbaycanın yanında olan, müharibə dövründə ən çox mənəvi və siyasi dəstəyi verən Türkiyə Cumhuriyyətinin şirkətləri yer almışdır. Nəzərə alsaq ki, son dövrlərdə Türkiyə Cumhuriyyətində də, böyük tikinti-quruculuq işləri gedir, orada Asiya ilə Avropanı birləşdirəcək asma körpülərin, dənizaltı boru kəməri, gəmi kanalı layihəsi, yeni şəhər layihələri və nəqliyyat xətlərinin salınması, nəinki ölkə üçün, həmçinin regional və qlobal layihələr hesab olunur. Bu kimi böyük layihələrin türk şirkətləri tərəfindən işlənməsi, Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş ərazilərində də, bu şirkətlərin fəaliyyət göstərə və tikinti-quruculuq işlərinə cəlb edilə bilər. Hal-hazırda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə fəaliyyət göstərən türk tikinti şirkətləri bunlardır:

- Türkiyənin “Kolin İnşaat” şirkəti Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolunun tikintisində iştirak edir.

- Azərbaycan İnnovasiya Agentliyi, Türkiyənin GOSB texnoparkı ilə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə müştərək texnoloji parkların salınması üçün anlaşma (kontrakt) memorandumu imzalamışdır.

- Türkiyənin ən böyük banklarından biri və 1863-cü ildən bəri fəaliyyət göstərən, böyük təcrübəyə malik olan “Ziraat bankı” Şuşa şəhərində öz filialını açmaq niyyətindədir və bununla bağlı olaraq, müraciət etmişdir.

Avropa dövlətlərinə nəzər saldıgımızda, müharibə dövründə Azərbaycanın haqlı mövqeyini dəstəkləyən ölkələrə İtaliya, Böyük Britaniya və Macarıstanı da, göstərə bilərik ki, hal-hazırda da tikinti quruculuq işlərində bu Avropa ölkələrinin şirkətləri də cəlb edilmişdir.

(<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJtaWHaocTaeYUSK3yfc>)

- İtaliyanın “Ansaldo Energia” şirkəti ilə hələ müharibə yeni bitmiş dövrlərdən (2020-ci ilin dekabrında) işğaldan azad olunmuş ərazilərdə 4 elektrik yarımstansiyası üçün avadanlıq tədarükü haqqında müqavilə imzalanmışdır. Bu müqavilənin dəyəri 6 milyon dollar və hər bir elektrik yarımstansiyasının gücü isə 110 kilovattır. Bu stansiyalar Kəlbəcər, Ağdam, Füzuli və Qubadlı rayonlarında tikiləcəkdir. Yarımstansiyalar 2021-ci ilin iyun ayında istismara verilmişdir.

- Böyük Britaniya hökuməti də, Azərbaycanın işğaldan azad olunmuş ərazilərində bərpa işlərinin həyata keçirilməsində maraqlı olan dövlətlərdən biridir. Britaniyanın əsasən maraq göstərdiyi sahə, texnologiya sahəsinə və burada “Ağıllı” və “Yaşıl” şəhərlərin salınması, yenidən bərpa oluna bilən enerji mərkəzlərinin yaradılması, işğaldan azad olunmuş ərazilərin ən böyük problemlərindən biri olan mina təmizləmə sahəsi və mədən sənayesidir. Böyük Britaniyanın “Anglo Asian Mining” şirkətini misal göstərə bilərik ki, bu ərazilərdə fəaliyyətini genişləndirmək niyyətindədir. Əlavə olaraq, Britaniya firmaları hal-hazırda Füzuli rayonunun minalardan təmizlənməsi, şəhərsalma və infrastrukturun bərpa edilməsində artıq cəlb edilmişdirlər.

- İşğaldan azad edilmiş ərazilərin yenidən qurulmasında maraqlı olan dövlətlərdən biri də Macarıstandır. Bu ölkə ilə artıq müəyyən layihələr həyata keçirilməkdədir. Qeyd edək ki, Macarıstanın “Eksim Milli Bank”ı (“Exim Bank”) Qarabağ ərazisinin bərpa edilməsində iştirak etmək istəyən Macarıstan şirkətləri üçün 100 milyon dollar dəyərində kredit açmışdır. Həmçinin Macarıstan dövləti minalardan təmizlənmə işlərinin aparılması üçün 25 min euro vəsait ayırmağı təklif etmişdir.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərin bərpasına nəzər saldıqda görürük ki, Azərbaycan dövləti bu əraziləri Qafqaz regionunun ən inkişaf etmiş regionuna çevirmək niyyətindədir və qarşısına məqsəd qoymuşdur. Bu ərazilərin yetəri qədər təbii ehtiyatlara və resurslara sahib olması, məqsədin əldə edilməsinə imkan yaradacaq və asanlaşdıracaqdır. Qarabağ ərazisində həyata keçirilən nəqliyyat-logistika fəaliyyətinin çoxşaxəli və əhatəli olması, buraya müxtəlif istiqamətlərdən nəqliyyat dəhlizlərinin olmasına şərait yaradacaqdır. Bu nəqliyyat dəhlizləri Qarabağın qonşu dövlətlərlə və Azərbaycanın digər bölgələri ilə iqtisadi və logistik əlaqələr qurmasına səbəb olacaq və regionu bir tranzit regionuna çevirəcəkdir. (<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJjtaWHaocTaeYUSK3yfc>)

Bunun nəticəsində regionun ticarət əlaqələri daha da genişlənəcəkdir. Bu səbəblə də, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə infrastrukturun yaradılmasında yalnız Azərbaycanın deyil, eyni zamanda qonşu dövlətlər üçün də mühümdür. Burada nəqliyyat layihələrinin keçirilməsi, həmçinin Qarabağın böyük turizm potensialının da irəli çıxmasına və turizm zonasına çevrilməsində mühüm rol oynayacaqdır. Bu təbii ki, Azərbaycanın turizm sektoruna böyük gəlirlər və töhfələr verəcəkdir.

Qarabağ regionunun bərpası və orada mövcud olan iqtisadi imkanların bərpa edilməsi, həmin ərazilərin ölkə iqtisadiyyatında payının işğaldan əvvəlki səviyyəyə çatmasına şərait yaradacaqdır. Bu isə, Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafına imkan yaratmaqla yanaşı qeyri-neft sektorunun inkişafını əsaslı şəkildə dəstəkləyəcəkdir. Ümumilikdə isə, Qarabağın sürətli inkişafı regionun ümumi inkişafına töhfə verməklə, indiyədək Ermənistan işğalçı siyasəti nəticəsində istifadə edilməmiş imkanların tam olaraq reallaşdırılmasına şərait yaradacaqdır. Qarabağda davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsi isə, regionda davamlı sülhün yaranmasına və zərərli münaqişələrin yenidən yaranmasının qarşısının alınmasına imkan yaradacaqdır. (<https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJjtaWHaocTaeYUSK3yfc>)

Qarabağın yalnız təbii-iqlimi, iqtisadi füsunkarlığının cəlbediciliyi olmasından yanaşı, nəqliyyat sektorunda da qovşağa çevrilməsi üzərində işlər həyata keçirilir. Burada yalnız dəmir yolu, avtomobil yolları salınmasından əlavə olaraq, hava yolları da salınmaqdadır. Burada, Füzuli rayonunda hava limanı artıq

tikilmiş, Qubadlı və Laçında da hava limanı tikiləcəkdir. Bu nəqliyyat infrastrukturunun qurulması Qarabağın nəqliyyat qovşağına çevrilməsində mühüm rol oynayacaqdır. (Kərimli İ., 2021, p.23)

İşğaldan azad edilmiş ərazilərin cari vəziyyətinə nəzər saldıqda, burada böyük təmir-bərpa işləri həyata keçirilməkdədir. Burada güclü sahibkarlıq subyektlərinin bərpa edilməsi üçün mütləq ərazinin potensialına nəzər salmaq lazımdır. Fikrimizcə, istehsal və xidmət sahələrinə aid sahibkarlıq subyektlərinin qurulması üçün təbii ehtiyatlara, ərazinin imkanlarına və xüsusiyyətlərinə diqqət yetirilməlidir və bunlara nəzər salmaq:

- ✓ Füzuli, Zəngilan, Qubadlı, Ağdam, Cəbrayıl, Kəlbəcər, Laçın, Xocavənd, Xocalı, rayonlarında tikinti materiallarının istehsalı
- ✓ Kəlbəcər və Zəngilan rayonlarında qızıl istehsalı
- ✓ Zəngilan rayonunda mis istehsalı
- ✓ Kəlbəcər və Laçın rayonlarında gümüş və civə istehsalı

Qeyd edilən ərazilərdə bu tipli sənaye müəssisələrinin ərazinin təbii sərvətləri nəzərə alınaraq, qurulması daha münasib ola bilər. (Əliyev R., Mahmudova S., 2021, p.38)

Eyni zamanda işğaldan azad olunmuş ərazilərdə müasir şəraitin yaradılması üçün ərazilərin imkanlarını nəzərə alaraq, Xankəndi, Şuşa və Ağdam şəhərlərində informasiya texnologiyaları məhsullarının yerləşdirilməsi və bu sahədə xarici şirkətlərlə ortaq müəssisələrin təsis edilməsi prioritet məsələlərdən biridir.

İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərinin salınması, ərazinin inkişafında mühüm rol oynayacaqdır. Çünki, kiçik və orta sahibkarlıq subyektləri bazara daha çevik uyğunlaşa bilməsi nəticəsində, sabit rəqabət qabiliyyətinə malik olurlar. Həmçinin əhalinin əmək məşğulluğunun təmin edilməsində mühüm rol oynayırlar, çevikliyi sayəsində daha tez qabaqcıl texnologiyaları tətbiq etməsinin rahat olması kimi üstünlüklərə sahibdirlər. (Çin iqtisadiyyatında bunun şahidi ola bilərik). (Əliyev R., Mahmudova S, 2021, p.38)

İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə aparılan və planlaşdırılan layihələrə nəzər salmaq:

Zəngilan rayonunun Ağalı kəndində “Smart Village” (“Ağıllı Kənd”) layihəsi- Bu layihə çərçivəsində 200 fərdi evin tikintisi, istehsal, sosial xidmətlər, “ağıllı kənd təsərrüfatı” və alternativ enerji mənbələrinin yaradılmasını özündə əks etdirir. (<https://report.az/amp/ask/zengilanin-agali-kend-sakinleri-agilli-kend-de-aparilan-islerle-tanis-olub/>)

Füzuli rayonunun Dövlətyarlı kəndində “Smart Village” (“Ağıllı Kənd”) layihəsi- Bu layihədə ilkin olaraq 450 fərdi evin tikintisi, məktəb, uşaq bağçası və s. xidmət mərkəzlərinin yaradılması, “ağıllı kənd təsərrüfatı”, günəş paneli tarlası kimi işlərinin həyata keçirilməsi planlaşdırılmışdır. (<https://apa.az/az/xeber/resmi-xeber/azerbaycan-prezidenti-dovletyarli-kendinde-yeni-agilli-kendin-temelini-qoyub-666277>)

Ağdam şəhərində “Smart City” (“Ağıllı Şəhər”) layihəsi- Ağdam şəhərinin baş planı 2021-ci il mayın 28-də cənab Prezidentə təqdim edilmişdir. Bu baş planda Ağdam şəhəri 0-dan yenidən qurularaq “Ağıllı Şəhər” konsepsiyası əsasında tikiləcəyi təqdim edilmişdir. Bunun əsasında erməni quldurları tərəfindən dağıdılmış Ağdam şəhəri əvvəlki 700-800 hektar olan Ağdam şəhərinə bir neçə ətraf kəndlər də daxil edilərək 2 dəfə böyüdülməkdir. Bunun nəticəsində vaxtilə Ağdam şəhərində 36 min, ətraf əraziləri də daxil etsək, 50 minə yaxın əhaliyə malik idisə, yeni Ağdam 100 min nəfər əhali üçün planlaşdırılmışdır. Bu şəhərdə 1750 fərdi evin və 23 min mənzilin tikintisi planlaşdırılmışdır. Həmçinin şəhərdə tramvay xətlərinin salınması, 15 məktəbin, Qarabağ Universitetinin tikilməsi, kiçik müəssisələrin, otellərin, turizm obyektlərinin və s. tikilələrinin tikintisi planlaşdırılmışdır.

Füzuli şəhərində “Smart City” (“Ağıllı Şəhər”) layihəsi - Təsdiq olunmuş Füzuli şəhərinin baş planına əsasən Füzuli şəhərinin ərazisi daha da böyüdülmək və 1936 hektar ərazini əhatə edəcəkdir. Bununla da Füzuli rayonu Qarabağın ikinci ən böyük şəhərinə çevriləcəkdir. Füzulidə 50 minlik əhəlinin məskunlaşa biləcəyi yeni şəhər salınacaqdır və burada olan yaşayış evləri əsasən 4-5 mərtəbəli evlər olacaqdır. Şəhərdə iş yerlərinin yaradılması üçün zavodlar, fabriklər və digər müəssisələr yaradılaraq şəhərin infrastrukturunu yenidən qurulacaqdır. Həmçinin, Füzuli rayonunda yeni hava limanı istifadəyə verilmişdir və cənab Prezident

tərəfindən Füzuli şəhəri “Qarabağın hava qapısı” adlandırılmışdır. Şəhərdə “Memorial Kompleks”, “İşğal” muzeyi, “Zəfər” parkı salınacaqdır. Ən əsas amillərdən biri də, Füzuli rayonunda salınacaq nəqliyyat infrastrukturudur ki, burada Füzuli-Şuşa magistral yolu, Füzuli-Hadrut, Füzuli-Cəbrayıl, Füzuli-Ağdam yollarının çəkilməsinə artıq başlanılmışdır. Bu cür nəqliyyat infrastrukturalarının yaradılması, Füzuli şəhərini logistik mərkəzə çevrilməsində mühüm rol oynayacaqdır. (<https://www.bizimyol.info/az/news/368465.html>)

Elektrik stansiyaları - İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə 2021-ci ildə 13 enerji stansiyası tikilib yaxud təmir edilmişdir. Bunlara “Suqovuşan-1”, “Suqovuşan-2”, Laçında “Güləbird” SES (su elektrik stansiyası) yenidən qurularaq istifadəyə verilmişdir, “Kəlbəcər-1” SES, 110/35/10 KV-luq isə, “Şuşa”, “Füzuli”, “Şükürbəyli”, “Kəlbəcər”, “Cəbrayıl”, “Zəngilan”, “Qubadlı”, “Ağdam-1”, “Ağdam-2” kimi 9 rəqəmsal yarımstansiya tikilmişdir. Həmçinin “Qarabağ Regional Rəqəmsal İdarəetmə Mərkəzi” də, tikilərək istifadəyə verilmişdir. Bu elektrik stansiyaları Azərbaycanın elektrik sisteminə qoşulmuş və tam rəqəmsallaşdırılmışdır. Bundan əlavə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə 365 kilometr məsafədə ikidövrəli olmaqla 10 istiqamətdə yüksək gərginlikli elektrik xətləri də, çəkilmişdir. Bu kimi elektrik sistemlərinin salınması, bu ərazilərdə açılacaq yenidən qurma işlərinə, salınacaq şəhər, kənd, qəsəbələrə başlanması üçün təməl xarakteri daşıyan bir layihələrdir. (<https://www.azerbaijan-news.az/az/posts/detail/qarabag-ve-serqi-zengezur-cennete-cevrilir-1641500759>)

Su təchizatı sistemləri - İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə ən əsas görülməli olan işlərdən biri də, su təchizat sisteminin yaradılmasıdır. Ümumiyyətlə, Azərbaycan Respublikasında içməli və kənd təsərrüfatı təyinatlı su ehtiyatları azdır və iqlim dəyişikliklərinin olması əsasən də, quraqlıq dövründə ölkə ərazisində su ehtiyatlarının daha da, azalmasına səbəb olur. Nəzərə alsaq ki, Azərbaycan Respublikasının su ehtiyatları əsasən çaylardan əldə edilir, burada əsas çay yataqları Böyük Qafqaz və Kiçik Qafqaz ərazisində yerləşir. Kiçik Qafqaz regionunun işğaldan azad edilməsi, orada olan su ehtiyatlarından səmərəli şəkildə istifadə edərək ölkənin su sisteminə qoşmaq ən mühüm işlərdən biri olacaqdır.

Burada su təchizatı sistemini inkişaf etdirmək üçün dövlət tərəfindən bir çox layihələr həyata keçirilməkdədir. Burada regionun su ehtiyatlarından istifadə edərək çay yataqlarının üzərində anbarların qurulması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ağdamda “Xaçınçay” su anbarı, Tərtər rayonunda “Sərsəng” su anbarı, Füzuli rayonunda “Varanda-1” (“Qaradağlı”), “Varanda-2”, “Varanda-3”, “Suqovuşan” su anbarı, Laçın rayonunda Həkəri və Zabux çaylarının qovşağında və s. su anbarları vardır. (<https://ordu.az/az/news/144368>)

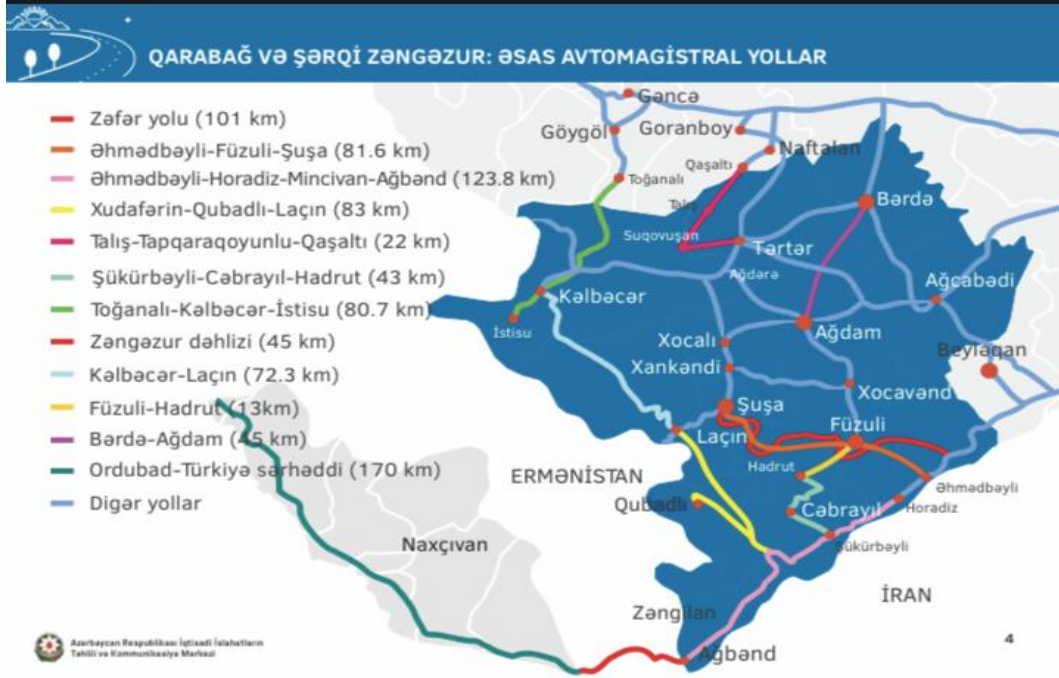
Ümumilikdə, Qarabağ ərazisində içməli və kənd təsərrüfatlı su təchizatını həyata keçirmək üçün su anbarları, kanallar və boru kəmərləri çəkilməsi və təmir olunması layihələri icra edilməkdədir. 2022-ci ilin ikinci ayına qədər işğaldan azad olunmuş ərazilərdə 54 km içməli su xətləri çəkilmişdir. Bundan əlavə olaraq şəhərlərdə içməli su təchizatı, tullantı və yağış sularının idarə olunma sistemlərinin yaradılması üçün artıq işçi qrupları yaradılmışdır. İlkin layihədə bu işlər Şuşa, Füzuli, Cəbrayıl və Ağdam şəhərlərində həyata keçiriləcəkdir.

Nəqliyyat infrastrukturu

1. Avtomobil yolları
 - 1.1. “Zəfər” yolu
 - 1.2. Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa yolu
 - 1.3. Əhmədbəyli-Horadiz-Mincivan-Ağbənd yolu
 - 1.4. Xudafərin-Qubadlı-Laçın yolu
 - 1.5. Xanlıq-Qubadlı yolu
 - 1.6. Qubadlı-Eyvazlı yolu
 - 1.7. Talış-Tapqaraqoyunlu-Qaşaltı yolu
 - 1.8. Şükürbəyli-Cəbrayıl-Hadrut yolu
 - 1.9. Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu yolu
 - 1.10. Zəngəzur dəhlizi
 - 1.11. Kəlbəcər-Laçın yolu
 - 1.12. Füzuli-Hadrut yolu
 - 1.13. Füzuli-Ağdam yolu (Şəkil 4.)
2. Dəmiryolları

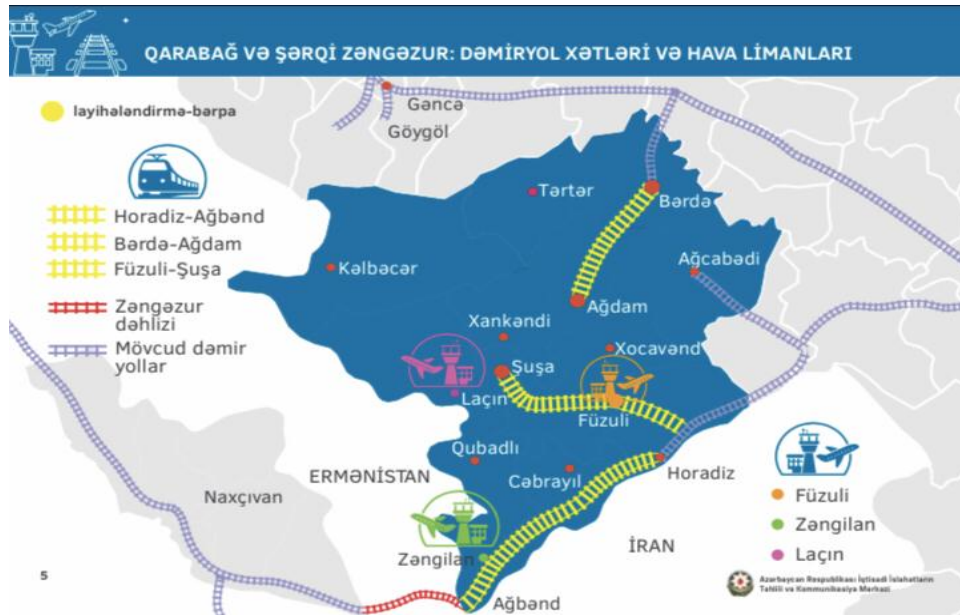
- 2.1. Bərdə-Ağdam dəmiryolu
- 2.2. Horadiz-Ağbənd dəmiryolu
- 2.3. Füzuli-Şuşa dəmiryolu
- 2.4. Zəngəzur dəhlizi (Şəkil 5.)

Şəkil 4: Qarabağ və Şərqi Zəngəzürdə çəkilən avtomobil yollarının xəritəsi



Mənbə: Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi
<https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/50106b9302c648fb32645cc9493f2dad.pdf>

Şəkil 5: Qarabağ və Şərqi Zəngəzürdə çəkilən dəmiryolları xəritəsi



Mənbə: Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi
<https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/50106b9302c648fb32645cc9493f2dad.pdf>

2.2. İşğaldan azad olunmuş ərazilərin tikinti materialları ehtiyatları və tikinti materialları təchizatında problemlər

Bu gün Qarabağ və ətraf rayonların işğaldan azad edilməsi həmin bölgənin bərpası və yenidən qurulması, həmçinin burada aparılan sürətli abadlıq-quruculuq işləri bölgənin nəqliyyat loqistikası, tikinti materiallarının istehsalı və daşınması məsələlərini aktuallaşdırır.

Qeyd etdiyimiz kimi, şəhər, kənd, sənaye, nəqliyyat və s. infrastrukturuların yaradılması üçün ilk növbədə tikinti sektorunun inkişafı mütləqdir. Azərbaycanın tikinti bazarına nəzər salsaq, tikinti materialları ehtiyatlarının kifayət qədər olması və son dövrlər daha da inkişaf etməsi, bu inkişafdən istifadə edərək, işğaldan azad olunmuş ərazilərdə tətbiq etməyimizi kifayət qədər üstün edir. Uzun müddət SSRI-nin müstəmləkəçiliyində olmağımız ölkəmizdə tikinti-quruculuq işlərinin zəifləməsi ilə nəticələnmişdir. Lakin müstəqillik qazandığımızdan sonra, ən çox da 2000-ci illərdən sonrakı dövrə nəzər saldıığımızda, ölkənin demək olar ki, hər yerində tikinti quruculuq işlərinin aparılması (əsasən də Bakı-Abşeron ərazisində) bu sahədə yetəri qədər təcrübəmizin olduğunun göstəricisidir.

İşğaldan azad olunmuş ərazilərin tikinti materiallarının təchizatını investisiya, sərmayə qoyulmadan etmək mümkün deyildir. Bunun üçün Azərbaycanın və işğaldan azad olunmuş ərazilərin bərpası, dövlətin diqqət mərkəzindədir. Keçirilən konfranslarda, çıxışlar zamanı iclaslarda, işğaldan azad olunmuş ərazilərin yenidən qurulması hər dəfəsində qeyd edilir. Eyni zamanda tariximizi, mədəniyyətimizi və iqtisadiyyatımızı canlandırmaq üçün mərhələli şəkildə sahələr üzrə investisiyalar və sərmayələr cəlb edilir. İlk mərhələdə burada baza infrastrukturuların qoyulması üçün dövlət tərəfindən sərmayələr ayrılır. İqtisadi İnkişaf Nazirliyi dövlət tərəfindən keçirilən layihələrin, bu ərazilərin potensialının daha da artacağına və yerli və xarici investisiyalar və sərmayələrin cəlb edilərək, xüsusilə qeyri-neft sektorunun inkişafına zəmin yaradacağını qeyd etmişdir. (Hacıyev F., 2021, p.24-25)

Bu fəaliyyətlərin həyata keçirilməsi zamanı dövlət vəsaitinə qənaət etmək və səmərəli istifadəni təmin etmək məqsədi ilə, nəqliyyat, kommunal, ənənəvi və alternativ enerji istehsalı, meliorasiya sistemlərinin çəkilməsində dövlət-özəl

sektorlarının birgə fəaliyyətini həyata keçirmək və iqtisadi aktivliyi qaldırmaq üçün güzəştli iqtisadi rejimin tətbiq edilməsi məqsəduyğundur və töhfəsi böyük olacaqdır. Həmçinin burada tikinti-quruculuq işlərində “Qarabağ Dirçəliş Fondunun da mühüm rolu vardır. . (Hacıyev F., 2021, p.25)

Bu ərazilərdə həmçinin sənaye müəssisələrinə nəzər yetirsək, əsasən Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda (köhnə Kəlbəcər-Laçın iqtisadi rayonu) dağ-mədən, metallurgiya, tikinti materialları və digər emal sənaye müəssisələri işğaldan əvvəl var idi. Bu onu göstərir ki, hazırda bu ərazi üzrə bu sahələrin inkişafına diqqət yetirilsə, ümumi istehsal həcmi 2 milyard manatdan çox arta bilmək potensialına sahibdir. (Manafov Q., 2021, p.8-9)

Eyni zamanda bu sənaye sahələrinin inkişafı, öz növbəsində tikinti sahəsinin inkişafına öz bəhrəsini verəcəkdir. Çünki, tikinti işlərində xammal mənbəyi olaraq, dağ-mədən, tikinti materialları istehsalı, metallurgiya və digər emal sənaye sahələrinin məhsulları təşkil edir. Belə sənaye müəssisələrinin artması, xammal mənbəyinin çoxalması ilə nəticələnəcəkdir ki, bu da mal-materiallarının qiymətlərinin, əmlak bazarında daşınmaz əmlakın qiymətlərinin aşağı düşməsinə, istehsalçıların ölkə xaricinə məhsul satmasına səbəb olacaqdır və makroiqtisadi amillərə nəzər yetirsək, ölkədə ÜDM və ÜMM-un artmasına səbəb olacaqdır. Bir ölkənin ÜDM-u nə qədər çox olarsa, həmin ölkənin iqtisadiyyatı da bir o qədər güclü olar. Bu da təbii ki, əhalinin maddi rifahının artmasına müsbət töhfəsini göstərəcəkdir.

Logistik əməliyyatların perspektivləri logistika autorsinq əməliyyatların nə olduğunu araşdırır. LSP (Logistics Service Provider) daşıyıcı, logistik xidmətləri göstərən firmalar kimi bir çox digər autorsinq xidmət təminatçıları üçün ümumi ifadədir. LSP-yə yalnız vasitəçi kimi deyil, eyni zamanda tam hüquqlu bir sənaye kimi baxılmalıdır. (Tripathi S. P., 2020, p.3787)

LSP-nin rolu və nəticədə onların nomenklaturası, LSP-nin rəqabətə davamlı qalması üçün getdikcə daha çox təklif etdiyi xidmətlərin əhatə dairəsi ilə inkişaf edir. Beləliklə, autorsinq modellərinin daha formal perspektivlərindən LSP-lərin müxtəlif növlərini fərqləndirməyə ehtiyac duyulur. Bu səbəblə işğaldan azad

edilmiş ərazilərdə tikinti materiallarının təchizatında autsorsinq modellərindən birinin seçilib tətbiq edilməsi böyük faydalar gətirəcəkdir.

Logistika sənayesində biznes modellərinin strukturuna əsasən LSP-nin 5 kateqoriyası vardır. 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL (Şəkil 6.)

Tədqiqatımızda LSP-nin 5 növü üzrə qısa məlumat verəcəyik və azad olunmuş ərazilərdə, bu modellərdən birini tətbiq edərək, tikinti materiallarının təchizatında logistik paylanma kanalını seçməyimizdə və hansı perspektivləri əldə edəcəyimizi müəyyənləşdirməyə çalışacağıq.

1PL (first-party-logistics) modelinə, həmçinin “Haulier” modeli də adlandırırlar. Bu model ən qədim konsepsiyaya əsaslanan modeldir. Modelin əsas funksiyası odur ki, bir yerdə alqı-satqı əməliyyatlarının icra edilməsidir. Bu xidmətlərdən istifadə edən müəssisələr özləri logistik funksiyaları icra edərək, logistik aktivləri işə salır və idarə edir. (Tripathi S. P., 2020, p.3787-3788)

Bu model PL-in təməlini təşkil edir və artıq bu konsepsiya köhnəlmişdir. 1PL modelindən istifadə etməklə, güclü bir logistik sistem quraraq, tikinti mallarının təchizatını həyata keçirməyimizdə böyük problemlər yarada bilər. (Şəkil 6.)

2PL (second-party-logistics) modeli nəqliyyat operatorluğunu həyata keçirir və nəqliyyat ehtiyaclarını ödəyir. 2PL modeli əsasən daşıma və daşıma üzərindən olan sıx əhatəli xidmətləri, bir növ ekspeditor fəaliyyətini həyata keçirir. (Tripathi S.P., 2020, p.3788)

2PL modelinə nəzər yetirdiyimiz zaman, bu modelin əsas funksiyası istehsal müəssisəsindən tikinti materiallarını transport (daşıyıcı) vasitəsilə pərakəndəçilərə və tikinti şirkətlərinə çatdırmanı həyata keçirir. Bu modeldən istifadə edildiyi zaman materialların təchizatında depolamağın olmadığı və paketlənmə həyata keçirilmədiyini amilləri nəzərə alsaq, gecikmələrin, yaranacaq problemlər əsnasında aradan qaldırmaq zəif olacaqdır və s. Bu amillər yaradılacaq paylanma kanalının systemsiz olmasına zəmin yaradacaqdır. (Şəkil 6.)

3PL (third-party-logistics) modeli bütün logistik əməliyyatları özündə cəmləyərək, logistik əməkdaşlığı həyata keçirir. Bu model bir dayanacaq (anbar və yaxud nəqliyyat qovşağı) yaradaraq, əsas xidmətlərin göstərilməsində

geciktirmələrin qarşısını alır. Öz xidmətlərinə əlavə dəyərlər qatararaq, interasiya olunmuş həllər təqdim edir və 2PL-dən 3PL-ə qədər provayderləri inkişaf etdirir. 3PL hər zaman informasiya sistemlərindən istifadə edərək daha böyük təchizat zəncirində planlaşdırma, koordinasiya və optimallaşdırma funksiyalarını həyata keçirən məsləhət agenti (konsultant) kimi çıxış edir. Müştəri ehtiyaclarına və bazar şərtlərinə uyğun olaraq həlləri genişləndirmək və fərdiləşdirmək bacarığı 3PL-in əsas əlamətidir. (Tripathi S. P., 2020, p.3788)

3PL modeli 2PL-in daha da təkmilləşdirilmiş versiyasıdır. Bu modeldə artıq depolama və paketlənməni həyata keçirərək, yuxarıda qeyd etdiyimiz problemlərin aradan qaldırılmasında mühüm rol oynayacaqdır. Həmçinin bu modeldə təchizat zəncirini quraraq, informasiya sistemlərindən istifadə etməklə koordinasiya, planlaşdırmanı həyata keçirmək mümkündür. Bunları reallaşdırdıqdan sonra müştəri ehtiyaclarını qarşılamaq və azad olunmuş ərazilərdə bazar şəraitinə uyğun genişləndirmə imkanlarının daha da artması potensialı yüksəkdir. (Şəkil 6.)

4PL (fourth-party-logistics) modeli, 3PL-in təkamül versiyasıdır. 4PL 1996-cı ildə “Accenture” tərəfindən ticarət nişanı kimi qeydiyyatla alınmışdır. 4PL mürəkkəb təchizat zəncirlərinin dizaynı və idarə edilməsi üçün öz resursları ilə digər 2PL və 3PL-in imkanlarını müqavilə bağlamaqla və inteqrasiya etməklə, müştərilərin bütün outsorsinq ehtiyaclarını idarə edir. 3PL-in istehsalı və paylanması proseslərində resurs, maliyyə və məlumat axınlarının inteqrasiya və nəzarəti funksiyaları 4PL-in əməliyyatlarının əsasını təşkil edir. (Tripathi S. P., 2020, p.3788)

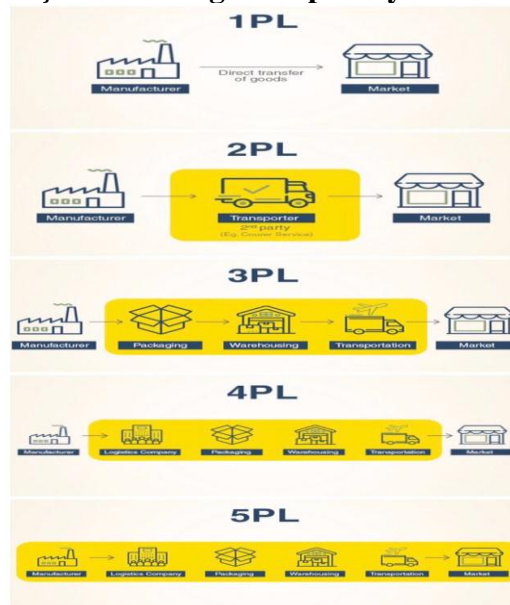
4PL modeli isə 2PL və 3PL modellərinin təkamülü nəticəsində yaranmışdır. Hal-hazırda dünyada qloballaşmanın gətirdiyini, artıq müəssisələrin öz dövlətlərinin sərhədlərini keçərək, dünya ticarətinə inteqrasiya etməsi, burada logistika xidmətlərini daha da, inkişaf etdirilməsi ilə nəticələnmişdir. 4PL modelinə nəzər saldığımız zaman, 3PL modelinin üsürlərini özündə saxlamaqla logistika fəaliyyətində istehsalçı və alıcılarla kontraktların bağlanması, vasitəçi kanal kimi logistik şəbəkənin, sistemlərin yaradılması əlavə edilmişdir. Artıq bu mərhələdə logistikanın yalnız transport deyil, eyni zamanda marketinq amillərinin də, özündə

cəmləşdirməsi işğaldan azad olunmuş ərazilərdə bu modelin tətbiqini münasib edir. (Şəkil 6.)

5PL (fifth-party-logistics) modeli LSP ailəsinin sonuncu modelidir və təkamülün ən yüksək səviyyəsidir. Mahiyyət etibarı ilə heç bir fiziki yerləşdirmədən virtual logistika xidmətləri təminatçısı və məlumat vasitəçisi kimi veb-əsaslı, e-biznes platformasında informasiya sistemlərini birləşdirən təchizat zəncirindəki bütün maraqlı tərəflərin idarə edilməsidir. Təchizat zəncirləri və 4PL fəaliyyətləri kimi ölçülərlə məşğul olmaqla, bütün təchizat zəncirində innovativ həllər təqdim etməkdədir. (Tripathi S. P., 2020, p.3788)

5PL modelində isə artıq 4PL modelində olan ünsürlərin rəqəmsallaşdırılması və elektron sistemlərin yaradılması ilə nəticələnmişdir. Burada artıq veb-səhifələrin, e-biznesin inkişafı ilə informasiya bazasının yaradılması ilə nəticələnir və özlüyündə innovasiyaları, tərəqqiləri cəmləyir. (Şəkil 6.)

Şəkil 6: Logistika provayderləri



Mənbə: www.medium.com saytı (<https://medium.com/@arkindia6/brief-overview-of-1pl-2pl-3pl-4pl-and-5pl-6022afdb837>)

İşğaldan azad edilmiş ərazilər çox zəngin fauna, flora, mineral ehtiyatlar, yeraltı və yerüstü sərvətlərə sahib bir ərazilərdir. Bu ərazilər zəngin filiz faydalı ehtiyatlara, rekreasiya ehtiyatlarına, inşaat sektoru üçün tikinti materialları ehtiyatlarına sahibdir. Qarabağda, işğaldan əvvəlki dövrlərdə çoxlu sayda yüngül,

yeyinti, aqrar sənaye müəssisələri fəaliyyət göstərirdi. Bu sənaye sahələri o dövrlərdə Azərbaycan iqtisadiyyatında mühüm yerə və rola malik idi. Buna misal olaraq, Turşsu və İstisu mineral sularının qablaşdırılması, Ağdam rayonunda yerləşən tikinti materialları istehsal edən müəssisələr, toxuculuq, ayaqqabı, şərab fabrikləri, ipək kombinatı, həmçinin kənd təsərrüfatı məhsulları istehsal edən kolxoslar və sovxozlar, Qarabağ cins atı olan atçılıq müəssəsi və s. misal göstərə bilərik. Ümumilikdə, faiz göstəricisi ilə qeyd etsək, kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalı Azərbaycanda istehsal olunan məhsulların 35-40%-ni əhatə edirdi.

Hazırda dövlətimiz tərəfindən işğaldan azad olmuş bölgələrin bərpası və inkişafı ilə bağlı konsepsiya hazırlanmışdır ki, onun da həyata keçirilməsinin mühüm istiqaməti kimi həmin bölgələrin iqtisadi potensialı, o cümlədən meşə, su və torpaq ehtiyatları nəzərə alınmaqla, burada kənd təsərrüfatının, sənayenin, turizmin və digərlərinin dirçəldilməsi və inkişafı çıxış edir. Məlumdur ki, hazırda işğaldan azad olmuş ərazilər zəngin yeraltı və yerüstü sərvətlərə: filiz, əlvan metallar, qızıl, civə, xromit, əhəng, mərmər, əqiq, mineral sular və s. kimi mineral ehtiyatlara və geniş kurort rekreasiya potensialına malikdir. Bu ərazilərdə inşaat sektoru üçün zəruri olan bir çox tikinti materialları: mişar daşı, kərpic, çınqıl, sement, əhəng daşı istehsal, üçün zəruri xammallar, tikinti qumu və s. vardır. İşğaladək bu ərazilərdə fəaliyyət göstərən sənaye sahələri respublika iqtisadiyyatında mühüm rola malik idi. Burada əsasən yeyinti, yüngül, tikinti materialları kimi sənaye sahələri güclü inkişaf tapmışdır.

Vətən müharibəsinin başa çatdırılması və Qarabağın işğaldan azad edilməsindən sonra Azərbaycan kifayət qədər iqtisadi potensial topladı. Ölkədə təbii ehtiyatlardan səmərəli istifadə ilə bağlı iqtisadi islahatların sayı artırılmaqdadır. İqtisadiyyatın və sosial məkanın bazar tələblərinə uyğun yenidən qurulması üçün mühüm addımlar atılmağa başlanılmışdır.

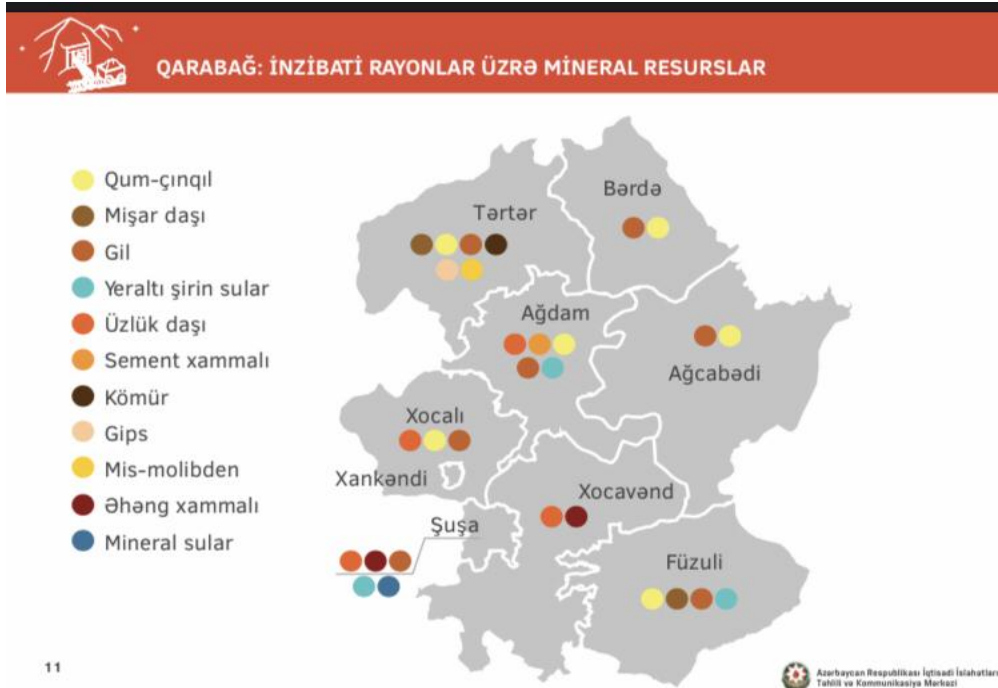
Əhəmiyyətli mis-sink filizlərinin ehtiyatları Kiçik Qafqazın şərqində yerləşən Mehmana yataqlarında cəmlənmişdir. Burada istismara hazır olan filiz ehtiyatları vaxtilə öyrənilmişdir. Sənaye əhəmiyyəti olan civə ehtiyatları Kəlbəcər rayonundakı Şorbulaq və Ağyataqda yerləşir.

İşğal olunmuş ərazilər Azərbaycanın sənaye və tikintisində böyük əhəmiyyəti olan müxtəlif növ tikinti materialları ilə çox zəngindir. Belə materialların böyük ehtiyatları Ağdam rayonu ərazisində yerləşən Çobandağ (əhəngin ehtiyatları 140 milyon ton və gillər 20 milyon ton), Şahbulaq (25 milyon ton gil), Boyəhmədli (45 milyon ton gil) və digər yataqlardadır. Həmçinin, iri tikinti daş yataqları Xankəndində, mərmər isə Harovda yerləşir.

Qarabağ iqtisadi rayonu tikinti materialları ehtiyatları ilə çox zəngindir. İnzibati rayonlar üzrə tikinti materialları ehtiyatları aşağıdakı kimidir.

1. Bərdə rayonu - Qum-çınqıl və mişar daşı ehtiyatları
2. Tərtər rayonu – Qum-çınqıl, mişar daşı, gil, gips ehtiyatları
3. Ağdam rayonu – Üzlük daş, sement xammalı, qum-çınqıl, gil ehtiyatları
4. Ağcabədi rayonu – Qum-çınqıl, gil ehtiyatları
5. Xocalı rayonu – Üzlük daş, qum-çınqıl, gil ehtiyatları
6. Xocavənd rayonu – Üzlük daş və əhəng ehtiyatları
7. Şuşa şəhəri – Üzlük daş, əhəng xammalı, gil ehtiyatları
8. Füzuli rayonu – Qum-çınqıl, mişar daşı, gil ehtiyatları (Şəkil 7.)

Şəkil 7: Qarabağ iqtisadi rayonunda mineral resursların paylanması



11

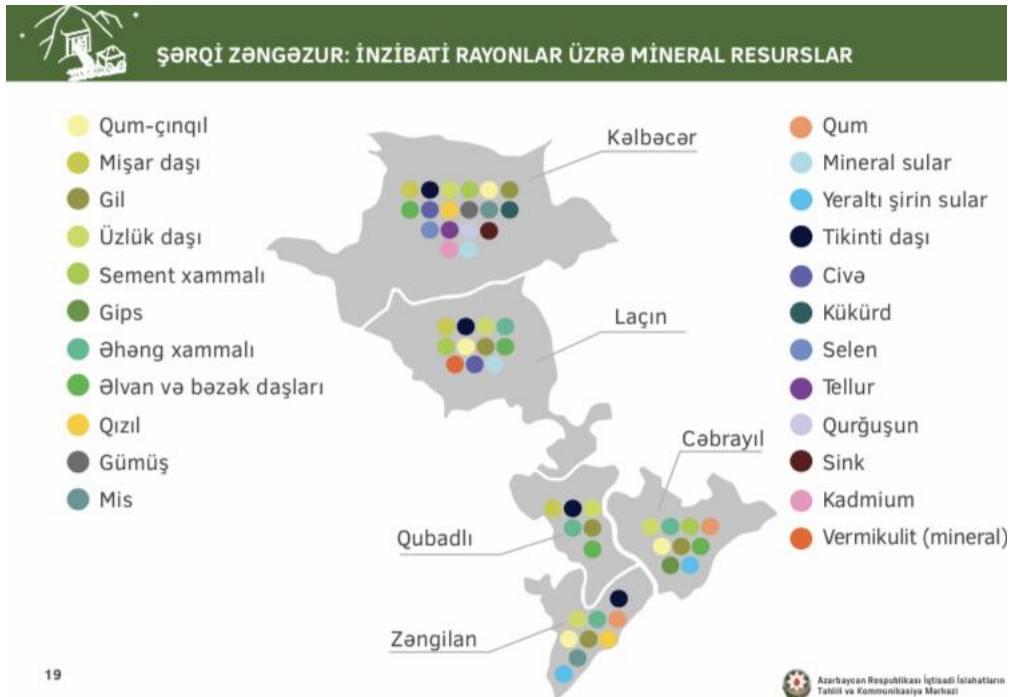
Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi

Mənbə: Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi
<https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/50106b9302c648fb32645cc9493f2dad.pdf>

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda inzibati rayonlar üzrə tikinti materialları ehtiyatları aşağıdakı kimidir.

1. Laçın rayonu – Mişar daşı, tikinti daşları, üzlük daşı, əhəng və sement xammalı, gil, qum-çınqıl, əlvan və bəzək əşyaları və s. ehtiyatlar
2. Kəlbəcər rayonu – Mişar daşı, tikinti daşları, üzlük daşı, sement xammalı, qum-çınqıl, gil, əlvan və bəzək daşları, əhəng xammalı və s. ehtiyatlar
3. Qubadlı rayonu – Mişar daşı, üzlük daş və tikinti daşları, əhəng xammalı, gil, əlvan və bəzək daşları ehtiyatları
4. Cəbrayıl rayonu – Üzlük daş, əhəng xammalı, mişar daşı, qum, qum-çınqıl, gil, əlvan və bəzək daşları, gips ehtiyatları
5. Zəngilan rayonu – Tikinti daşları, qum, əhəng xammalı, üzlük daş, qum-çınqıl, gil və s. ehtiyatlar (Şəkil 8.)

Şəkil 8: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda mineral resursların paylanması



Mənbə: Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi
<https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/50106b9302c648fb32645cc9493f2dad.pdf>

III FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİN TİKİNTİ MATERİALLARI İLƏ TƏCHİZATINDA YARANAN PROBLEMLƏRİN HƏLLİ YOLLARI

3.1. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə tikinti materiallarının təchizatında logistik paylanma kanalının seçilməsi

2020-ci il payız aylarında Azərbaycan Respublikasının Silahlı Qüvvələrinin uğurlu hərbi əməliyyatları nəticəsində 30 ilə yaxındır ki, Azərbaycan Respublikasının işğal altında olan əraziləri işğaldan azad olunmuşdur. Əfsuslar olsun ki, mənfur düşmən uzun müddət ərzində bu ərazilərin təbii ehtiyatlarını talamış, şəhər və kəndlərdə olan infrastrukturunu dağıtmış və belə Azərbaycanın gözəl güşələrindən biri olan Qarabağ ərazisini xarabalığa çevirmişdir. Lakin Azərbaycan Respublikası tərəfindən bu ərazilər işğaldan azad olunduqdan sonra burada sürətli tikinti-quruculuq işlərinə - kommunikasiya, nəqliyyat xətlərinin tikilməsi, şəhər, kənd və qəsəbələrin salınması və s. bu kimi böyük layihələrə, artıq 2020-ci ilin dekabr ayından etibarən start vermişdir. Həmçinin, Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin dəfələrlə işğaldan azad olunmuş ərazilərə səfərləri və burada media vasitələrinə verdiyi açıqlamalarına istinad edərək, Qarabağ ərazisinin əvvəlki vəziyyətinə qaytarmaq və sonrakı mərhələdə isə oranı Azərbaycanın ən gözəl guşəsinə çevrilməsində ölkə rəhbərinin maraqlı olması və dövlət qurumlarının da, bu sahədə müvafiq təxirəsalınmaz işlərin həyata keçirməsi gələcəkdə işğaldan azad olunmuş ərazilərin Azərbaycan iqtisadiyyatında önəmli yer tutacağına və ölkə iqtisadiyyatının inkişafında mühüm töhfələr verəcəyinə əmin ola bilərik.

Bu səbəblə də biz aparacağımız tədqiqat zamanı sahəmizə uyğun olaraq, orada bir logistik mərkəzi (paylanma kanalı) qurmaqla orada həm dövlət, həmçinin də özəl subyektlər tərəfindən həyata keçiriləcək layihələrdə iştirak etməklə və eyni zamanda, fasiləsiz material axınlarını yaradaraq sərfəli və keyfiyyətli məhsulların buraya tədarükünü həyata keçirməklə görülməli işlərin və layihələrin sürətli və keyfiyyətli həyata keçirilməsində öz töhfələrimizi verməyə çalışacağıq.

Təbii ki, burada bir logistik paylanma kanalı quracağımız zaman əsas diqqəti müştəri təməlli bir marka dəyəri yaratmağa çalışacağıq. Tədarük edəcəyimiz məhsulların əsasən burada fəaliyyət göstərən şirkətlərin təyinatına uyğun olan sahələrə aid məhsulların tədarükünə, hal-hazırda görülən və planlanan layihələri diqqətli şəkildə izləməklə və eyni zamanda tenderlər zamanı əsas ehtiyac olan məhsulların hansılar olmasına dair araşdırma apararaq məhsulların gətirilməsinə və ən sonda burada fəaliyyət göstərən müəssisələrə paylamağa çalışacağıq.

İşğaldan azad olunmuş ərazilər qeyd etdiyimiz kimi, düşmən tərəfindən dağıdılmışdır. İlk layihələrə nəzər saldıqda, bu ərazilərdə nəqliyyat xətlərinin yaradılması, kommunikasiya və kommunal təsərrüfatın yaradılması, kənd, şəhər və qəsəbələrin yaradılması, hal-hazırda ən prioritet məsələlərdən birinə çevrilmişdir ki, hal-hazırda da əsas layihələr bu istiqamətdə həyata keçirilməkdədir. Bu səbəblə də, tikinti materiallarının tədarüku və paylanması sahəsinə aid bir logistik paylanma kanalının qurmağımızın daha doğru olacağına və ərazinin inkişafına daha da yaxşı köməklik göstərəcəyinə əmin ola bilərik.

İlkin olaraq həyata keçirilən layihələrə nəzər yetirsək, burada nəqliyyat xətlərinin (dəmiryolu xətləri, hava limanları, avtomobil və boru kəməri xətləri), kommunal (işıq, su təchizatı, kanalizasiya, istilik, qaz və s.), enerji mənbələri əsasən də alternativ enerji mənbələri (külək elektrik stansiyaları, su elektrik stansiyaları, günəş elektrik panelləri və tarlaları və s.), sənaye, xidmət müəssisələri, sənaye parkları və kənd təsərrüfatlı təyinatlı müəssisələrin yaradaraq burada əhalinin köçürülməsi üçün yeni iş yerlərinin açılması və ən sonda şəhər, kənd və qəsəbə kimi böyük layihələrin icra edilməsi üzərində böyük işlər aparılır.

Bu kimi layihələrin icra edilməsi üçün tikinti materiallarının axınının həyata keçirilməsi mühüm amil kəsb edir. Bu layihələrin icrası üçün mühüm rol oynayan tikinti materiallarına nəzər salsaq burada, asfalt, beton, sement, dəmir və dəmir-beton konstruksiyalar, boyalar, borular, dəmiryolları üçün reyslər, qum, çınqıl, şebel, tikinti daşları, yer və üzlük daşlar, kərpic, kubik, plastik məmulatlar, şüşə məmulatları, emosiyalar və bu tikinti işlərini həyata keçirmək üçün xırdaavatlar, tikinti alətləri və s. təşkil edir.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərə nəzər saldıqda, bildiyimiz kimi, Qarabağ və ona yaxın rayonların ərazisində faydalı qazıntı yataqları, həmçinin ölkəmizin tikinti sənayesinin inkişaf etdirilməsində önəmli yer tutan müxtəlif növ tikinti materialları ilə zəngindir (Cədvəl 5.)

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, cədvəl 5-də əks etdirilən faydalı qazıntıların və tikinti materiallarının paylanması adı çəkilən regionun Ermənistan Silahlı Qüvvələri tərəfindən işğal edilməsindən öncə əldə olunmuş informasiyadır.

Bu barədə yeni məlumatların hazırlanması məqsədi ilə azərbaycanlı geoloq və iqtisadçı alimlərimiz, mütəxəssislərimiz bölgədə yeni tədqiqatlara start vermişlər.

Azərbaycan Respublikasında və Qarabağ regionunda olan sənaye müəssisələrinə, əsasən də tikinti materialların istehsalında statistik göstəricilərə nəzər salaq:

İlk öncə Azərbaycan Respublikasında fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələrinə nəzər saldıqımızda, 2015-ci ildə 2583 ədəd Azərbaycan Respublikasında sənaye müəssisəsi fəaliyyət göstərirdi. 6 il ərzində bu sənaye müəssisələrinin sayı 806 ədəd sənaye müəssisəsi artaraq 3389 ədəd təşkil etmişdir. 2015-2020-ci illər ərzində sənaye müəssisələrinin sayı 31.204% faiz artmışdır. 2015-ci ilə nəzər yetirdiyimiz zaman tikinti materialları istehsalı ilə məşğul olan sənaye müəssisələrinin sayı 239 ədəd idi. Bu da 2015-ci ildə ümumi sənaye müəssisələrinin sayının 9.25%-ni təşkil edirdi. Lakin statistik göstəricilərdə 2016-cı ildə istehsal müəssisələrinin sayının azalmasını müşahidə edə bilərik ki, bu tikinti materialları istehsalı sahəsinə də öz təsirini göstərmiş və müəssisələrin sayı 15 ədəd azalmışdır. Lakin 2017-ci ildən sonra tikinti materialları istehsalında müsbət tendensiyanın şahidi ola bilərik. 2017-ci ildən 2020-ci ilə qədər orta hesabla tikinti istehsalı müəssisələrinin sayı 12.33 vahid artmış və 2020-ci ildə 266 ədəd təşkil etmişdir və ümumi sənaye müəssisələrinin 7.85%-ni təşkil edirdi. Bu statistik göstəricilərdən belə nəticəyə gələ bilərik ki, ölkə üzrə 5 il ərzində ümumi sənaye müəssisələrinin sayı 31% artmasına baxmayaraq, tikinti istehsalı müəssisələri 11% artmışdır. Həmçinin 2015-ci ildə tikinti istehsalı müəssisələri ümumi sənaye müəssisələrinin 9.25%-ni təşkil edirdisə, 2020-ci ildə bu faiz göstəricisi 7.85%-ə

enmişdir. Buradan aydın olur ki, tikinti istehsalı sənayesi ümumi sənaye sahələrinə nisbətən daha yavaş inkişaf etməkdədir. Lakin tikinti sənayesi dediyimizdə buraya əlavə olaraq, mədənçıxarma, rezin və plastik kütlə, ağac emalı sənayesində də tikinti materiallarını təşkil edən məhsullar vardır və işğaldan azad olunmuş ərazilərdə təmir-bərpa işlərinin başlanması, ölkə ərazisində bu sektorda olan müəssisələrinin sayının da çoxalmasının gələcək dövrlərdə şahidi ola bilərik. (Cədvəl 2.)

Cədvəl 2: Azərbaycan Respublikasında fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələrinin sayı (2015-2020-ci illər üzrə)

Göstərici	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Bütün sənaye müəssisələri	3389	3169	2837	2582	2561	2583
Mədənçıxarma sənayesi	337	331	309	281	298	325
Metal filizlərin hasilatı sənayesi	8	6	6	5	5	4
Daş, qum, çınqıl, duz və s. mədənçıxarma sənayesi	164	164	161	156	173	203
Mədənçıxarma sənayesində xidmətlər göstərilməsi	133	130	110	89	88	87
Ağac emalı və ağacdan məmulatların istehsalı	56	55	45	38	34	35
Rezin və plastik kütlə məmulatların istehsalı	147	134	118	103	92	98
Tikinti materiallarının istehsalı	266	254	236	229	224	239
Metalurgiya sənayesi	59	57	52	41	29	27

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsi
(https://azstat.org/statHtml/statHtml.do?orgId=994&tblId=DT_BC_002&conn_path=I2)

İşğaldan azad edilmiş ərazilərə baxdığımızda əsas iki iqtisadi rayondan Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarından ibarətdir. Şərqi Zəngəzur regionundakı rayonlar, uzun müddət işğal altında qaldığı üçün ora haqqında dəqiq məlumat verə bilmirik. Lakin Qarabağ iqtisadi rayonunda son 6 ildə olan sənaye müəssisələrinin rayonlar üzrə bölgüsünə nəzər salaq:

Qarabağ iqtisadi rayonunda olan Xocalı, Xocavənd rayonları və Şuşa şəhəri bu dövrlərdə işğaldan azad olunmadığı üçün onlar haqqında dəqiq məlumat verə bilmərik. Lakin digər rayonlara nəzər saldığımızda iqtisadi rayonun ən çox sənaye müəssisəsi olan rayonun Bərdə rayonu olduğunun şahidi ola bilərik. Ancaq digər rayonlarda isə çox az sayda müəssisənin olduğunun şahidi ola bilərik. 2015-ci ildə

63 sənaye müəssisəsi olduğu halda, 6 ildə 13 ədəd artaraq 2020-ci ildə 76 müəssisəyə çatmışdır və burada ən çox artımın Bərdə rayonunda olduğunu görə bilərik. (Cədvəl 3.)

Qarabağ iqtisadi rayonu təbii və mineral resurslarla zəngin ərazi olmasına baxmayaraq bu qədər az müəssisənin fəaliyyət göstərməsi onu göstərir ki, burada yataqlar hələ istismar olunmayıb və burada yeni müasir standartlara uyğun sənaye müəssisələrinin və sənaye parklarının tikilməsi üçün ərazi yetəri qədər perspektivə sahibdir.

Cədvəl 3: Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələr (2015-2020-ci illər üzrə)

<i>Fəaliyyət göstərən müəssisələrin sayı</i>	<i>2020</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>	<i>2015</i>
<i>Müəssisələrin cəmi sayı</i>	78	74	71	65	65	63
<i>Ağcabədi rayonu üzrə</i>	13	12	12	11	12	12
<i>Ağdam rayonu üzrə</i>	12	12	10	10	9	9
<i>Bərdə rayonu üzrə</i>	26	26	23	21	19	18
<i>Füzuli rayonu üzrə</i>	13	12	14	12	10	10
<i>Xocalı rayonu üzrə</i>	1	1	1	-	1	1
<i>Xocavənd rayonu üzrə</i>	3	2	2	2	2	2
<i>Şuşa şəhəri üzrə</i>	2	2	1	1	1	1
<i>Tərtər rayonu üzrə</i>	8	7	8	8	11	10

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsinin web sahifəsində regionların sənayesi bölməsinin regionlar üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələrin sayı adlı hesabat. (<https://www.stat.gov.az/source/industry/> son yenilənmə 28.04.2022)

Cədvəl 4-də Qarabağ iqtisadi rayonunda tikinti materiallarının istehsal həcmi göstərilmişdir. Azərbaycan Statistika Komitəsinin məlumatına əsasən Qarabağ iqtisadi rayonunda olan 4 rayonda tikinti materialları istehsal olunur. Qarabağ iqtisadi rayonunda tikinti materialları ehtiyatları zəngin olsa da, cədvəl 4-də gördüyümüz kimi çox az həcmdə istehsal həyata keçirilir.

**Cədvəl 4: Qarabağ iqtisadi rayonu üçün tikinti materiallarının istehsal həcmi, tonla
(2015-2020-ci illər üzrə)**

Ağdam rayonu üzrə	2020	2019	2018	2017	2016	2015
<i>Yol döşəmək üçün daş, tonla</i>	-	-	-	-	22	40.3
Bərdə rayonu üzrə	2020	2019	2018	2017	2016	2015
<i>Tikinti qumu, tonla</i>	11.0	49400.0	14900.0	17724.0	-	820.0
<i>Çınqıl, qırma, xırda çay və çaxmaq daşı, min tonla</i>	-	-	18.4	34.2	5.3	23.8
<i>Hörmə üçün hazır beton qarışığı, min tonla</i>	-	-	0.1	2.2	-	-
Füzuli rayonu üzrə	2020	2019	2018	2017	2016	2015
<i>Sement, min tonla</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Plastik lövhələr, tonla</i>	1090.6	1275.2	630.4	395.7	144.4	-
Tərtər rayonu üzrə	2020	2019	2018	2017	2016	2015
<i>Tikinti qumu, tonla</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Çınqıl, qırma və xırda çay daşı, tonla</i>	1.2	2.5	-	-	-	-

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsinin web sahifəsində regionların sənayesi bölməsində Qarabağ iqtisadi rayonu adlı hesabat. (<https://www.stat.gov.az/source/industry/> son yenilənmə 28.04.2022)

Bu amilləri nəzərə alaraq işğaldan azad edilmiş ərazilərdə, hal-hazırda tikinti materialları istehsal edəcək sənaye parklarının olmaması və olan müəssisələrin də saylarının az olması, bu sektorda böyük bir problem yaradır. Burada material axını təmin etmək üçün ilk növbədə quracağımız logistik kanalın yerinə yaxın olan sənaye parklarından məhsul təchizatını həyata keçirmək daha münasib olar. Lakin tikinti materialları yetəri qədər böyük məhsul çeşidinə sahibdir. Burada mal tədarükü etdiyimiz zaman məhsulların əsasən tikinti materialları ilə zəngin olan ərazidən tədarükünə üstünlük verməyimiz daha münasib olacaqdır. Çünki materialların müxtəlif ərazilərdən tədarükü zamanı daha çox nəqliyyat vasitələrin alınmasına ehtiyac duyulacaqdır. Ümumiyyətlə, tikinti sektorunda mal tədarükü zamanı logistik paylama kanallarının kiçik partiyalarla təchizatın həyata keçirilməsi daha çox maliyyə vəsaitinin məsrəfinə yol açacaqdır. Bu kimi əsas problemin həll edilməsi üçün tikinti materiallarının yataqları zəngin olan, tikinti materiallarının istehsalı və xaricdən gətirilməsini həyata keçirən topdan satış məntəqələrinin daha çox cəmləşdiyi yerlərə üstünlük verməliyik. Çünki, bu zaman orada güclü rəqabət amili yaranacaq və bu bazarı daha da yaxşı analiz edərək, daha keyfiyyətli və münasib qiymətə məhsullar seçib, bu məhsulların satışını həyata

keçirən şirkətlərlə kontraktlar bağlayaraq material tədarükünü həyata keçirməyimizdə üstünlük əldə edə bilərik.

Azərbaycan tikinti bazarına nəzər yetirdiyimiz zaman, əsas tikinti materialları yataqlarının Abşeron rayonu ərazisində olması və burada həm tikinti materiallarının istehsalı, həmçinin də Azərbaycanda istehsal olunmayan tikinti materiallarını xaricdən gətirən topdan satış məntəqələrinin çox olması, bizim mal tədarükünü həyata keçirəcək iqtisadi rayon olaraq Bakı və Abşeron iqtisadi rayonlarına önəm verməyimizə şərait yaradacaqdır.

Material axınlarının təmin edilməsində əməkdaşlıq edə biləcəyimiz bəzi şirkətləri misal çəkək:

Ağdağ zavodu- Mətanət A şirkətinin Qaradağ ərazisində yerləşən Ağdağ gips zavodu qabaqcıl alman texnologiyalarına əsaslanır və istehsal zamanı rəqəmli texnologiyalardan istifadə olunur. Bu zavod əsasən yüksək keyfiyyətli astar və üzlük şpaklyovkaları, gips əsaslı suvaqlar, gips karton lövhələri (alçıpan), gips əsaslı aradoldurucular və yapışdırıcılar kimi məhsullara sahib zavoddur. (<https://agdag.az/mehsullarimiz>)

Norm sement zavodu- Qaradağ ərazisində yerləşən Norm sement zavodu, Cənubi Qafqazın ən böyük sement zavodudur. Bu zavod, 300 və 400 markalı sement növü istehsalçısıdır. Norm sement zavodu ildə 2.1 mln sement istehsal gücünə malik olması, istehsal gücünün çox olduğunu göstərir.

MS kabel, MS Asfalt və MS Karyer zavodları- Bu zavodlar MSDIS holdinqin tərkibinə daxil olan istehsal müəssisələridir. Bu holdinq 2 ildir fəaliyyət göstərməsinə baxmayaraq, tikinti sahəsində mühüm istehsal müəssisələri yaratmış və son illərdə çox yaxşı nəticələr əldə etdiyini görə bilərik. Bu holdinqin tərkibində kabel, asfalt və qum-çınqıl istehsalını həyata keçirən müəssisələr vardır. Burada Binəqədi rayonunda fəaliyyət göstərən kabel zavodu, Sabunçu rayonunda olan iri və xırda dənəli asfalt istehsal edən asfalt zavodu və Horadiz qəsəbəsində qum-çınqıl istehsalını həyata keçirdən karyeri mövcuddur.

As TexnoServis MMC- Bu şirkət tikinti layihələrini həyata keçirilməsi üçün beton və beton məhsullarının istehsalı ilə məşğuldur. Şirkət Sumqayıt ərazisində

yerləşir və ASİNŞAAT-N və AS TexnoServis şirkətləri arasında yaradılan birgə müəssisədir.

Yuxarıda bir neçə tikinti sənaye müəssisələrini misal çəkərək logistik paylanma kanalının tikinti materialları ilə təchizatda əsasən keyfiyyət, nəqliyyat, tələbat kimi amillərə dayanaraq öz təchizat zəncirimizi qura bilərik.

Bundan əlavə olaraq, Bakı şəhərində fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələrinin sayının Azərbaycanın digər rayon və şəhərlərindən qat-qat çox olması və burada çox çeşiddə tikinti materiallarının istehsalı və həcmnin yetəri qədər çox olmasını şəkil 9-da müşahidə edə bilərik. Şəkil 9-da bu statistik məlumatlara əsaslanaraq tikinti materiallarının təchizatında Bakı şəhərinə verilməsi daha münasib olacaqdır.

Şəkil 9: Bakı şəhəri üzrə fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələri və tikinti materialları istehsal gücü (2015-2020-ci illər üzrə)

Bakı şəhəri

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fəaliyyət göstərən müəssisələrin sayı -cəmi	1170	1153	1253	1408	1671	1825
Əhəng daşı, min ton	299.60	424.20	506.70	405.00	237.50	233.00
Çınqıl, qırma daş, xırda çay daşı, min ton	211.10	19.20	31.10	20.10	65.80	156.50
Taxta lövhə parket, min kv. m	-	-	-	0.30	-	-
Sement, min ton	2484.70	2165.00	2732.80	3206.40	3277.20	3051.00
Əhəng, ton	17341.10	27413.70	29366.40	30671.00	42867.60	28669.70
Hörmə üçün hazır beton qarışığı, min ton	645.10	223.80	413.70	864.10	1191.70	1510.30
Betondan yığma tikinti konstruksiyaları, min kub metr	13.10	16.80	93.50	16.90	26.00	32.50
Asfalt, min ton	206.90	110.80	341.90	187.00	196.90	37.40
Ofis tipli taxta mebel, ədəd	5498.00	6235.00	12602.00	16242.00	34938.00	25562.00

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsi web sahifəsində regionların sənayesi bölməsində Bakı şəhəri adlı hesabat. (<https://www.stat.gov.az/source/industry/> son yenilənmə 28.04.2022)

2-ci fəsildə qeyd edilən modellərdən işğaldan azad edilmiş ərazilərin tikinti materialları ilə təchizatında logistik paylama kanalı yaradılacaq zaman, 5PL modelinə üstünlüyün verilməsi, zamanın tələblərini qarşılıyacağını və eyni zamanda rəqib firmalarla nisbətdə rəqabətqabiliyyətli bir müəssisə qurmağa imkan verəcəkdir. Həmçinin 5PL modelinə əsasən yaradılan logistik paylama kanalında tikinti materiallarının çeşidlərinin yerləşdirilməsi və materiallar haqqında məlumatlar verilməsi, partnyor firmaların qeyd edilməsi və s. paylama kanalının

müştəri bazasının artırılmasında, istehsal müəssisələri ilə təchizatın həyata keçirilməsində, paylama kanalının informasiya bazasına əlçatanlılığın artırılmasına və s. öz töhfəsini böyük həcmdə göstərəcəkdir. İşgaldan azad edilmiş ərazilərdə ağıllı konsepsiyaların tətbiq edilməsi, rəqəmsallaşdırmanın bu regionlarda yüksək olacağına göstəricisidir. Burada yaradılacaq logistik paylama kanalı da, ərazinin inkişaf strategiyasına uyğun modeldə qurulmalıdır. (Şəkil 6.)

Logistik paylanma kanallarından tədqiqatımızda topdan satış logistik paylanma kanalını seçərək onun üzərində tədqiqat aparacağıq. Topdan satış logistik kanalı dolayı logistik sistemi təşkil edən logistik paylanma kanalındır. Burada istehsalçı öz məhsullarını həm təmsil olduğu ölkədə, həmçinin də xarici bazarlarda məhsullarının satılmasında topdan satış məntəqələri ilə kontrakt (müqavilə) bağlayaraq məhsullarını satmağa ona həvalə edir. Bu cür satış vasitəçi ilə satış logistika prosesini yaradır.

Logistika sistemində vasitəçilərdən istifadə əlaqələrin sayının artmasına və xərclərin artmasına səbəb olacaqdır.

Lakin logistika sistemində topdansatış vasitəçilərinin yeri və mühüm rolu aşağıdakı kimi amillərlə müəyyən edilir.

Müxtəlif inkişaf etmiş işgüzar əlaqələr sistemi, geniş bazar təcrübəsi, bazarı hərtərəfli bilmək (lazımı məlumatlara sahib olmaq) və geniş anbar şəbəkəsi sayəsində malların hədəf bazarlara çıxarılmasında yüksək səmərəlilik

1. Müştərilər arasında istehlak edilən əmtəə və maddi ehtiyatların çeşidi və həcmində əhəmiyyətli fərqlər
2. Müştəri bazasının (alıcıların) ərazi səpələnməsi
3. İstehsalçıların özləri üçün bu funksiyaları yerinə yetirmək üçün sərfəli olmayan yüksək icra xərcləri
4. İstehsal çeşidi ilə müştərilərin (son istehlakçıların) tələb etdiyi real məhsul çeşidi arasında uyğunsuzluq
5. Müştəri sifarişlərinin vahid xarakteri və ya lotların (birja və auksionda satılmaq üçün təklif olunan mal vahidi) kiçik həcmi

6. Xidmətin çevikliyinə və müxtəlif əlavə xidmətlərin göstərilməsinə artan tələblər və s. (Банзекуливахо М., 2015, p.46)

İstehsalçılar və istehlakçılar arasında olan topdansatış vasitəçiləri hər ikisinə xidmət göstərir. İstehsalçılarla iqtisadi əlaqəyə girərək, onları nəhəng istehlakçı kütləsi ilə əlaqələrə girmək zərurətindən azad edir. Mal ehtiyatları yaratmaqla, onlar, istehsal ritminin istehlak ritmi ilə sinxronizasiyasını təmin edirlər. Topdansatış vasitəçilərin sayəsində istehsalçıların gəlirləri müntəzəm xarakter alır və məhsulun satışına çəkilən xərclərdən birbaşa asılı olmur.

Şəkil 2-də gördüyümüz kimi bir topdansatış müəssisəsi partnyor müəssisələrinin məhsullarını istehsalçı və sənaye istehlakçılara, digər topdan satış məntəqələrinə, pərakəndə satış məntəqələrinə və son istehlakçıya əsas məqsədi satmaqdır. Bu prosesdə təbii ki, istehsal müəssisəsi öz məhsullarının tanıtımını, reklamını və məhsul üzərində marketinq strategiyalarını qurmağa, həmin topdan satış müəssisəsinə həvalə etmiş olur. Bu zaman istehsalçı müəssisə, əsas işini yüksək keyfiyyətli məhsul istehsal etməyə, xammal məhsullarının təchizatına, məhsul çeşidinin və avadanlıqlarının sayını artırmağa yönəlmiş olur.

Topdan satış müəssisələri bazara, tələbata uyğun olaraq daha çevik olan bir müəssisədir. Çünki, topdan satış müəssisələri bir marka istehsal etmir. Əsas funksiyası bu məhsullara fərqişidəliklər, özəlliklər qataraq öz müştərilərinin sayını artırmaqdır. Sonrakı dönəmlərdə artıq bu məhsullara qarşı müştərilər tərəfindən inam zəifləyəndə, məhsulun keyfiyyəti düşərsə, yaxud rəqib firmalar daha yaxşı bir məhsul bazara yeridərsə, topdan satış müəssisəsi də çevik bir reaksiya göstərərək yeni partnyor şirkətlər tapa və onlarla kontrakt bağlayaraq fəaliyyət göstərmək qabiliyyətinə sahibdir. Lakin, bir istehsalat müəssisəsinin məhsuluna qarşı bu kimi mənfi təsirlər baş verdiyi zaman ilk növbədə müəssisəsinin məhsuluna, markasına qarşı inam zəifləyir və bu da təbii ki, satışlarının ciddi mənada zəifləməsinə səbəb olur. Bu problemləri aradan qaldırmaq bir istehsalat müəssisəsi üçün zaman, böyük miqdarda xərc və markanın imicinə dəymiş zərəri aradan qaldırmaq üçün əlavə işlərə səbəb olur. Ona görə də bir logistik kanal seçimində bu kimi amilləri nəzərə

alaraq bir vasitəçili satış kanalı olan topdan satış məntəqəsinin seçimi daha münasib olar.

Həmişinin Qarabağ ərazisi yenidən işğaldan azad edilmişdir. Bu ərazilər, uzun zaman boyunca Ermənistan dövləti tərəfindən minalanmış, təbii sərvətlərimiz talan edilmiş, həmçinin infrastruktur dağıdılmışdır. Bu kimi problemləri aradan qaldırmaq üçün dövlət tərəfindən layihələr sürətli şəkildə həyata keçirilir. Əsas məqsəd isə, dağıdılmış infrastrukturu, kommunikasiya və nəqliyyat xətlərini, kommunal sahələri bərpa etmək və dünyada da hal-hazırda xarici dövlətlərin etmək istədiyi “Smart city” və “Smart village” (“Ağıllı şəhər” və “Ağıllı kənd”) layihələrini icra etməkdir. Bunu biz cənab Prezidentin demək olar hər ay işğaldan azad olunmuş ərazilərə etdiyi səfərlərdə yeni tikililərin təməlini qoymasına və yaxud yeni tikililərin istismara verilməsinə diqqət yetirsək, bunu görmüş olarıq. Bu səbəblə də, seçdiyimiz logistik paylanma kanalı bu kimi tikililərin tikinti materialları ilə təmin edilməsi üçün ən ideal bir variantdır. Çünki, bu ərazilərdə əhəlinin məskunlaşmasının hələ həyata keçirilməməsi, burada pərakəndə satış məntəqəsini yaratmağımızı imkansız edir. Həmçinin bir istehsalat müəssisəsi yaratmağımız üçün ilkin növbədə oraya ixtisaslı kadrlar tapmaq, geoloji axtarışlar həyata keçirmək (çünki, orada olan tikinti materialları yataqları haqqında məlumatlar bizə SSRİ dövründə aparılmış geoloji araşdırmalar nəticəsində məlum olan yerlər və ehtiyatlardır. Hal-hazırda bu yataqların çoxu düşmənlər tərəfindən istismar edilmişdir və s.), materiallar istehsal etmək üçün avadanlıqlarını müəyyənləşdirmək və sifariş etmək, daha böyük ərazi icarə götürmək yaxud satın almaq, daha çox işçi işə cəlb etmək və onlar üçün yaşayış məskənləri salmaq və s. bu kimi işlər həyata keçirmək lazımdır. Bunlar daha çox xərc və zaman tələb etdiyi üçün bazara daha tez daxil olmaq (Apple və Samsung kimi), orada yeni tikinti məhsullarını xaricdən tədarük edərək, nəinki işğaldan azad olunmuş ərazilərdə həmçinin Azərbaycan Respublikasının bütün regionlarına mal paylanmasını həyata keçirmək və eyni zamanda yerli istehsalçılardan tikinti materiallarını tədarük edərək, tikinti şirkətlərin fəaliyyətində istifadə edəcək tikinti məhsulları ilə fasiləsiz

təchizatı həyata keçirmək üçün vasitəli satış kanalı olan topdan satış məntəqəsinin seçilməsi daha perspektivli olacaqdır.

3.2. İşğaldan azad edilmiş ərazidə tikinti materialları topdan satış məntəqəsinin yerinin müəyyən edilməsi və nəqliyyat logistikasının rolu

Apardığımız tədqiqatda, biz vasitəçili satış kanalı olan, topdan satış məntəqəsi logistik paylanma kanalının yerinin müəyyənləşdirilməsi zamanı bir çox amillərə nəzər yetirərək, topdan satış məntəqəsinin yerini müəyyənləşdirməyə çalışacağıq.

İlkin olaraq topdan satış məntəqəsi bir anbar (depo) rolunu oynayan bir logistik paylanma kanalıdır. Burada anbar əsasən 3 işi həyata keçirir.

1. Hərəkət
1. Saxlama
2. Məlumat ötürmək ("Pazarlama və Perakende toptançılıq", 2011, p.5)

Burada topdan satış məntəqəsinin yerini seçməyimiz üçün əsas hərəkət amilinə diqqət yetirməliyik. Çünki bazarda rəqiblərimizdən daha yaxşı xidməti, müştərilərimizə fasiləsiz olaraq tikinti materialları ilə təchizatı və ən sonda daha münasib qiymətə mal təchizatını həyata keçirməyimiz üçün hərəkət amili mühüm rol oynayır.

1. Hərəkət amili dedikdə topdan satış məntəqəsi ilə istehsalat müəssisələri arasında olan hərəkət, topdan satış məntəqəsinin daxilində (malların daşıyıcılardan boşaldılaraq anbara qoyulması və sifariş zamanı anbardan çıxarılaraq daşıyıcılara yüklənməsi), müştərilərə materiallar tədarükü zamanı olan hərəkəti özündə əks etdirir. ("Pazarlama və Perakende Toptançılıq", 2011, p.5)

2. Topdan satış məntəqəsinin yerinin seçilməsi, günümüzdə rəqabət ortamına və maliyyə xərclərinə mühüm təsir edir. Yanlış seçilmiş yer olduğu zaman ilk növbədə sifarişlərdə gecikmələrin yaranmasına, yaxud sifarişlərin həyata keçirilməsi zamanı malların korlanmasına və maliyyə xərclərinin çoxalmasına səbəb ola bilər. Çünki topdan satış məntəqəsi ticarət fəaliyyətini həyata keçirdən logistik paylanma kanalıdır. Burada topdan satış məntəqəsinin əsas işi materialların

düzgün stoklanmasını və paylanmasını həyata keçirdərək mənfəət qazanmasına yönəlmiş bir fəaliyyətdir. Bu fəaliyyəti də həyata keçirmək üçün nəqliyyat logistikasından düzgün istifadə edilməsi zamanı yalnız əldə etmək mümkündür.

Topdan satış məntəqəsinin yerini müəyyənləşdirdiyimiz zaman burada makro və mikro analizlər etmək lazımdır. Makro analizlər etdiyimiz zaman ilk növbədə quracağımız topdan satış məntəqəsinin hansı bölgədə olmasını müəyyən etməliyik. Bu strateji bir qərardır və səhv yerin seçilməsi çoxlu problemlər özündə yarada bilər. Bunun üçün də makro analiz apardığımız zaman bu kriteriyalara önəm verməliyik. (<https://goztepenakliyat.com.tr/depolama-yeri-seciminin-lojistik-faaliyetler-icin-onemi>)

Bazar potensialı – bazar payı, işlətmə xərcləri, çatdırılma xərcləri, topdansatış məntəqəsinin yerinin dəyəri, material yataqlarına yaxınlıq və onların dəyəri, işçilərin dəyəri və özəllikləri kimi amillərdən asılıdır.

İlkin olaraq bazar potensialına nəzər yetirsək hal-hazırda ən çox tikinti-quruculuq və bərpa işləri Azərbaycan Respublikasında Bakı, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında həyata keçirilir. Bu iqtisadi rayonların potensialına nəzər yetirsək, hal-hazırda Bakı iqtisadi rayonunda çoxlu sayda tikililərin olması artıq tikinti şirkətlərinin şəhər ətrafı ərazilərdə, Sumqayıt şəhəri və Abşeron rayonunda tikinti işlərinə davam etməsinə səbəb olmuşdur. O səbəbdən, bu ərazilərdə bazar potensialı güclü olsa da, bazar payını əldə etmək yeni yaranmış topdan satış məntəqəsi üçün çətin olacaqdır. Çünki, çoxlu sayda topdan satış məntəqələrinin olması və güclü rəqiblərin olması, Bakı iqtisadi rayonunda bazar payına sahib olmağı çətinləşdirəcəkdir. Ona görə də, topdan satış məntəqəsinin yerini seçdiyimiz zaman Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında həyata keçirməyimiz daha münasib olar.

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarına nəzər salsaq, buraya aşağıdakı rayonlar daxildir.

Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu- Cəbrayıl, Zəngilan, Qubadlı, Kəlbəcər və Laçın rayonları

Qarabağ iqtisadi rayonu- Xankəndi şəhəri, Ağcabədi, Ağdam, Bərdə, Füzuli, Xocalı, Tərtər rayonları və Şuşa, Xankəndi şəhərləri.

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarının çox hissəsi uzun müddət düşmən işğalında olmuşdur və bu ərazilərin infrastrukturu düşmən tərəfindən dağıdılmışdır.

Hal-hazırda bu ərazilərdə böyük həcmdə tikinti bərpa işlərinin həyata keçirildiyini diqqət yetirsək, topdan satış məntəqəsinin yerinin seçilməsində də məhz bu ərazilərə üstünlük verməyimiz daha doğru olardı. Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin Qarabağ iqtisadi rayonunda olan xüsusi nümayəndəsi (Şuşa rayonu istisna olmaqla) Emin Hüseynovun sözlərinə diqqət yetirdiyimiz zaman, burada böyük layihələrin həyata keçiriləcəyinə əmin ola bilərik. Onun sözlərinə görə, Ağdam və Füzuli şəhərinin yaxın vaxtlarda planları hazırlanıb cənab Prezidentə təqdim ediləcəkdir. (<https://marja.az/80562/2022-ci-il-genismiqyasli-tikinti-quruculuq-ili-olacaq>)

Bu onu göstərir ki, bu ərazilərdə dövlət tərəfindən böyük layihələr icra ediləcək, şəhər, kənd və qəsəbələr salınacaqdır. Bunu təbii ki, dövlət yalnız özü tərəfindən həyata keçirə bilməz. Bu işlərin həyata keçirilməsində xarici və yerli tikinti şirkətləri iştirak edəcəkdir. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə hal-hazırda həyata keçirilən layihələr haqqında 2 -ci fəsilin 1-ci yarımfəslində məlumat vermişik.

2-ci fəsildə qeyd etdiyimiz layihələrə nəzər yetirsək görürük ki, bu layihələr regional xarakter daşıyan layihələrdir. Bunların icra edilməsində həm dövlət müəssisələri, həmçinin də özəl müəssisələr tərəfindən həyata keçiriləcəkdir. Təbii ki, bu tikinti-bərpa işlərinin həyata keçirilməsi üçün çox həcmdə tikinti materiallarına ehtiyac duyulacaqdır. Bu tikinti materiallarının tikinti şirkətlərin təchizatında mühüm rol üstələnməsi üçün quracağımız topdan satış məntəqəsinin yerinə çox diqqət yetirməliyik.

Bu sadaladığımız layihələrin coğrafi olaraq məkanına nəzər yetirsək, “Smart Village” və “Smart City layihələr ilkin mərhələdə Qarabağ regionunun cənub və cənub şərq hissəsində, qurulan yaxud da, qurulacaq elektrik stansiyalarının və su

təchizatı sistemlərinin əksər hissəsinin Qarabağ iqtisadi zonasının cənub və cənub-şərq hissəsində olacağına diqqət yetirə bilərik. Həmçinin, bir logistik paylanma kanalı qurularkən mütləq şəkildə nəqliyyat logistikası nəzərə alınmalıdır ki, burada sadaladığımız nəqliyyat infrastrukturunun çox hissəsi ilkin mərhələdə yenə Qarabağ iqtisadi rayonunun cənub və cənub-şərq hissəsində həyata keçirilməkdədir.

Bu səbəblə də, bir topdan satış məntəqəmizin yerini seçdiyimiz zaman biz də üstünlüyü Qarabağ iqtisadi zonasının cənub və cənub-şərq hissəsində olan ərazilərə üstünlük verməyimiz daha münasib olar. Qarabağ iqtisadi zonasının cənubunda və cənub-şərq hissəsində olan rayonlara diqqət yetirsək, buraya Cəbrayıl, Füzuli və Ağdam rayonları daxildir. İşğaldan azad olunmuş ərazilərin ilkin mərhələdə Ağdam, Füzuli və Şuşa şəhərlərində və ətraf ərazilərində tikinti, təmir-bərpa işlərinin aparılması, (Ağdam və Füzulidə “Ağıllı Şəhər” konsepsiyası, Dövlətyarlı kəndində “Ağıllı Kənd” konsepsiyası və Şuşa şəhərində təmir-bərpa işləri), həmçinin nəqliyyat infrastrukturuna nəzər yetirdiyimizdə 2-ci fəsildə qeyd etdiyimiz nəqliyyat xətlərinin bir çox hissəsinin Füzuli rayonundan başlaması, Füzuli rayonunun bir logistik mərkəz olması qənaətinə gələ bilərik. Bu səbəblə də, logistik paylama kanalı olan topdan satış məntəqəsinin yerinin seçməyimizdə Füzuli rayonunun Horadiz qəsəbəsinə üstünlük verəcəyik. Çünki Füzuli rayonundan başlayaraq işğaldan azad olunmuş digər rayonlara nəqliyyat xətlərinin hal-hazırda çəkilməsi (Füzuli-Ağdam, Füzuli-Şuşa (Zəfər yolu), Füzuli-Hadrut, Horadiz-Cəbrayıl-Zəngilə-Ağbənd, Zəngəzur dəhlizi avtomobil xətləri (Şəkil 4.) və Füzuli-Şuşa, Füzuli-Ağbənd dəmiryol xətləri (Şəkil 5.) və bu rayondan Azərbaycanın nəqliyyat xətləri ilə birləşdirilməsi, bu rayonu bir nəqliyyat qovşağına çevirəcəkdir. Horadiz qəsəbəsində qurulacaq topdan satış məntəqəsi, Füzuli rayonunda və ətraf rayonlarında fəaliyyət göstərən tikinti şirkətlərinə material axınının fasiləsiz həyata keçirilməsini və topdan satış məntəqəsinin material tədarükündə mühüm rol oynayacaqdır.

Nəqliyyat logistikası, ümumiyyətlə, təşkilatların maddi resurslarla təmin edilməsi problemləri ilə əlaqələndirilir. Onların meydana gəlməsinin səbəbi topdan

satış məntəqəsinin ehtiyatlarının saxlanması və məhsullarının daşınması xərclərinin əhəmiyyətli dərəcədə artması ilə əlaqələndirilir. Buna görə də, topdan satış məntəqəsi üçün paylama kanallarında material axınının təşviqi, ehtiyatların saxlanması və məhsulların daşınması xərclərinin azaldılması sahəsində tədqiqatlar aparacaq.

İqtisadiyyatda logistika sistemləri material axını və məhsulların mənbədən istehlakçıya axınını idarə etmək sənəti kimi istifadə olunmağa başlamışdır. Yəni, müxtəlif təşkilatların paylama, maddi təminat, planlaşdırma və idarəetmə ilə bağlı fəaliyyətini birləşdirmişdir (ИВУТЬ Р. Б., Кастрюк А. П. və b., 2012, p.5)

Nəqliyyat logistikasının vəzifələri, ilk növbədə, nəqliyyat prosesinin birbaşa iştirakçılarının hərəkətlərinin əlaqələndirilməsini gücləndirən vəzifələrdən ibarətdir. Bu cür problemlərin həllində aktualıq, nəqliyyat işlərinin həcmi böyük bir müstəqil massivdə (məsələn, ictimai nəqliyyatın istismarı zamanı, eləcə də bəzi hallarda qeyri-ictimai nəqliyyat) ayrıldıqda yaranır. (Воронков А., Лопаткина Т., 2010, p.6)

Nəqliyyat logistika sistemləri çərçivəsində onlar maddi resurslara və nəqliyyat vasitələrinə ehtiyacı proqnozlaşdırır, ehtiyatların vəziyyətinə nəzarət edir, sifarişləri toplayır və emal edir, logistika zənciri boyunca material axınının təşviqində ardıcılığını, əlaqələrini və s. müəyyənləşdirir.

İstehsalın ixtisaslaşması və kooperasiyası nöqtəyi-nəzərindən nəqliyyatın tədqiqi ayrı-ayrı maddi-texniki əlaqələr sferası ilə məhdudlaşa bilməz. Bu, aralıq mərhələlər də daxil olmaqla, əsas təchizatçıdan son istehlakçıya qədər bütün tədarük zəncirində nəzərə alınmalıdır.

Nəqliyyatın beş əsas növü vardır: dəmir yolu, su (dəniz və çay), avtomobil, hava və boru kəməri. Nəqliyyat növünün seçilməsi vəzifəsi ehtiyatların optimal səviyyəsinin yaradılması və saxlanması, qablaşdırma növünün seçilməsi və s. kimi digər logistik vəzifələrlə birlikdə həll edilir. (Cədvəl 6.) Müəyyən bir daşıma üçün optimal olan nəqliyyat növünün seçilməsi üçün əsas logistika baxımından əhəmiyyətli önəm daşıyan həm üstünlüklərə, həm də mənfi cəhətlərə malik müx-

təlif nəqliyyat növlərinin xarakterik xüsusiyyətləri haqqında cədvəl 6-da göstərə bilərik. (Воронков А., Лопаткина Т., 2010, p.10)

Qarabağ və ətraf rayonların bərpası və yenidən qurulması, burada aparılan sürətli abadlıq-quruculuq işləri, bölgənin nəqliyyat loqistikası, tikinti materiallarının istehsalı və daşınması məsələlərini aktuallaşdırır.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi topdan satış məntəqəsi üçün nəqliyyat loqistikası mühüm əhəmiyyət daşıyır. Bu səbəbdən topdan satış məntəqəsində materialların tədarükünü və materialların paylanmasını fasiləsiz həyata keçirməyimiz, həmçinin maliyyə vəsaitinə qənaət edərək nəqliyyat xərclərinin minimumlaşdırılması və materialların təhlükəsiz şəkildə hərəkətini təmin etməyimiz üçün düzgün nəqliyyat növlərindən istifadə etməliyik.

Cədvəl 6-da biz nəqliyyat növlərini qeyd etmişik və hansı üstünlüklərinin və hansı çatışmazlıqların olduğunu bildirmişik. Burada biz SWOT analiz metodundan istifadə edərək tikinti materiallarının təchizatının və paylanmasının hansı nəqliyyat növündən faydalanaraq tətbiq etməyimizi aydınlaşdırmağa çalışacağıq.

Boru kəməri nəqliyyat növü - Cədvəl 6-da da qeyd etdiyimiz kimi aşağı qiymət, yüksək məhsuldarlıq və təhlükəsizlik, aşağı kapital intensivliyi kimi üstünlüklərə sahib bir nəqliyyat növüdür. Lakin bu nəqliyyat növünün əsas çatışmazlıqları isə kiçik həcmdə malların daşınmasına əlverişsiz olması və məhdud növ yükləri daşıma xüsusiyyətinə sahib olmasıdır. Burada məhdud növ dedikdə əsasən boru kəməri nəqliyyat növü maye halında olan məhsulların (neft, qaz, su və s.) daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bu səbəblə bu nəqliyyat növündən istifadə etməklə tikinti materiallarının tədarükü və paylanması mümkün deyildir.

Hava nəqliyyat növü - Hava nəqliyyat növünün üstünlükləri yüksək sürətə və qısa marşrutlara sahib olması, yüklərin yüksək etibarlılıq və təhlükəsiz təminatıdır. Əsas çatışmazlıqları isə böyük maliyyə vəsaiti tələb edərək yüksək nəqliyyat xərcləri, nəqliyyat vasitələrinin dəyərinin, ehtiyat hissələrinin və yanacağıının yüksək olması, hava şəraitindən çox asılı olması və coğrafi əlçatanlığının çətin olmasıdır. Topdan satış məntəqəmizin Füzuli rayonunda olması və burada hava limanı olmasına baxmayaraq, tikinti materiallarının təchizatında, bu nəqliyyat

növündən istifadə etməyimiz çox maliyyə vəsaiti tələb edər və bu da məhsullarının maya dəyərini qalxmasına çox təsir edər. Təbii ki, bu qiymət amili topdan satış məntəqəsinin məhsullarının bazar dəyərindən qat-qat baha olmasına və rəqabət qabiliyyətinin aşağı düşməsi ilə nəticələnər. Ümumiyyətlə, hava nəqliyyatından əsasən tez xarab olan məhsulların, təhlükəli və hərbi xarakter daşıyan məhsulların və uzaq məsafəli yerlərə məhsulların daşınması zamanı istifadə edilən nəqliyyat növüdür. Məsələn, Azərbaycandan ticarətçilər tərəfindən Rusiya bazarına göy-göyərtili məhsulların daşınmasında əsasən hava nəqliyyatından istifadə edilir. Çünki, bu məhsullar tez xarab olan məhsullar kateqoriyasına aiddir və bu məhsulların digər nəqliyyat (dəmiryol, su, avtomobil) növləri ilə uzaq məsafələrə daşınması zamanı uzun zaman itkisinə və məhsulların xarab olmasına səbəb olur. Lakin tikinti materialları tez xarab olan məhsullar kateqoriyasına aid olmadığı üçün və öz keyfiyyətini uzun zaman saxlamaq qabiliyyətinə sahib olması bu nəqliyyat növündən istifadəni yararsız edir.

Su nəqliyyat növü- su nəqliyyatı əsasən iki hissəyə bölünür. Bunlar daxili su (çay) və dəniz nəqliyyatı.

Nəzərə alsaq ki, topdan satış məntəqəmiz Füzuli rayonu ərazisində yerləşir və bu ərazidə bir dənizin olmaması, bu nəqliyyat növünün üstünlük və çatışmazlıqlarına nəzər yetirmədən istifadəni mümkünsüz edir. (Əgər topdan satış məntəqəmiz Bakı şəhərində olsa və əsas mal tədarükçülərimiz uzaq ölkələrdə olan müəssisələr olsa idi, bu nəqliyyat növü daha səmərəli olması ehtimalı çox olardı.)

Daxili su (çay) nəqliyyat növündən istifadə etmək, yenə də topdan satış məntəqəmizin coğrafi məkanına nəzər yetirdiyimizdə mümkünsüz edir. Çünki Füzuli rayonu ərazisindən keçən ən böyük çay Araz çayıdır. Lakin Araz və Kür çayları gəmiçiliyə o qədər də yararlı olmadığına görə gəmiçilikdə əsasən istifadə olunmur. Bu çayların suyundan əsasən kənd təsərrüfatı təyinatlı istifadə olunduğundan, ilin isti mövsümlərində suyun azalması halları baş verməsi və bu çaylar üzərində tikilən körpülərin hündürlüyünün aşağı olması burada gəmiçilik fəaliyyətini çətinləşdirən amillərdir. Həmçinin, Azərbaycanın daxili su nəqliyyatı olmadığından bu nəqliyyat növündən istifadəni daha da çətinləşdirir.

Avtomobil nəqliyyat növü- avtomobil nəqliyyat növü yüksək əlçatanlılığa, “qapıdan-qapıya” çatdırılma imkanına, yüksək təhlükəsizlik, manevr, çeviklik, çatdırılma sürəti və kiçik partiyalarla çatdırılma imkanına sahib üstünlüklərə malik olan bir nəqliyyat növüdür. Təbii ki, burada bir çox topdan satış məntəqələrinin də həm materialların tədarükü və təchizatı zamanı əsas istifadə etdiyi nəqliyyat növüdür. Lakin avtomobil nəqliyyatının bu kimi üstünlüklərə malik olmasına baxmayaraq, bir çox çatışmazlıqları da vardır. Bunlar zəif məhsuldarlığa malik olması, hava və yol şəraitindən yüksək asılılıq və nəqliyyatın yüksək qiymətə sahib olması, bu nəqliyyat növünü seçməyimizdə müəyyən qədər düşündürür.

Dəmiryol nəqliyyat növü- bu nəqliyyat növü yüksək daşıma və ötürmə qabiliyyətinə, zamandan və iqlim şəraitindən asılı olmadan çatdırılmanı həyata keçirmə, yüksək müntəzəmliliyə və uzun məsafəli daşımalarda yüksək sürətə malik bir nəqliyyat növüdür. Lakin bu nəqliyyat növünün əsas çatışmazlıqları isə daşıyıcıların məhdud olması, maddi-texniki bazaya böyük sərmayə, nəqliyyatın material və enerji sərfiyyatının çox olması və satışın son nöqtəsinə aşağı əlçatan olması isə nəqliyyat növünün əsas çatışmazlıqları sayılır.

Biz tədqiqatımızda topdan satış məntəqəsində nəqliyyat logistikasını qurduğumuz zaman əsas bu iki nəqliyyat növünə - avtomobil və dəmiryol nəqliyyatına diqqət yetirərək, material axınını həyata keçirməyimizdə bu nəqliyyat növlərini tətbiq etməyimiz daha sərfəli olacaqdır.

Tikinti materiallarının çatdırılmasında tikinti şirkətlərinin tikinti işlərini həyata keçirdiyi yerlərə çatdıraraq, “qapıdan-qapıya” prinsipini əsasında daşımada avtomobil nəqliyyatından istifadə etmək daha münasib olacaqdır. Həmçinin tikinti şirkətləri tərəfindən öz yük avtomobilləri vasitəsilə topdan satış məntəqəsindən istifadə edərək yüklərin daşınması tikinti şirkətləri üçün də sərfəli olacaqdır. Burada topdan satış məntəqəmizin yerləşdiyi yerə baxdıqda, topdan satış məntəqəsi Füzuli rayonunda yerləşmişdir. Bu rayondan Füzuli-Ağdam (64.8 km uzunluq), Zəfər yolu (101.5 km uzunluq), Füzuli-Hadrut (12 km uzunluq), Əhmədbəyli-Horadiz-Mincivan-Ağbənd (124 km uzunluq), Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa (82 km uzunluq), Şükürbəyli-Cəbrayıl-Hadrut (43 km uzunluq)

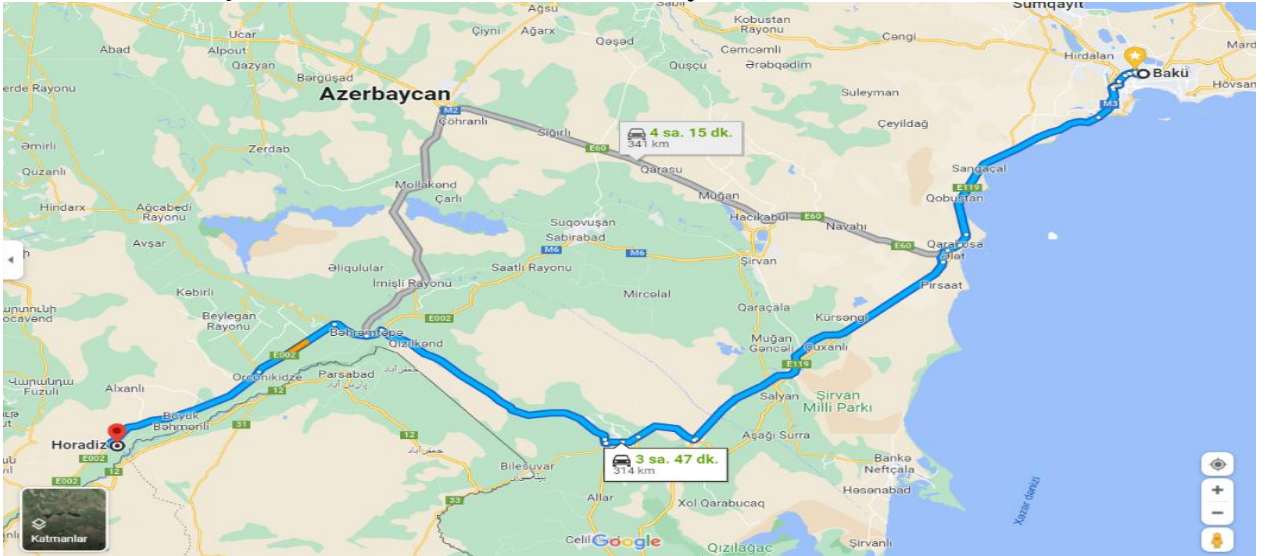
istiqlamətlərində avtomobil xətlərinə malik olması topdan satış məntəqəsinin əhəmiyyətini daha da artıracaq və hal-hazırda tikinti quruculuq gedən rayonlar və şəhər mərkəzlərinə yaxın olması orada fəaliyyət göstərən şirkətləri də daha da cəlb edəcəkdir.

Bir topdansatış məntəqəsi qurulan zaman orada fəaliyyət göstərdiyi sahəyə aid yetərli qədər material çeşidinə (əsas və əlavə) sahib olmalıdır. Bunun üçün də, Azərbaycanın tikinti bazarına nəzər saldıığımız zaman əsas istehsalçı və topdan satış məntəqələri Bakı şəhəri və ətraf rayonlarda yerləşmişdir. Çünki Abşeron tikinti materialları yataqları ilə kifayət qədər bol olması, burada istehsal müəssisələrinin sayının artmasına və istehlakçı baxımından Bakı şəhəri, ətraf rayon və şəhərlərdə tikinti işlərinin çox olması səbəbindən burada topdan satış məntəqələrinin də, sayının çoxalmasına səbəb olmuşdur. Nəzərə alsaq ki, işğaldan azad olunmuş ərazilərdə əsas tikinti materialları yataqları Ağdam rayonunda yerləşir və bu ərazilər yeni işğaldan azad edilmişdir və istehsalat müəssisələrinin olmaması, yaxud çox az sayda olması, bizi Abşeron rayonundan mal tədarükü etməyə məcbur edir.

Burada mal tədarükünü düzgün həyata keçirmək və xərcləri minimuma endirmək üçün dəmiryol nəqliyyatından istifadə daha da xərclərimizi azaltmağa yönəlmiş olacaqdır. Nəzərə alsaq ki, dəmiryol nəqliyyatı “Azərbaycan Dəmiryolları” ASC-yə məxsusdu, onlarla mütləq şəkildə sərfəli bir müqavilə imzalanması və Abşeron rayonundan yüklərin dəmiryolu vasitəsilə Horadiz qəsəbəsinə kimi daşınmanı həyata keçirmək daha səmərəli olacaqdır. Çünki Bakı-Horadiz avtomobil yolunun uzunluğu 314 km olduğunu nəzərə alsaq və bir yük avtomobilinin bu məsafəni qət etməsi təxminən 3.5-4 saat sərf edəcəkdir (Şəkil 10.) və bir avtomobilin 1 gün ərzində mal tədarükünü həyata keçirməsi 1 dəfə həyata keçiriləcəyini düşünsək, burada çoxlu sayda işçinin işə götürülməsi və yük avtomobillərinin alınması, onların ehtiyat hissələrinin tez sıradan çıxması, yol xətlərinin tez dağılması və yüklərin təhlükəlilik riskinin artması və s. amillər ilə nəticələnəcəkdir. Bu da təbii olaraq, materialların qiymətinin daha da artmasına səbəb olacaqdır. Həmçinin burada uzun məsafəli yüklərin daşınması üçün daha

bahalı yük avtomobillərin alınması vacibdir. Çünki, “Kamaz” və “ZİL” markalı yük avtomobillərinin qiyməti münasib olsa da, uzun məsafəli yüklərin daşınması üçün əlverişsizdir və bu kimi uzun məsafəli yüklərin daşınması zamanı “Ford Cargo” markalı yük avtomobillərindən istifadə edilir. Bu yük avtomobilinin həm tutumluluğunun çox olması və uzun məsafəli yüklərin daşınması üçün digərlərindən daha səmərəlidir. Lakin bu markalı yük avtomobillərin də təbii ki, qiyməti bahadır və bu da topdan satış məntəqəsi qurduğumuz zaman daha da çox maliyyə itkisinə səbəb ola bilər. Buna görə də, Abşeron rayonunda dəmiryol stansiyasına yaxın bir məkanda kiçik topdansatış məntəqəsinin yaradılması və burada istehsalçılardan hissə-hissə materialların alınaraq qatarlara boşaldılması və tədarükün dəmiryol xətti ilə həyata keçirərək əsas işğaldan azad olunmuş ərazilərdə olan topdan satış məntəqəsinə çatdırmaq daha da əlverişli və təhlükəsiz olacaqdır.

Şəkil 10: Bakı-Horadiz avtomobil yolu (M6 xətti üzərindən)



Mənbə:

maps.google.com

saytı

<https://www.google.com/maps/dir/Bak%C3%BC,+Azerbaijan/Horadiz/@39.9314538,48.0353459,9z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x40307d6bd6211cf9:0x343f6b5e7ae56c6b!2m2!1d49.8670924!2d40.4092617!1m5!1m1!1s0x403daf85505b21d1:0x53d42e1ca26d7e6b!2m2!1d47.3398839!2d39.4510814!3e0>

Həmçinin topdansatış məntəqəmizin yerini Horadiz şəhərində seçməyimiz gələcək zamanlarda, bu ərazinin nəqliyyat potensialının daha da artması ilə bağlıdır. Şəkil 11, 12, 13 və 14-ə nəzər yetirdiyimiz zaman Horadiz məntəqəsində olan dəmiryol xətti vasitəsilə Avrasiya materikinin şimal, cənub, şərq və qərb

zonalarından mal tədarükü və təchizatını gələcək zamanlarda həyata keçirilməsinə şərait yaradacaqdır.

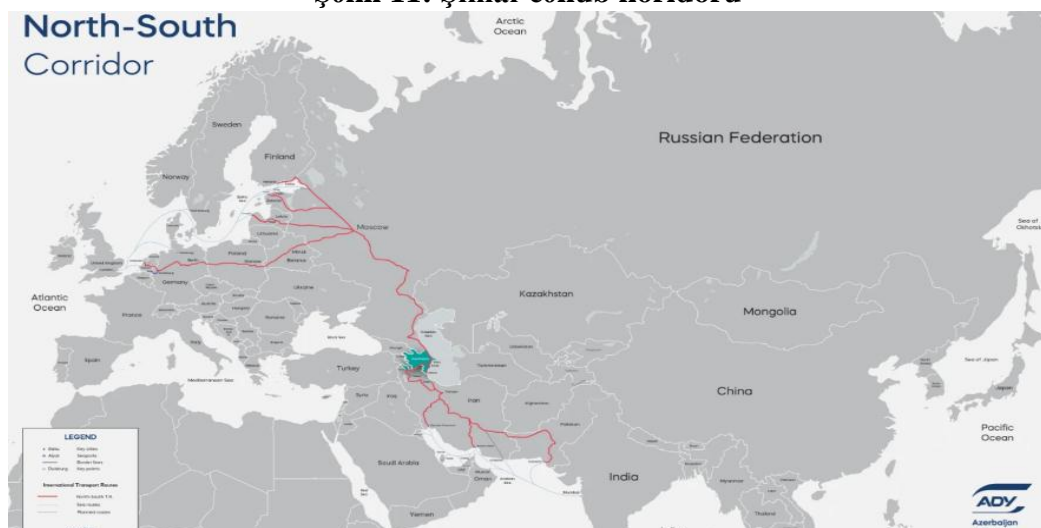
Hal-hazırda Füzuli-Ağbənd dəmiryolunun tikinti işləri davam etməkdədir. Ağbənddən Zəngəzur dəhlizi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikasını birləşdirəcək dəmiryol xəttinin çəkilməsi qərb və cənub istiqamətində tranzit yüklərin daşınmasında böyük töhfə verəcəkdir.

Azərbaycan Respublikasının strateji mövqeyə sahib olması, ərazi baxımdan kiçik olmasına baxmayaraq beynəlxalq nəqliyyat xətlərinin ölkə ərazisindən keçmə potensialı daha yüksəkdir. Beynəlxalq dəhlizlərin Azərbaycan Respublikasından keçməsi ölkəni, tranzit ölkəyə çevirəcək və dünya dövlətləri içərisində mövqeyini daha da möhkəmləndirəcəkdir.

Dünya nəqliyyatında dəmiryol nəqliyyatı mühüm rol daşıyır. Nəzərə alsaq ki, Azərbaycan Avropa və Asiyanın arasınca yerləşir və burada xəritəyə baxdıqımızda burada dəniz nəqliyyatının olmaması, daşımaçılıqda avtomobil və dəmiryol nəqliyyatını önə çəkir. Bu nəqliyyatlardan uzun məsafəli yüklərin daşınması üçün ən sərfəli nəqliyyat növü dəmiryol nəqliyyatıdır. Azərbaycanın strateji mövqeyə sahib olması onu şimal-cənub, şərq-qərb, şimal-qərb və cənub qərb dəmiryol nəqliyyat dəhlizlərinin bir parçası edir.

Şimal-cənub dəmiryol nəqliyyat dəhlizi cənubda Hindistan və İran körfəzi regionu ilə, şimalda Rusiya, Skandinaviya, Baltikyanı və Şimali Avropa ölkələrini birləşdirən nəqliyyat koridorudur. Bu koridor, digər marşrutlara nisbətən 2-3 dəfə qısaqdır. Misal: İran körfəzindən yüklərin Finlandiyanın Helsink şəhərinə su yolu ilə daşınması, 45-60 gün təşkil edərsə, bu koridorla yüklərin daşınmasına 20-25 gün zaman sərf ediləcəkdir. Bu da nəqliyyat dəhlizinin necə mühüm rol daşdığıнын göstəricisidir. Nəzərə alsaq ki, bu nəqliyyat dəhlizinin formalaşması üçün Horadiz-Ağbənd, Zəngəzur dəhlizi, Astara-Rəşt dəmiryollarının salınması mühüm zərəkter daşıyır ki, bu dəhlizlərin açılması ilə şimal-cənub koridorunun formalaşdırılması başa çatacaqdır. (Şəkil 11.) (<https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/simal-cenub-neqliyyat-dehlizi>)

Şəkil 11: Şimal-cənub koridoru



Mənbə: Azərbaycan Dəmiryolları ASC-nin rəsmi sahifəsi (<https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/simal-cenub-neqliyyat-dehlizi>)

Şərq-qərb dəmiryol nəqliyyat dəhlizi həmçinin orta koridor və TXBNM (Trans-Xəzər Beynəlxalq Marşrutu) da adlandırılır. Bu nəqliyyat dəhlizi Çin ilə, Türkiyə və Avropa ölkələrini birləşdirən ən qısa nəqliyyat dəhlizidir. Bu dəmiryol nəqliyyat xətti ilə yüklərin Çindən Avropaya daşınması orta hesabla 10-12 günə başa gələcəkdir. Hal-hazırda bu nəqliyyat dəhlizi, Azərbaycanın təşəbbüsü ilə hazırlanan Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol nəqliyyatının çəkilməsi ilə yaranmışdır. (Şəkil 12.) (<https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/serq-qerb-neqliyyat-dehlizi>)

Eyni zamanda Horadiz-Ağbənd, Zəngəzur dəhlizi və Qars-Naxçıvan dəmiryolları xəttinin çəkilməsi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xəttinə alternativ olacaq və Qarabağ, Naxçıvan regionunun beynəlxalq tranzit regiona çevrilməsi ilə nəticələnəcəkdir. (Şəkil 5.)

Şəkil 12: Şərq-qərb koridoru



Mənbə: Azərbaycan Dəmiryolları ASC-nin rəsmi sahifəsi (<https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/serq-qerb-neqliyyat-dehlizi>)

Yuxarıda qeyd etdiyimiz şimal-cənub və şərq-qərb nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması, öz növbəsində şimal-qərb və cənub-qərb koridorlarının da yaranması ilə nəticələnəcəkdir. Bu 4 nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçməsi ölkəni Avrasiyada mühüm tranzit ölkəyə çevirəcək və ölkənin, keçdiyi regionların iqtisadiyyatının daha da artırmasında mühüm rol oynayacaqdır və ümumi olaraq Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat logistikasını inkişaf etdirəcəkdir. (Şəkil 13, 14)

Şəkil 13: Şimal-qərb koridoru



Mənbə: Azərbaycan Dəmiryolları ASC-nin rəsmi sahifəsi (<https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/simal-qerb-neqliyyat-dehlizi>)

Şəkil 14: Cənub-qərb koridoru



Mənbə: Azərbaycan Dəmiryolları ASC-nin rəsmi sahifəsi (<https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/cenub-qerb-neqliyyat-dehlizi>)

Yuxarıda qeyd etdiyimiz 4 koridorun ölkə iqtisadiyyatına verdiyi töhfədən əlavə olaraq, Qarabağ regionu üçün də mühüm rol oynayacaqdır. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə qeyd olunan nəqliyyat xətlərinin çəkilməsi, oranın nəqliyyat logistikasını təşkil edəcək və tranzit, beynəlxalq əhəmiyyətli regiona çevirəcəkdir. Həmçinin burada qurulan müəssisələrin də, öz istehsal etdikləri məhsulları dünya bazarına çıxarmaq imkanı yaranacaq və xarici ölkələrdən mal tədarükünün rahatlaşmasına zəmin yaradacaqdır.

Bizim tədqiqatımız zamanı topdan satış məntəqəsinin Horadiz qəsəbəsində yerləşdirməyimizin səbəblərindən də biri budur. Çünki tədqiqat zamanı biz 5PL logistik modeli tətbiq edərək, quracağımız məntəqə bir ticarət xarakteri daşıyır və tikinti materiallarının tədarükü, satışına yönəlmişdir. Burada üstünlüyü yerli tikinti materiallarına verməyimizə baxmayaraq, gələcək inkişaf zamanı xarici markaların tədarükünün də həyata keçirilməsi və məntəqənin mərhələli şəkildə rayon-region-beynəlxalq səviyyəli bir ticarət müəssisəsinə çevirməyimiz hədəflənmişdir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

30 ilə yaxındır düşmən işğalında olan ərazilərdə şəhərlər, kəndlər, yaşayış məskənləri, infrastrukturlar tamamilə dağıdılmışdır. Bu dağıdılmış ərazilərin müasir standartlar əsasında yenidən sürətli təmir-bərpa edilməsi, tikilməsi dövlətin əsas məqsədlərindən biri hesab edilir.

Buna görə də, aparılmış tədqiqat nəticəsində belə qərara gəlmək olar ki, tikinti və təmir-bərpa işlərinin həyata keçirilməsi üçün böyük həcmdə tikinti materialları tələb olunur. Bunu qarşılamaq üçün tikinti materiallarının fasiləsiz təchizatı və burada güclü tədarük zəncirinin qurulması məsələsini aktuallaşdırır. Eyni zamanda tikinti materiallarının təchizatını həyata keçirməkdə donor təşkil edən nəqliyyat logistikasının düzgün qurulmasına diqqət yetirmək lazımdır.

Aparılan tədqiqatın sonunda işğaldan azad edilmiş ərazilərdə tikinti materialları təchizatının logistik paylama kanalının qurulmasında bir neçə nəticələrə diqqət yetirmək lazımdır.

İlkin olaraq logistik paylama kanalını müəyyən etməyimiz üçün işğaldan azad edilmiş ərazilərdə hal-hazırda aparılan və planlaşdırılan layihələrə diqqət yetirdik. Bu layihələrə nəzər saldıığımızda, ilk növbədə kommunal, nəqliyyat və s. bu kimi təməl təşkil edən layihələrin həyata keçirildiyi qənaətinə gəldik.

Qeyd olunan layihələrin və planlaşdırılan layihələrin icra edilməsi üçün ilkin olaraq işğaldan azad edilmiş ərazilərdə olan tikinti materialları ehtiyatı araşdırıldı və bu sahədə böyük problemlərin olduğu müəyyənləşdirildi.

İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə böyük həcmdə tikinti materialları ehtiyatlarının olmasına baxmayaraq bunu istehsal edən müəssisələrinin çox az sayda olduğu müəyyən olundu. Bu problemin aradan qaldırılması üçün müvafiq logistik paylama kanalı seçildi.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə aparılan layihələrin hansı tikinti materiallarına ehtiyac duyulduğu qeyd edildi. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə seçdiyimiz logistik paylama kanalı vasitəsilə Azərbaycanın digər tikinti

materialları ilə zəngin olan regionundan tədarük edilməsinin daha münasib olacağı qənaətinə gəldi.

İşğaldan azad olunmuş ərazilərin nəqliyyat xətləri müəyyən olundu. Həmçinin tikinti materiallarının tədarüku zaman işğaldan azad edilmiş hansı ərazinin logistik və maliyyə cəhətdən daha səmərəli olacağı müəyyən edildi və həmin ərazidə logistik paylama kanalı quruldu.

Logistik paylama kanalının tikinti materialları təchizatında və paylanmasında LSP logistik sistemin müvafiq modeli seçildi və tətbiq olundu. Aparılan tədqiqatda nəqliyyat logistikası haqqında məlumat verildi və logistik paylama kanalında tikinti materiallarının təchizatında və paylanmasında maliyyə, risk, insan resursları, zaman və s. amillər nəzərə alınmaqla hansı nəqliyyat növünün daha üstün olduğu müəyyənləşdirildi.

Logistik paylama kanalının yerləşdiyi yerin nəqliyyat logistikasına əsasən gələcək perspektivləri müəyyən edildi.

Aparılan tədqiqat nəticəsində müəyyən olundu ki, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə böyük layihələr icra edilərək sürətli şəkildə bərpa edilməsi prosesi həyata keçirilir. Yerli tikinti şirkətlərinin bu layihələrdə fəal iştirak etməklə böyük həcmdə mənfəət əldə edə bilməsi potensialına malikdirlər. Həmçinin dövlət dəstəyinin olması burada fəaliyyət göstərəcək müəssisələrin vergi güzəştlərinin, güzəştlı kreditlər alması, subsidiya, subvensiyalar və s. belə imtiyazların gələcək dövrlərdə dövlət tərəfindən tətbiq edilməsi gözlənilir. İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə kifayət qədər böyük tikinti materialları ehtiyatlarının olması burada çoxlu sayda sənaye müəssisələrinin və sənaye parklarının açılmasına önəm verilməlidir. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə yaradılacaq yeni nəqliyyat dəhlizlərinin əsasən də Zəngəzur dəhlizi və Əhmədbəyli-Ağbənd magistral yolunun buranı bir nəqliyyat mərkəzinə çevirəcək, burada qurulan tikinti şirkətləri üçün əlavə imkanlar yaradılması gözlənilir.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Respublikasında Logistika və Ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi (2016), səh. 67
2. Əkbərov M. (2021), Azad olunmuş rayonlarda kommersiya fəaliyyətinin bərpası yolları, UNEC EXPERT №1 (10), səh. 19-21
3. Əliyev R., Mahmudova S. (2021), İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə sahibkarlığın inkişafı istiqamətləri, “İqtisadi artım və İctimai Rifah” №2, səh. 31-40
4. Əliyeva T. (2021), İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə kommunikasiya problemlərinin həlli yolları, UNEC EKSPERT, № 1 (10) 2021 səh. 30-33
5. Hacıyev F. (2021), İşğaldan azad olunmuş ərazilərə investisiya qoyuluşlarının təhlili və qiymətləndirilməsi, UNEC EXPERT №1 (10), səh. 24-26
6. Kərimli İ. (2021), Qarabağ regionunun nəqliyyat logistika əlaqələri və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulma imkanları, UNEC EXPERT №1 (10), səh. 22-23
7. Manafov Q. (2021), İşğaldan azad edilmiş ərazilərin dirçəldirməsinin iqtisadi aspektləri, UNEC EXPERT №1 (10), səh. 6-9

Rus dilində

1. Чеховская С.А. (2018), Логистика как бизнес-наука, Бизнес-образование в экономике знаний № 1, с. 77-79
2. Владимирова А.С., Василюк Ю.И., Логистика, виды логистики и глобальные системы, Актуальные вопросы экономических наук, с. 108-112
3. Хворов О.В., Журбенко А.М. (2013), Вопросы выбора распределительных каналов и их преобразования в сбытовые логистические цепи, Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования №3, с. 217-221

4. Ложкин А.Р., Шаламова О.В. (2015), Логистические процессы в строительной отрасли, “Евразийский научный” журнал №11, “Южно-Уральский Государственный Университет”, Челябинск, с. 9
5. Банзекуливахо М. (2015), Логистика складирования, Новополоцк, с. 268
6. Воронков А., Лопаткина Т. (2010), Транспортно-складская логистика строительства, Нижний Новгород, с. 146
7. Ивуть Р.Б., Кастрюк А.П., Косовский А.А., Краско И.В. (2012), Транспортная логистика. Новополоцк, с. 332.
8. Левкин, Г.Г. (2016), Основы логистики: конспект лекций, Москва-Берлин, с. 248
9. Карнвал А. (2021), Особенности логистики в строительной отрасли, Вестник науки №10 (43), Санкт-Петербург, с. 100-107

Türk dilində

1. Cem Evinsel (2010), Depo tasarımı ve yerleşimi yüksek lisans tezisi, İstanbul Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, s. 163
2. “Pazarlama ve Perakende Toptancılık” dərslük (2011), T.C. Eğitim Bakanlığı, Ankara, s. 38

İngilis dilində

1. Mudambi S., Aggarwal R. (2003), “Industrial distributors”, Industrial marketing management №32, s. 317-325
2. Tripathi S. P. (2020), Perspectives On Logistics Outsourcing, Journal of Critical Reviews 7 (15), ISSN 2394-5125, s. 3785-3795.

İnternet resursları

1. <https://www.virtualkarabakh.az/az/post-item/22/31/qarabag-etimalogiyasi-erazisi-ve-serhedleri.html>

2. <https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/50106b9302c648fb32645c9493f2dad.pdf>
3. http://xn--80azqa.xn--p1ai/load/logist_2018.pdf
4. https://studref.com/659343/ekonomika/vybor_logisticheskikh_kanalov
5. https://studref.com/436381/logistika/logisticheskie_kanal_y_seti_logistike
6. <https://scienceforum.ru/2014/article/2014000730>
7. <https://news.unec.edu.az/ekspert-reyi/7698-ekspert-osoboe-mesto-v-novoj-ekonomicheskoy-realnosti-azerbajdzhana-zajmet-logistika-2>
8. <https://aircenter.az/uploads/files/orxan%20tehlil%20mart.pdf?fbclid=IwAR0vC980vM4fPLHRgrSz3g5S9O1oavvI-7uIkPNJtaWHaocTaeYUSK3yfc>
9. <https://report.az/amp/ask/zengilanin-agali-kend-sakinleri-agilli-kend-de-aparilan-islerle-tanis-olub/>
10. <https://apa.az/az/xeber/resmi-xeber/azerbaycan-prezidenti-dovletyarli-kendinde-yeni-agilli-kendin-temelini-qoyub-666277>
11. <https://www.bizimyoil.info/az/news/368465.html>
12. <https://www.azerbaijan-news.az/az/posts/detail/qarabag-ve-serqi-zengezur-cennete-cevrilir-1641500759>
13. <https://ordu.az/az/news/144368>
14. <https://medium.com/@arkindia6/brief-overview-of-1pl-2pl-3pl-4pl-and-5pl-6022afdb837>
15. https://azstat.org/statHtml/statHtml.do?orgId=994&tblId=DT_BC_002&conn_path=I2
16. <https://www.stat.gov.az/source/industry/> (son yenilənmə 28.04.2022)
17. <https://agdag.az/mehsullarimiz>
18. <https://goztepenakliyat.com.tr/depolama-yeri-seciminin-lojistik-faaliyetler-icin-onemi>
19. <https://marja.az/80562/2022-ci-il-genismiqyasli-tikinti-quruculuq-ili-olacaq>

20. <https://www.google.com/maps/dir/Bak%C3%BC,+Azerbaijan/Horadiz/@39.9314538,48.0353459,9z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x40307d6bd6211cf9:0x343f6b5e7ae56c6b!2m2!1d49.8670924!2d40.4092617!1m5!1m1!1s0x403daf85505b21d1:0x53d42e1ca26d7e6b!2m2!1d47.3398839!2d39.4510814!3e0>
21. <https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/simal-cenub-neqliyyat-dehlizi>
22. <https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/serq-qerb-neqliyyat-dehlizi>
23. <https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/simal-qerb-neqliyyat-dehlizi>
24. <https://freight.ady.az/beynelxalq-dehlizler/cenub-qerb-neqliyyat-dehlizi>
25. <https://agreqator.az/az/cemiyyet/1081529>

ƏLAVƏLƏR

Əlavə 1.

Cədvəl 5: İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə faydalı qazıntı növlərinin və tikinti materiallarının paylanması

Rayonun adı	Faydalı qazıntı növü
Ağdərə	qızıl, qurğuşun, sink, mis, mişar daşı, gəc
Şuşa	üzlük daşı, gil, tikinti daşı
Xocalı	gil, üzlük daşı, qum-çınqıl
Xocavənd	üzlük daşı, tikinti daşı
Kəlbəcər	qızıl, civə, mişar daşı, gil, perlit, qum-çınqıl, tikinti daşları, üzlük daşları, əlvan daşlar (obsidian, oniks, pefritoid, listvenit)
Laçın	civə, mişar daşı, üzlük daşı, tikinti daşı, gil, qum-çınqıl, pemza, vermukulit, vulkan külü, əqiq, jad
Qubadlı	mişar daşı, gil, tikinti daşı, üzlük daşı, əlvan daşı
Zəngilan	qızıl, gümüş, üzlük daşı, əhəng daşı, gil, tikinti daşı, qum-çınqıl
Cəbrayıl	mişar daşı, gil, qum, sement, gəc, tikinti daşı, kips, ahhidrid, pemza, vulkan külü, əlvan daşlar (yəşəm, xalsədan)
Füzuli	mişar daşı, gil, qum-çınqıl
Ağdam	mişar daşı, üzlük daşı, sement xammalı, gil, qum-çınqıl

Mənbə: Aqreqator.az xəbər saytından götürülmüşdür.
<https://aqreqator.az/az/cemiyet/1081529>

Əlavə 2.

Cədvəl 6: Nəqliyyat növlərinin xüsusiyyətləri

Nəqliyyat növü	Üstünlükləri	Çatışmazlıqları
Dəmir yolu	Yüksək daşıma qabiliyyəti və ötürmə qabiliyyəti; İqlim şəraitindən, ilin və günün vaxtından asılı olmayaraq; Daşımanın yüksək müntəzəmliyi; Nisbətən aşağı dərəcələr; Tranzit daşımalar üçün əhəmiyyətli endirimlər; Uzun məsafələrə malların yüksək sürətli çatdırılması;	Daşıyıcıların məhdud sayı; Maddi-texniki bazaya böyük kapital qoyuluşları; Yüksək material sərfiyyatı və nəqliyyatın enerji intensivliyi; Satışın son nöqtələrinə aşağı əlçatanlıq; Yükün kifayət qədər yüksək təhlükəsizliyi
Dəniz	Qitələrarası daşıma imkanı; Uzun məsafələrə daşınmanın aşağı qiyməti; Yüksək daşıma qabiliyyəti və ötürmə qabiliyyəti; Nəqliyyatın aşağı kapital tutumu;	Məhdud nəqliyyat; Aşağı çatdırılma sürəti (uzun tranzit müddəti); Coğrafi, naviqasiya və hava şəraitindən asılılıq; Mürəkkəb liman infrastrukturunun yaradılması zərurəti;

Daxili su (çay)	Dərin dəniz çaylarında və su anbarlarında yüksək daşıma qabiliyyəti; Nəqliyyatın aşağı qiyməti; Aşağı kapital intensivliyi;	Məhdud nəqliyyat; Yüklərin çatdırılmasının aşağı sürəti; Çayların və su anbarlarının dərinliklərindən, naviqasiya şəraitindən asılılıq; Mövsümlilik; Daşımanın və yükün təhlükəsizliyinin kifayət qədər etibarlılığı;
Avtomobil	Yüksək əlçatanlıq; Yükün “qarıdan qarıya” çatdırılması imkanı; Yüksək manevr, çeviklik, dinamizm; Yüksək çatdırılma sürəti; Müxtəlif marşrutlardan və çatdırılma sxemlərindən istifadə etmək bacarığı; Yükün yüksək təhlükəsizliyi; Yüklərin kiçik partiyalarla göndərilməsi imkanı; Geniş arealda uyğun daşıyıcı seçimi;	Zəif məhsuldarlıq; Hava və yol şəraitindən asılılıq; Nəqliyyatın nisbətən yüksək qiyməti;
Hava	Yüklərin çatdırılmasının ən yüksək sürəti; Yüksək etibarlılıq; Yükün ən yüksək təhlükəsizliyi; Ən qısa nəqliyyat marşrutları;	Nəqliyyatın yüksək qiyməti; Nəqliyyatın yüksək kapital, material və enerji tutumu; Hava şəraitindən asılılıq; Coğrafi əlçatanlığın qeyri-kafi olması;
Boru kəməri	Aşağı qiymət; Yüksək məhsuldarlıq; Yüksək yük təhlükəsizliyi; Aşağı kapital intensivliyi;	Məhdud növ yüklər (neft-qaz məhsulları və s.); Kiçik həcmdə daşınan malların kifayət qədər mövcud olmaması;

Mənbə: “Транспорто-складская логистика строительства” əsərindən götürülmüşdür. (Воронков А, Лопаткина Т. (2010), с. 10)

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1: Logistika provayderləri.....	30
Cədvəl 2: Azərbaycan Respublikasında fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələrinin sayı (2015-2020-ci illər üzrə).....	54
Cədvəl 3: Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə fəaliyyət göstərən müəssisələr (2015-2020-ci illər üzrə).....	55
Cədvəl 4: Qarabağ iqtisadi rayonu üçün tikinti materiallarının istehsal həcmi, tonla (2015-2020-ci illər üzrə).....	55
Cədvəl 5: İşğaldan azad olunmuş ərazilərdə faydalı qazıntı növlərinin və tikinti materiallarının paylanması.....	82
Cədvəl 6: Nəqliyyat növlərinin xüsusiyyətləri.....	82

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1: İşğaldan azad edilmiş ərazilər.....	14
Şəkil 2: Tamdöyərli bazar mübadiləsi üçün lazım olan tipik paylama kanalları.....	24
Şəkil 3: Effektiv logistika idarəetməsi	28
Şəkil 4: Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə çəkilən avtomobil yollarının xəritəsi.....	41
Şəkil 5: Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə çəkilən dəmiryolların xəritəsi.....	41
Şəkil 6: Logistika provayderləri.....	46
Şəkil 7: Qarabağ iqtisadi rayonunda mineral resursların paylanması.....	49
Şəkil 8: Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonunda mineral resursların paylanması.....	50
Şəkil 9: Bakı şəhəri üzrə fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələri və tikinti materialları istehsal gücü (2015-2020-ci illər üzrə).....	58
Şəkil 10: Bakı-Horadiz avtomobil yolu (M6 xətti üzərindən).....	71
Şəkil 11: Şimal-cənub koridoru.....	72
Şəkil 12: Şərq-qərb koridoru.....	73
Şəkil 13: Şimal-qərb koridoru.....	74
Şəkil 14: Cənub-qərb koridoru.....	74