

UOT 338.47

DOI 10.30546/JIECM.2025.2.2004

LOGİSTİK İDARƏETMƏ: MİLLİ İQTİSADİYYATIN TƏRKİB HİSSƏSİ¹Mətanət İsrayıl qızı Əhmədova, ²Qalibə Rza qızı Məmmədova, ³Arzu Tariyel oğlu Əsgərov**Azərbaycan Texnologiya Universiteti
Gəncə şəhəri, Ş.İ.Xətai pr 103**¹matanat.axmedova74@gmail.com, ²memmedova.qalibe@inbox.ru, ³a.asgarov@atu.edu.az

Xülasə: Məqalədə Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafında logistika menecmentinin əhəmiyyəti araşdırılır. Ölkənin nəqliyyat-logistika aspektlərinin mövcud vəziyyəti və potensialı global iqtisadiyyat kontekstində təhlil edilir. Məqalədə, həmçinin Azərbaycanın beynəlxalq layihələrin iştirakçısı kimi inkişaf perspektivləri, infrastrukturun təkmilləşdirilməsinə, nəqliyyat və logistika proseslərinin optimallaşdırılmasına yönəlmiş proqram və strategiyalar araşdırılır.

Açar sözlər: nəqliyyat logistikası, idarəetmə, səmərəlilik, milli iqtisadiyyat, inkişaf

Giriş. Nəqliyyat logistikası müasir global iqtisadiyyatın əsas elementidir, ölkələr arasında xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında və saxlanılmasında mühüm rol oynayır [9]. Dünya Bankı tərəfindən müəyyən edilmiş logistika performans indeksi (LPI) beynəlxalq ticarət logistikasının inkişaf səviyyəsinə çıxış üçün əsas müəyyənedici kimi istifadə edilə bilər. LPI ayrı-ayrı ölkələrin beynəlxalq mövqelərini yaxşılaşdırmaq üçün məkan və imkanları müəyyən etmək niyyəti ilə logistika keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi və monitorinqi məqsədi ilə hazırlanmışdır. İndeks fəaliyyət göstərdikləri ölkədə, eləcə də əməkdaşlıq etdikləri ölkələrdə logistika sektorunun fərdi xüsusiyyətlərini qiymətləndirən logistika mütəxəssislərinin global sorğusu əsasında hazırlanıb (Dünya Bankı, 2020). Milli rəqabətqabiliyyətlik dərəcəsi ümumi şəkildə rəqabət qabiliyyətinin müvafiq sütunlarının təxminlərini özündə əks etdirən Qlobal Rəqabətlik İndeksi (GCI) ilə ölçülə bilər. 2019-cu il üzrə GCI 4.0 hesabatının nəticələri göstərir ki, ölkələr milli rəqabət qabiliyyətinin yaxşılaşdırılması baxımından hələ də geri qalırlar, buna görə də onu təşviq etmək üçün yeni nümunələr tapılmalıdır [15].

Bu gün ölkəmizin dinamik inkişaf edən iqtisadiyyatında nəqliyyat sektoru mühüm yer tutur. O, əmtəə və xidmətlərin yaradılması, hərəkəti və bölüşdürülməsi ilə bağlı geniş spektrli fəaliyyətləri əhatə edir və iqtisadi fəaliyyətin bütün aspektlərində əsas rol oynayır. Respublika iqtisadiyyatının yeni iqtisadi artım səviyyəsinə keçidinin göstəricisi dövlət layihə və proqramlarının həyata keçirilməsi ilə də birbaşa bağlıdır. Eyni zamanda, bu prosesdə biznes strukturlarının rolu çoxşaxəli və əhəmiyyətlidir. Bir tərəfdən, Respublika iqtisadiyyatının gücləndirilməsi sahibkarlığın inkişafının, işgüzar əlaqələrin inkişafı üçün yeni perspektivlərin və imkanların yaranmasının təminatıdır. Digər tərəfdən, biznes dövlətin sosial-iqtisadi proseslərinin bilavasitə iştirakçısıdır. Cəmiyyətin inkişafındakı müasir tendensiyalar biznes strukturlarının sosial məsuliyyətinin inkişafı üçün yeni global istiqamətləri, biznes və vətəndaş cəmiyyəti arasında qarşılıqlı əlaqə formalarını diktə edir və nəticədə ətraf mühitə, istehlakçılara və dövlətə məsuliyyətli münasibətin formalaşmasına kömək edən sistemlərin meydana gəlməsini tələb edir. Müxtəlif idarəetmə səviyyələrində logistika sistemlərinin sürətli inkişafı müəssisələr, klaster birləşmələri və dövlət qurumları üçün logistika sisteminin formalaşmasına da kömək edir.

Logistikanın əhəmiyyətini iqtisadi inkişafın müxtəlif sahələrində qeyd etmək olar. Milli iqtisadiyyat aspektindən, ticarəti asanlaşdıran beynəlxalq logistika sistemi beynəlxalq mal ticarətinin intensivliyinə təsir göstərir [3, 17]. Xərclərin, daşınma vaxtının, təhlükəsizliyin artmasında logistik xidmətlərin keyfiyyəti həmişə rəqabət qabiliyyətinin stimullaşdırılmasında mühüm amil olmuşdur.

Materialların satın alınmasından, yarımfabrikatların paylanmasına və son məhsulların müştərilərə çatdırılmasına qədər logistika sisteminin idarə edilməsi rəqabət üstünlüyünün əsas təyinedicisi ola bilər.

Mövzunun aktuallığı. Qloballaşma və artan dünya ticarəti dövründə nəqliyyat sistemləri vasitəsilə malların, məlumatların və resursların axınının səmərəli idarə edilməsi iqtisadi inkişafın mühüm tərkib hissəsinə çevrilir. Ona görə də milli iqtisadiyyatın qlobal rəqabət qabiliyyətinin artırılmasında potensial amil kimi logistika performansının təsir dərəcəsi və gücü öyrənilməlidir.

Tədqiqatın məqsədi. Azərbaycan ticarət və nəqliyyat sahəsində zəngin tarixi irsə malik ölkə kimi regionun və dünyanın xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynadığı üçün ticarət əməliyyatlarının səmərəliliyinin artırılması və xərclərin azaldılması mövcud yeni şəraitdə tədqiq edilməlidir.

Tədqiqat obyektı. Nəqliyyat logistikası ölkə daxilində və xaricdə mal və məlumat axınının planlaşdırılması, təşkili, idarə edilməsi və nəzarəti ilə bağlı geniş spektrli fəaliyyətləri əhatə etməklə malların daşınması, saxlanması, qablaşdırılması və paylanması proseslərinin optimallaşdırılmasına yönəlməklə tədqiqat obyektı olmalıdır.

Tədqiqat metodları. Logistika və ticarət ilə məşğul olan təşkilatların fəaliyyətinə aid nəzəri müddəaların milli standartlara müvafiq öyrənilməsi və təhlili yolu ilə milli miqyasda logistika sisteminin xüsusiyyətlərinin idarə edilməsi metodları.

MATERİALLAR VƏ MÜZAKİRƏLƏR

Dəyər zəncirinin bir hissəsi kimi logistika malların, xidmətlərin və məlumatların mənşə yerindən istehlak yerinə qədər axınının planlaşdırılması, həyata keçirilməsi və səmərəliliyinə nəzarəti özündə ehtiva edir [2-3]. Əlaqədar fəaliyyətlərə daşınma, saxlama və qablaşdırma daxildir. Bundan əlavə, logistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi daşımaların səmərəliliyini artırır və logistika sektorunun kifayət qədər inkişaf etməməsi nəticəsində yarana biləcək əlavə xərcləri azaldır [9]. Logistika sistemləri iqtisadi artım, regional inkişaf, investisiya axını, məşğulluq və adambaşına düşən gəlir üçün ən mühüm hərəkətverici qüvvələrdən biri ola bilər [10-11]. Tədqiqatlar göstərir ki, logistikanın inkişafına investisiyanın töhfəsi xüsusilə az inkişaf etmiş ərazilər və əyalətlər üçün vacibdir [13].

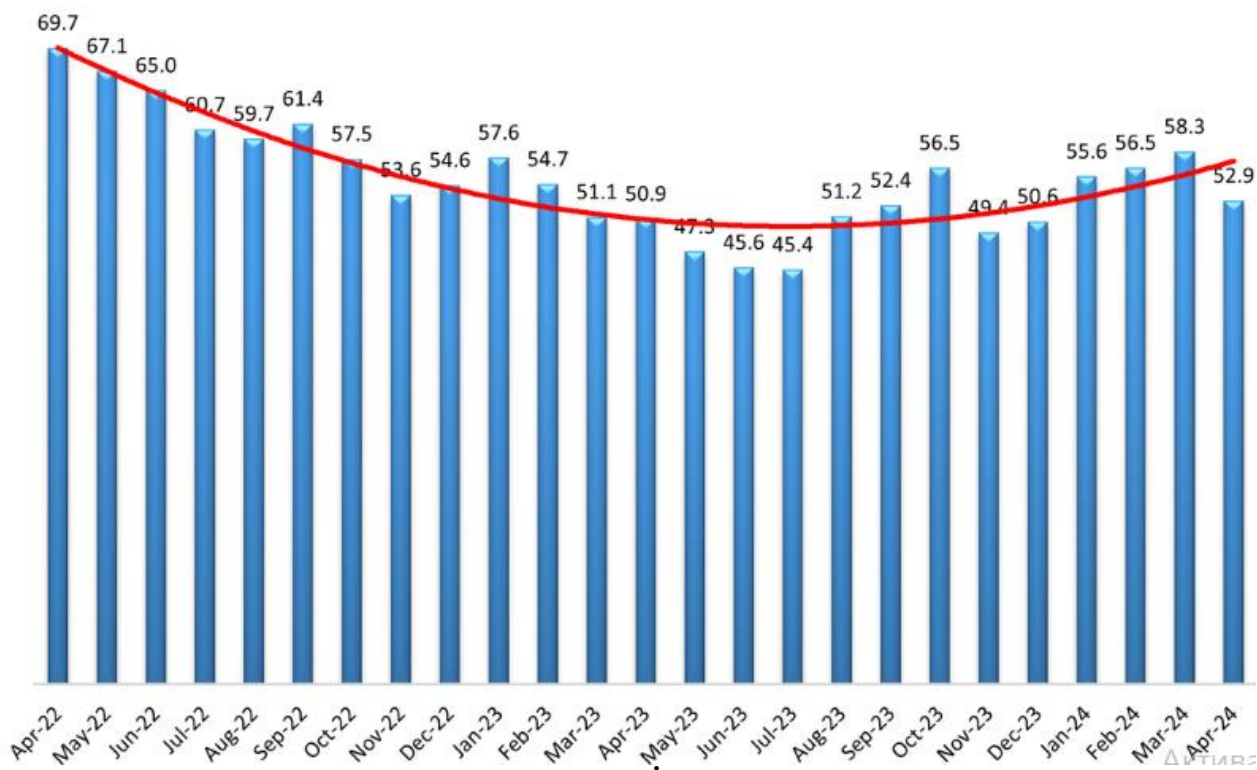
Şəkilə iki il ərzində dünya üzrə LPI göstəricilərinin necə dəyişməsi göstərilir. Bu indeks 2024-cü ilin aprel ayında 52.9, bir ay, yəni mart ayının göstəricisi 58.3-dən (-5.4) aşağıdır. Bu dəyişiklik həm anbar, həm də daşıma üçün artıq tutumlara çevrilən inventar yığımlarının azalması, eləcə də nəqliyyat qiymətləri ilə bağlıdır. Enişə baxmayaraq, ümumi indeks bir il əvvəl indeksin müvafiq üç ay ərzində olduğu vaxtdan daha yüksəkdir (+2.0). Upstream (52.7) və Downstream (52.8) respondentləri arasında praktiki olaraq heç bir fərq yoxdur və kiçik (51.4) və böyük (54.3) firmalar arasında yalnız yüngül fərq var. Bu cür keçid statistik cəhətdən əhəmiyyətlidir.

Bir çox tədqiqatçılar logistikaya ticarətin asanlaşdırılması amili kimi diqqət yetirirlər ki, bu da beynəlxalq ticarətin əlaqəsi vasitəsilə sənaye və iqtisadi inkişafa səbəb ola bilər. Alimlər tərəfindən ASEAN ölkələrinin timsalında sübut edildi ki, ticarətin liberallaşdırılması və nəqliyyatın inkişafı bir-biri ilə bağlıdır və beynəlxalq ticarətə müsbət təsirləri qarşılıqlı şəkildə gücləndirir [11].

Cədvəldə LPI-nin ümumi balı, onun alt indeksləri və asılı dəyişənlər üçün təsviri statistika təqdim edilir. Dəyişənlərin müşahidəsi göstərir ki, LPI komponentləri arasında ən aşağı orta göstərici gömrük prosedurlarının səmərəliliyində qeydə alınmışdır. Bu da gömrük sahəsində təkmilləşdirmə potensialının geniş olduğunu göstərir. Həmçinin, gömrük komponenti indeksin ən aşağı minimum və maksimum dəyərində malikdir və infraqurtdan əlavə, müşahidə edilən ölkələr arasında ən yüksək standart kənarlaşma səviyyəsinə malikdir.

Cədvəl 1.

Dəyişənlər	Orta	Min	Max	Standart kənarlaşma
Gömrük	3.2	1.9	4.2	0.52
İnfrastruktur	3.3	2.1	4.4	0.58
Beynəlxalq daşınma	3.3	2.2	4.2	0.37
Logistika sərəştəsi	3.4	2.3	4.3	0.49
Nəzarət	3.5	2.2	4.4	0.48
ÜDM	26.3	632	118.9	22.9
GCI	4.7	3.5	5.7	0.51



Şəkil 1. Dünya üzrə LPI göstəricilərinin necə dəyişməsi
(aprel 2022-cil ildən aprel 2024-cü ilə qədər)

Mənbə: <https://www.the-lmi.com/april-2024-logistics-managers-index.html>

Lakin logistikanın ticarətin təşviqində və iqtisadi inkişafda mühüm rol oynadığı inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün xüsusilə vacibdir [5]. Birbaşa təsirlə yanaşı, logistikanın iqtisadi artıma təsiri rəqabət qabiliyyəti ilə iqtisadi artım arasında əlaqənin vasitəçisi kimi dolayı təsir göstərə bilər. Eyni zamanda, logistika GCI-nin ÜDM-in artımına təsirinin gücləndirici amili kimi çıxış edir və beləliklə, milli rəqabət qabiliyyətinin iqtisadi artım və inkişafa daha əhəmiyyətli müsbət təsirinə töhfə verir [14]. Başqa sözlə, logistika infrastrukturunu və xidmətləri sisteminin qənaətbəxş səviyyədə olmadığı halda daha yaxşı maddi-texniki təminat, rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi və iqtisadi inkişafın digər əlaqəli parametrləri ölkə üçün daha yaxşı nəticələr verəcəkdir. Logistika performansının iqtisadi artım və inkişafa təsiri xüsusilə inkişaf etməkdə olan ölkələr [12, 13] və Afrika regionu [4] üçün əhəmiyyətli ola bilər ki, burada bu sektor bu ölkələrin inkişafının başlamasına və sürətləndirilməsinə xidmət edə bilər.

Logistikanın milli səviyyədə inkişafı əsas tərkib komponentlərin: infrastrukturun, institusional mühitin, xidmət təminatçılarının və yükəndərənlərin təkmilləşdirilməsini nəzərdə tutur [2]. Logistikaya təsir edən göstəricilərdən danışarkən periferik sahələrin inteqrasiyası, ticarətin intensivləşdirilməsi və sənayeni gücləndirmək üçün texnologiyanın standartlaşdırılması və təkmilləşdirilməsinin vacibliyini də əlavə etmək olar. 2016-cı ildə bir sıra tədqiqatlarla LPI-dən

istifadə edərək, logistika performansındakı 1% yaxşılaşmanın texniki səmərəliliyin 0,59% yaxşılaşmasına kömək etdiyi təsdiqləndi [7]. Bu yolla logistikanın inkişafı iqtisadi artıma və sənaye istehsalının təkmilləşdirilməsinə daha da təkan verən texnologiyanın inkişafına müsbət təkan verir. Təhlillərlə sübut olunub ki, bazarda daha sürətli dəyişikliklər və daha yüksək istehlakçı tələbləri logistika xidmətlərində daha yüksək dərəcədə səmərəlilik tələb edir [10]. Müəlliflər qeyd edirlər ki, müasir istehsal prosesləri, təchizat zəncirləri və nəqliyyat fəaliyyətləri iqtisadi artıma və yeni sənaye inqilabının və sənaye 4.0-ın tələblərinə uyğun hərəkət etmək üçün təkmilləşdirmə tələb edən əsas elementlərdir.

1990-cı illərin əvvəllərindən Azərbaycan dövlət kimi özünü beynəlxalq nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevirmək siyasətini fəal şəkildə həyata keçirir [1]. Bu strategiyaya ölkənin fəaliyyətində xüsusi diqqət yetirilən bir neçə əsas sahə daxildir:

1. Çin və Avropa İttifaqını ən qısa və ən səmərəli quru yolu ilə birləşdirən multimodal nəqliyyat dəhlizinin yaradılması əsas təşəbbüsə çevrilib.
2. Tranzit yüklərin cəlb edilməsi və Böyük İpək Yolunda iştirak Azərbaycanın regional rolunun gücləndirilməsinə töhfə verən mühüm strateji hədəflərə çevrilib.
3. Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya regionları arasında iqtisadi, ticarət, nəqliyyat və logistika əlaqələrinin inkişafı və möhkəmləndirilməsi Azərbaycan üçün prioritet məsələyə çevrilmişdir.
4. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi şaquli yüklərin daha səmərəli daşınmasını təmin etməklə inkişaf etməkdə davam edir.
5. Logistika və ticarət infrastrukturunda əhəmiyyətli təkmilləşdirmələr Azərbaycanı biznes və tranzit yüklər üçün daha cəlbedici edib, onun regional mərkəz kimi böyüməsinə töhfə verib.
6. Azərbaycan Rəqəmsal Ticarət Qovşağı (dünyada 2-ci belə qovşaq olmaqla) və TASİM kimi layihələr vasitəsilə Böyük İpək Yolunun rəqəmsallaşdırılması ölkənin nəqliyyat və logistika proseslərinin innovativ inkişafına və təkmilləşdirilməsinə sadıqlığını nümayiş etdirir.

Bu tədbirlər Azərbaycanın qlobal nəqliyyat və logistika sistemində unikallığını və əhəmiyyətini artırmaqla yanaşı, beynəlxalq nəqliyyat lideri statusuna da töhfə verir.

Azərbaycan hökuməti "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi"yə uyğun olaraq, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yaradılması prosesində sonrakı dövrdə də fəal rol oynamış, ölkənin hər iki transkontinental coğrafi dəhlizinin kəsişməsində mühüm nəqliyyat və logistika qovşağına çevrilməsinə nail ola bilmişdir. Dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsi üzrə yaxın gələcəkdə gözlənilən yükdaşımalardan həcmnin əhəmiyyətli dərəcədə artmasına nail olmaq üçün ciddi addımlar atılır [18].

TRASEKA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia abbreviaturası) Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin təşkili məqsədilə 1993-cü ildə yaradılmış Avropa İttifaqı ilə tərəfdaş ölkələr arasında beynəlxalq əməkdaşlıq proqramıdır. Qara dəniz hövzəsi, Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya regionlarında onların geosiyasi və iqtisadi potensialını tam şəkildə reallaşdırmaq məqsədi ilə iqtisadi əlaqələrin, ticarət və nəqliyyat kommunikasiyalarının (yəni dəmir yolu, dəniz, hava və avtomobil nəqliyyatı dəhlizlərinin) inkişafına yönəlib. TRASEKA həm də Böyük İpək Yolunun dirçəldilməsi üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir [19]. O cümlədən, Azərbaycanın Avrasiya Nəqliyyat Dəhlizi (TRACECA) çərçivəsində yükdaşımalardan əldə etdiyi gəlirlər 2021-ci ildə 2020-ci illə müqayisədə 5,2% artaraq 539,8 milyon manat təşkil edib. Azərbaycanın 2021-ci ildə Avrasiya Nəqliyyat Dəhlizi ilə sərnişindaşımalardan əldə etdiyi gəlirlər 33,9 milyon manat (azalma 48,4%) təşkil edib [19]. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, son illər Azərbaycanda nəqliyyat vasitələri ilə hər il orta hesabla 177,8 milyon ton yük daşınıb ki, bunun da 47,2 faizi avtomobil, 15,3 faizi dəmir yolu, 6,6 faizi dəniz nəqliyyatı, 30,9 faizi isə boru kəmərlərinin payına düşür. Bütün yük daşımalarının 69%-i özəl sektor tərəfindən həyata keçirilir [9]. Dünya İqtisadi Forumunun (DİF) yolların vəziyyəti ilə bağlı hesabatına əsasən, Azərbaycan 2019-cu ildə ən yüksək

nəticə göstərərək MDB məkanında birinci yeri tutub. Asiya qitəsində 10-cu, 141 ölkə arasında isə 24-cü yerdədir [21].

Hazırda işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yol infrastrukturunun yaradılması istiqamətində də işlər aparılır. Əsası 2020-ci il noyabrın 16-da qoyulan Qələbəyə gedən yol dəhlizi Hacıqabul-Mincivan-Zəngəzur dəhlizindən Şuşa şəhərinə qədər uzanır. Planlaşdırılan yolun uzunluğu 101 km-dir. Digər strateji əhəmiyyətli layihə Zəngəlan-Horadiz avtomobil yolunun tikintisidir. Yolun ümumi uzunluğu 124 km, 4-6 hərəkət zolağından ibarətdir [1, 20].

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə dəmir yolu şəbəkəsinin bərpaı istiqamətində də işlər davam etdirilir. Dəmir yolları ölkəmizin inkişaf etmiş nəqliyyat sisteminin mühüm sahələrindən biridir. Uzunluğu 100 km olan Horadiz-Ağbənd dəmir yolu işğaldan azad edilmiş torpaqlara çıxışda mühüm rol oynayacaq və ən əsası gələcəkdə Zəngəzur dəhlizi ilə Azərbaycanın materik hissəsi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında birbaşa dəmir yolu əlaqəsinin yaradılmasına imkan verəcəkdir [22]. Üstəlik, işğaldan azad edilmiş Azərbaycan ərazilərində daha üç hava limanının istifadəyə verilməsi planlaşdırılır. Füzuli Beynəlxalq Aeroportu 2021-ci ildə, Zəngilan Beynəlxalq Aeroportu 2022-ci ildə istifadəyə verilib. Azərbaycan Prezidentinin də bəyan etdiyi kimi, Laçın Beynəlxalq Hava Limanı cari ildə, yəni 2025-ci ildə istifadəyə veriləcək [22].

İstehsalın son maya dəyərində logistika xərclərinin payı təxminən 11% təşkil edir ki, bu da dünya üzrə orta göstəricidir. Dünyanın ən böyük iqtisadiyyatlarına nəzər salsaq, logistika xərcləri Çində 14%, Aİ-də 11%, ABŞ və Kanadada isə 10% təşkil edir [16]. Milli səviyyədə nəqliyyat və logistika sistemlərinin səmərəli inkişafı iqtisadiyyatın əlaqəli sahələrinin sürətli inkişafına təkan verir. Çeviklik, vaxtlılıq, tamlıq, dürüstlük və təhlükəsizlik, xüsusən də böhran və iqtisadi tənəzzül şəraitində logistikanın mühüm amilləri kimi qeyd edilə bilər [6]. Logistika sektorunun sabitliyi və onun təkmilləşdirilməsi iqtisadiyyat daxilində işgüzar fəaliyyətin fasiləsiz və sürətləndirilməsinə və xarici bazarlarla daha səmərəli əlaqələrin qurulmasına şərait yaradar. Müxtəlif sənaye sahələrini, təchizatçıları və istehlakçıları birləşdirən amil kimi logistika sisteminin təkmilləşdirilməsi bütün ayrı-ayrı sənaye sahələrinin və təchizat zəncirinin iştirakçılarının inkişafı üçün bərabər şans təmin edə bilər.

Nəticə

Dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi və inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsi nəqliyyat sisteminin hər bir ölkənin, o cümlədən Azərbaycanın milli iqtisadiyyatının fundamental tərkib hissəsi olduğunu təsdiqlədi. Odur ki, ölkədə nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafını təmin etmək üçün irimiqyaslı kapital qoyuluşları, iri nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi və müasirləşdirilməsi, logistika proseslərinin idarə olunmasında qabaqcıl texnologiya və metodların tətbiqi, infrastrukturun genişləndirilməsi və beynəlxalq tərəfdaşlıq əlaqələrinin gücləndirilməsi tələb olunur. Beləliklə, dövlət, cəmiyyət və biznes münasibətlərində maraqların uzlaşdırılması və ümumi məqsədlərə çatmaq üçün səylərin birləşdirilməsi kursu ən doğru mövqedir.

Tədqiqat işinin yeniliyi. Tədqiqatda əsasən müasir milli iqtisadiyyata təsir edən nəqliyyat logistikasını gücləndirən, obyektiv ilkin şərtləri və amilləri aşkar edən, bunun əsasında yeni logistik strategiyanın formalaşdırılan amillər öyrənilir. Bunun üçün konseptual yanaşmalar və metodoloji prinsiplərin formalaşdırılması, logistik idarə olunma və koordinasiyanın təmin edilməsi araşdırılır.

Tədqiqat işinin tətbiqi əhəmiyyəti. Hazırlanmış nəzəri və metodoloji müddəalar onların konkret müəssisələrdə istifadə edilməsinə imkan verən variantda tətbiq edilərsə, logistik idarəetmənin təhlili və işlənilməsinə nəzarət optimallaşdırıla bilər.

Tədqiqat işinin iqtisadi səmərəsi. Müşahidə olunan dəyişənlər arasında LPI komponentləri arasında ən aşağı orta qiymət gömrük prosedurlarının səmərəliliyində qeyd olunur ki, bu da bu sahədə təkmilləşdirmə imkanlarının olduğunu göstərir. Alınan bu və ya digər nəticələr göstərir ki, təkmil logistika infrastrukturunu nəqliyyatın səmərəliliyini artırır və logistika sektorunun qeyri-adekvat inkişafı nəticəsində yarana biləcək əlavə xərcləri azaldır.

ƏDƏBİYYAT

1. Məmmədov M.R. (2024). Logistlik metodologiyadan istifadənin obyektiv şərtləri. // Dayanıqlı inkişaf, cild 4, №1. MDU, s.56-61
2. Banomyong, R., Cook, P., Kent, P. (2008) “Formulating Regional Logistics Development Policy: The Case of ASEAN”, *International Journal of Logistics Research and Applications*, Vol.11, No. 5, pp. 359–379, <https://doi.org/10.1080/13675560802389114>.
3. Bugarčić, F. Ž., Skvarciany, V. (in press, 2023) “Logistics Influence on FDI: “hard” versus “soft” Infrastructure Components”, *European Journal of International Management*, Forthcoming 2023, <https://doi.org/10.1504/EJIM.2022.10051618>.
4. Chakamera, C., Pisa, N.M. (2021) “Associations Between Logistics and Economic Growth in Africa”, *South African Journal of Economics*, Vol. 89, No. 3, pp. 417–438, <https://doi.org/10.1111/saje.12272>.
5. Chelebi, D. (2019) “The Role of Logistics Performance in Promoting Trade”, *Maritime Economics Logistics*, Vol. 21, pp. 307–323, <https://doi.org/10.1080/17477778.2019.1664268>.
6. Chornopyska, N., Bolibruxh, L. (2020) “The Influence of the COVID-19 Crisis on the Formation of Logistics Quality”, *Intellectualization of logistics and Supply Chain Management*, Vol. 2, pp. 88–98, <https://doi.org/10.46783/smart-scm/2020-2-7>.
7. Coto-Millán, P., et al. (2016) “Impact of Logistics on Technical Efficiency of World Production (2007–2012)”, *Networks and Spatial Economics*, Vol. 16, No. 4, pp. 981–995, <https://doi.org/10.1007/s11067-015-9306-6>
8. Górecka, A.K., Pavlić Skender, H., Zaninović, P.A. (2022) “Assessing the Effects of Logistics Performance on Energy Trade”, *Energies*, Vol. 15, No. 191, pp. 1–18, <https://doi.org/10.3390/en15010191>.
9. Halaszovich, T.F., Kinra, A. (2020) “The Impact of Distance, National Transportation Systems and Logistics Performance on FDI and International Trade Patterns: Results from Asian Global Value Chains”, *Transport Policy*, Vol. 98, pp. 35–47, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.09.003>.
10. Kovács, G., Kot, S. (2016) “New Logistics and Production Trends as the Effect of Global Economy Changes”, *Polish Journal of Management Studies*, Vol. 14, No. 2, <https://doi.org/10.17512/pjms.2016.14.2.11>.
11. Lai, K.-H., et al. (2019) “Are Trade and Transport Logistics Activities Mutually Reinforcing? Some Empirical Evidences from ASEAN Countries”, *Journal of Shipping and Trade*, Vol. 4, No. 2, <https://doi.org/10.1186/s41072-019-0041-x>.
12. Nguyen, C.D. T., Luong, B.T., Hoang, H.L.T. (2021) “The Impact of Logistics and Infrastructure on Economic Growth: Empirical Evidence from Vietnam”, *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, Vol. 8, No. 6, pp. 21–28, <https://doi.org/10.13106/jafeb.2021.vol8.no6.0021>.
13. Saidi, S. et al. (2020) “Dynamic Linkages Between Transport, Logistics, Foreign Direct Investment, and Economic Growth: Empirical Evidence from Developing Countries”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 141, pp. 277–293, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.020>.
14. Sergi, B.S. et al. (2021) “Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA method application for Africa, Asia, and the EU regions”, *Sustainable Cities and Society*, Vol. 69, pp. 1–9, <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.102845>.
15. World Economic Forum (2019): “The Global Competitiveness Report”, Geneva: World Economic Forum. Available at: [Accessed: January 15, 2025]
16. Yergaliyev, R., Raimbekov, Z. (2016) “The Development of the Logistics System of Kazakhstan as a Factor in Increasing its Competitiveness”, *Procedia Economics and Finance*, Vol. 39, pp. 71–75, [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)30242-8](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)30242-8).

17. Zaninović, P.A., Zaninović, V., Skender, H.P. (2020) “The Effects of Logistics Performance on International Trade: EU15 vs CEMS”, Economic Research Ekonomska Istraživanja, Vol. 34, No. 1, pp. 1–17, <https://doi.org/10.1080/1331677X.2020.1844582>.
18. <https://ru.valdaiclub.com/files/27685/> - Международный транспортный коридор «Север — Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции
19. <http://www.traseca-org.org/ru/otraseka/istorija-traseka/> - Как началась программа ТРАСЕКА.
20. <https://www.exploreazerbaijan.com/ru/transport> – Транспорт
21. <https://azerbaijan.az/ru/relatedinformation/280> - Транспортная система Азербайджанской Республики.
22. <https://www.trend.az/business/3621691.html> - Зангезурский коридор - важный маршрут для оптимизации транспортно-логистических схем региона.

УДК 338.47**УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИКОЙ: НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

¹Метанет Исраил кызы Ахмедова, ²Галиба Рза кызы Мамедова,
³Арзу Таризель Аскеров

Азербайджанский Технологический Университет

¹matanat.axmedova74@gmail.com, ²memmedova.qalibe@inbox.ru, ³a.asgarov@atu.edu.az

***Резюме.** В статье рассматривается значение логистического управления в содействии внешнеэкономическим связям Азербайджана. Анализируется текущее состояние и потенциал транспортно-логистических аспектов страны в контексте мировой экономики. В статье также исследуются перспективы развития Азербайджана как участника международных проектов, а также программы и стратегии, направленные на улучшение инфраструктуры и оптимизацию транспортно-логистических процессов.*

***Ключевые слова:** транспортная логистика, управление, эффективность, национальная экономика, развитие*

UDC 338.47**LOGISTICS MANAGEMENT: AN INTEGRAL PART OF THE NATIONAL ECONOMY**

¹Metanet Israyıl Ahmadova, ²Galiba Rza Mammadova,
³Arzu Taryel Askerov

Azerbaijan Technological University

¹matanat.axmedova74@gmail.com, ²memmedova.qalibe@inbox.ru, ³a.asgarov@atu.edu.az

***Summary:** The article examines the importance of logistics management in promoting foreign economic relations of Azerbaijan. The current state and potential of the country's transport and logistics aspects are analyzed in the context of the global economy. The article also examines the development prospects of Azerbaijan as a participant in international projects, as well as programs and strategies aimed at improving infrastructure and optimizing transport and logistics processes.*

***Keywords:** transport logistics, management, efficiency, national economy, development*

Redaksiyaya daxilolma: 20.10.2025

Çapa qəbul olunma: 15.11.2025

