

UOT: 338.47, 339.5:339.9

## **LOGİSTİKA TƏMİNATININ YAXŞILAŞDIRILMASI İMKANLARI: ÖLKƏLƏRARASI MÜQAYİSƏ KONTEKSTİNDƏ BAXIŞ**

**Samir Müseyib oğlu Məhərrəmov,**

*Azərbaycan Turizm və Menecment Universitetinin doktorantı*

*Tel.: (050) 990-01-02; e-mail: meherremov\_samir@yahoo.com*

### *Xülasə*

*Yeni elmi-praktiki istiqamət hesab edilən logistik təminata marağın artması bir tərəfdən iqtisadiyyatın bazaryönümlü inkişaf etdirilməsinə olan tələbatdan irəli gəlsə, digər tərəfdən məhsul istehsalına çəkilən məsrəflərin getdikcə artması, ehtiyatların idarə edilməsi fəlsəfəsində fundamental dəyişikliklərin baş verməsi, marketing konsepsiyasının, habelə kompüter texnologiyalarının geniş tətbiq edilməsi kimi amillərlə bağlıdır. Bu məqalədə Azərbaycanın Logistika Effektivliyi İndeksi (Logistics Performans Index) ölkələrarası müqayisə kontekstində analiz edilir, respublikamızda qeyri-neft ixracının, o cümlədən aqrar ixracın artırılması baxımından logistik təminatın inkişafı və bu sahədə tətbiq olunan mexanizmlərə baxılır, ölkənin ixrac potensialının artırılması məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasında tətbiq olunan "Yaşıl dəhliz" buraxılış qaydalarının təkmilləşdirilməsi məsələlərinə nəzər yetirilir.*

***Açar sözlər:** logistika, logistika təminatı, Logistika Effektivliyi İndeksi, Logistics Performans Index, Strateji Yol Xəritəsi, investorlar, yaşıl dəhliz.*

### **Giriş**

Logistika hal-hazırda inkişafını ən sürətli şəkildə davam etdirən sektorlardan biridir. Bununla yanaşı, gün keçdikcə daha çox insan əhəmiyyətini başa düşüb istifadə etməyə başladığından, logistik proseslərdə performans və dəyərləndirmə olduqca önəmlidir.

Azərbaycan Avrasiyanın ən əlverişli bölgəsində yerləşməsi ilə nəqliyyat logistikası platformasında önəmli yer tutur. Asiyadan Avropaya (Çindən Böyük Britaniyaya), Cənubdan Şimala (Birləşmiş Ərəb Əmirliklərindən və İrandan Rusiyaya, həmçinin Skandinaviya ölkələrinə) yük daşınmasının müəyyən bir hissəsini təşkil etmək məqsədi ilə logistikanın inkişafı sahəsində geniş tədbirlər həyata keçirilmişdir. Azərbaycanda ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 18799 kilometrdir [5]. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin son illərdə bu sahədə verdiyi sərəncamlarla min kilometrə yolların salınması və yenidən qurulması nəticəsində ölkə bir logistika mərkəzinə çevrilmişdir. Ölkəmizdə hazırda minlərlə insan bu sahədə çalışır [3]. Ölkənin logistika sahəsində yüksək inkişafın olması üçün fundamental dəyişiklərə və iqtisadi islahatlara ehtiyac vardır.

## Məlumatlar və metodologiya

Logistika təminatının yaxşılaşdırılması məsələləri Dünya Bankı tərəfindən müəyyən edilən Logistika Effektivliyi İndeksinin (LPI), habelə Azərbaycan üzrə göstəricilərin, eləcə də rəsmi statistika məlumatları əsasında araşdırılır.

Müvafiq göstəricilər səviyyəsində ölkənin beynəlxalq arenada yeri, logistika imkanlarının hazırkı vəziyyəti və gələcək potensialı təhlil edilir. Aqrar sektorun inkişafının logistikanın inkişafı ilə bağlı olmasına qonşu ölkələrlə yükdaşımada qurulan əlaqələr, xarici iqtisadi əlaqələrdə aparılan islahatlar kontekstində baxılır.

Dünya Bankı tərəfindən müəyyən olunan Azərbaycan üzrə Logistika Effektivliyi İndeksinin (Logistics Performance Index -LPI) təhlilində illər üzrə müqayisələndirmələr metodundan istifadə edilir. Eyni zamanda, ölkədə yaradılan Ələt Azad Ticarət Zonasında Sinqapur Dövlətinin təcrübəsinə uyğun tətbiq edilən mexanizmlər nəzərdən keçirilib.

## Məsələnin qoyuluşu və izahı

Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyinə nisbətən logistika sektoru lazım olduğu səviyyədə deyil. Ölkədə kompakt xidmətlər göstərən logistik mərkəz yox səviyyəsindədir. 2016-cı ildə qəbul olunmuş “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə bu kimi problemlərə baxılmış və müvafiq strateji hədəflər müəyyən olunmuşdur.

2018-ci ildə Dünya Bankı tərəfindən verilmiş hesabatda Logistika Effektivliyi İndeksi (LPI) üzrə ilk 10 yeri tutmuş ölkə *Cədvəl 1*-də verilmişdir [9].

**Cədvəl 1. 2012-2018-ci illərdə ölkələr üzrə Logistika Effektivliyi İndeksi (LPI)**

Ölkələr		2018		2016		2014		2012	
		sıra	əmsal	sıra	əmsal	sıra	əmsal	sıra	əmsal
1	Almaniya	1	4.20	1	4.23	1	4.12	4	4.03
2	İsveç	2	4.05	3	4.20	6	3.96	13	3.85
3	Belçika	3	4.04	6	4.11	3	4.04	7	3.98
4	Avstriya	4	4.03	7	4.10	22	3.65	11	3.89
5	Yaponiya	5	4.03	12	3.97	10	3.91	8	3.93
6	Niderland	6	4.02	4	4.19	2	4.05	5	4.02
7	Sinqapur	7	4.00	5	4.14	5	4.00	1	4.13
8	Danimarka	8	3.99	17	3.82	17	3.78	6	4.02
9	Birləşmiş Krallıq	9	3.99	8	4.07	4	4.01	10	3.90
10	Finlandiya	10	3.97	15	3.92	24	3.62	3	4.05

*Mənbə:* <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

Dünya üzrə logistika sahəsində fəaliyyət göstərən ölkələrin göstəriciləri yeddi məqam nəzərə alınaraq sıralanmışdır. Bu məqamlar aşağıdakılardır:

- Ölkənin sərhədlərarası gömrük prosedurlarının mənfi və müsbət tərəfləri;
- Rabitə şəbəkəsi və texnoloji təminatın logistika sahəsi üçün səmərəliliyi;
- Ölkələrarası nəqliyyat prosesinin çətinliyi və maddi olaraq buna qarşı göstərilən reaksiya;
- Ölkələrin daxili nəqliyyat prosesi ilə bağlı qabiliyyəti;
- Ölkələrarası logistikanın mərkəzi strukturda olması və uzaqdan nəzarət altında tutulması imkanı;
- Yerli logistika xərcləri;
- Logistikanın istənilən vaxtda istənilən yerə çatma keyfiyyəti.

Azərbaycan üzrə Dünya Yükdəşimə Xidmətinin İndeksləri 2007-2018-ci illər üzrə Cədvəl 2-də qeyd olunmuşdur [9].

**Cədvəl 2. 2007-2018-ci illərdə Azərbaycanın Logistika Effektivliyi İndeksi və bu göstərici üzrə ölkə reytingi**

Ölkə	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	Ölkə reytingi	LPI-nin ədədi qiyməti	Ölkə reytingi	LPI-nin ədədi qiyməti	Ölkə reytingi	LPI-nin ədədi qiyməti	Ölkə reytingi	LPI-nin ədədi qiyməti	Ölkə reytingi	LPI-nin ədədi qiyməti	Ölkə reytingi	LPI-nin ədədi qiyməti
<b>Azərbaycan</b>	111	2.29	89	2.64	116	2.48	125	2.45	-----	-----	123	2.45

*Qeyd: 1. Logistika Effektivliyi Əmsalı (LPI) hər iki ildən bir nəşr olunur.*

*2. 2016-cı il üzrə rəqəmlər açıqlanmamışdır.*

*Mənbə: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>*

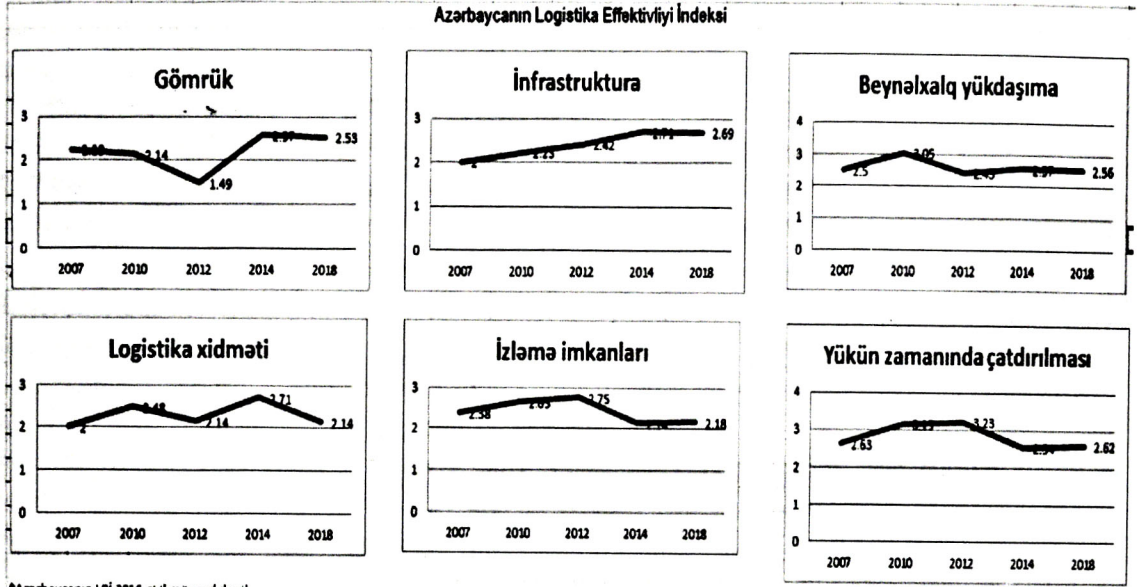
Həmçinin qeyd edək ki, apardığımız ümumi təhlillər zamanı şahidi olduq ki, 2007-2018-ci illərdə Azərbaycanda LPI göstəricisi üzrə uzunmüddətli dövr baxımından müəyyən irəliləyiş baş vermişdir. Bu, ölkənin ümumi iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərmişdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, LPI-nin yekun göstəricisi aşağıdakı komponentlərdən formalaşır:

1. Gömrük
2. İnfrastruktur
3. Beynəlxalq yükdaşımalar
4. Logistikanın təşkili səriştəsi
5. Göndərilən yüklərin izlənməsi
6. Yüklərin zamanında çatdırılması

Şəkil 1-dəki qrafiklərdə yuxarıda sadalanan komponentlərə görə Azərbaycanın Logistika Effektivliyi İndeksi üzrə məlumatlar verilmişdir [9]. (LPI və onun komponentləri üzrə minimum və maksimum qiymətlər 1-5 arasında dəyişir.)

Şəkil 1. İllər üzrə ayrı-ayrı komponentlərə görə Azərbaycanın LPI göstəriciləri



\*Azərbaycanın LPI 2016-cı il məlumatı deyil.

Mənbə: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>

Qeyd: 2016-cı ilin məlumatları yoxdur. <https://lpi.worldbank.org/domestic/performance/2016/C/AZE>

**Gömrük** – bu sahədə 2007-ci ildə Azərbaycan 2.23 əmsalla dünya ölkələri arasında 95-ci yerdə, 2010-cu ilin nəticələrinə görə 117-ci yerdə (2.14 əmsalla), 2012-ci ildə 147-ci yerdə (1.14 əmsalla), 2014-cü ildə 82-ci yerdə (2.57 əmsalla), 2018-ci ildə isə ölkələr arasında 81-ci yerdə (2.53 əmsalla) qərarlaşmışdır.

**İnfrastruktur** – Azərbaycan logistika infrastrukturunu üzrə 2007-ci ilin nəticələrinə görə 2.00 əmsalla 116-cı yerdə, 2010-cu ildə 2.23 əmsalla 104-cü yerdə, 2012-ci ildə 2.42 əmsalla 101-ci yerdə, 2014-cü ildə 2.71 əmsalla 68-ci yerdə və 2018-ci ildə isə 2.69 əmsalla 66-cı yerdə olub. Diqqət etsək, görürük ki, 2010-2018-ci illər ərzində Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin Logistikanın infrastruktur sahəsinə göstərdiyi diqqət öz nəticəsini vermişdir. Bu sahədə irəliləyiş hiss olunur.

**Beynəlxalq yükdaşıma** – Azərbaycan beynəlxalq yükdaşıma sahəsində 2007-ci ildə 2.5 əmsalla 90-cı yerdə olmuşdur. Ancaq növbəti illərdə qeyd olunan əmsallarda müəyyən irəliləmələr və geriləmələr olduğu halda 2018-ci ildə bu göstərici üzrə ölkəmiz 2.56 əmsalla 109-cu yerdə qərarlaşmışdır. Burada qısa nəticəyə gəlmək olar ki, Azərbaycan beynəlxalq yükdaşımalarda öz güclü mövqeyini tapa bilməmişdir.

**Logistika işinin təşkili** – bu sahədə əvvəlcə irəliləyiş müşahidə olunsada, son illərdə geriləmələr olmuşdur. Belə ki, 2007-ci ildə 2.00 əmsalla 128-ci yerdə olan Azərbaycan 2010-cu ildə

müəyyən irəliləmə əldə etmiş, sonrakı iki il üçün sürətli geriləmələr baş vermiş və nəhayət, 2018-ci ildə 2.14 əmsalla 153-cü yerdə qərarlaşmışdır.

**Göndərilən yüklərin izlənilməsi** – Azərbaycan ölkə ərazisindən göndərilən və ya tranzit vasitəsilə keçən yüklərin izlənməsi üzrə Logistika Effektivliyi İndeksində 2007-ci ildə 2.38 əmsalla 96-cı yerdə olmuşdur. Növbəti 2010-cu və 2012-ci illərdə müəyyən inkişaf dövrü olsa da, 2014-cü ildən etibarən sürətli geriləmələr müşahidə olunmuşdur.

**Yükün zamanında çatdırılması** – bu indeks üzrə 2007-ci ildə 2.63 əmsalla 124-cü yerdə olan Azərbaycan növbəti 2010-2012-ci illərdə nəzərə çarpacaq dərəcədə irəliləmələrə nail olmuşdur. 2014-cü ildən başlanan geriləmə prosesi və əmsalların enməsi 2018-ci ildə ölkəmizin bu sahə üzrə 2.62 əmsalla 146-cı yerdə qərarlaşmasına gətirib çıxarmışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, yuxarıda göstərilən sahələrdə geriləmələr bu sahəyə də öz mənfi təsirini göstərmişdir.

Müasir dövrdə respublika ərazisində logistik təminatın yaxşılaşdırılması və inkişaf prosesi zamanı mövcud olan çatışmazlıqları və ümumi problemləri nisbətən azaltmaq, bu sahədə irəliləyişlər əldə etmək üçün “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”ndə müəyyən olunmuş hədəflərə doğru ardıcıl hərəkət təmin olunmalıdır.

Azərbaycan ərazisində logistika mərkəzlərinin tikilməsinin ölkədə qeyri-neft sektorunun inkişafına müsbət təsir edəcəyi təkzibolunmazdır. Ölkə ərazisində fəaliyyət göstərən Abşeron Logistika Mərkəzi, regionlarda yaradılan Qırmızı Körpü, Astara və Xaçmaz logistika və ticarət mərkəzləri yüklərin daşınmasına və beynəlxalq bazara çıxmasına kömək edəcəkdir. Lakin gömrük sahəsində aparılan islahatların daha da effektiv olması üçün yaradılan “Yaşıl dəhliz” və “Bir pəncərə” sistemlərində sənədlərin baxılması müddətinin azaldılması və insan amilinin aradan qaldırılmasına ehtiyac vardır. Misal olaraq “Yaşıl dəhliz” buraxılış sisteminin daimi istifadə hüququnu əldə etməsi, həmin hüququn dayandırılması, ləğvi və bərpası Qaydaları”nın 2.1.1. bəndinə əsasən idxal əməliyyatlarının həyata keçirilməsi sahəsində təcrübəyə nəzər yetirdikdə, burada ancaq bazara əvvəlki dövrlərdə daxil olmuş şirkətlərin üstün mövqelər qazandığını görə bilərik. Nəticə olaraq yeni ixracyönlü fərdi sahibkarların imkanları qısalır və bazarda olan köhnə şirkətlərin monopoliyası formalaşır [5]. Qeyd edilən Qaydaların 2.1.3. bəndinə (daşımaları beynəlxalq standartlara cavab verən nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməklə həyata keçirən) nəzər yetirsək, görərik ki, müasir yükdaşıma nəqliyyat vasitəsi Azərbaycan Respublikası ərazisinə daxil olduqda yüksək gömrük vergisi ödəməli olduğundan beynəlxalq yükdaşıma standartlarına cavab verən yük avtomobillərinin ölkəyə gətirilməsinə maneələr yaranır. Bununla da logistikanın inkişafında və yeni nəqliyyat şirkətlərinin bazara daxil olmasında problemlər əmələ gəlir [5].

“Yaşıl dəhliz” buraxılış sistemi prosedurunun 3 pilləsindən biri olan “Dövlət Gömrük Komitəsi müraciəti 1 ay müddətində yoxlayır” bəndi elektron müraciətin effektivliyini aşağı salır. Çünki elektron müraciətlərdə cavab adətən tez bir zamanda verilməli, ixrac olunan kənd təsərrüfatı mallarının yolda olma və xarab olma vaxtının azlığını nəzərə alaraq cavabvermə müddəti azaldılmalıdır [6].

Azərbaycan Respublikasının İrən İslam Respublikası, Gürcüstan, Türkiyə və Rusiya ilə, Xəzər dənizi vasitəsilə Qazaxıstan və Türkmənistan respublikaları ilə ticarət və yükdaşıma əlaqələrini səmərəli qurması və onun həyata keçirilməsinə tam zəmanət verməsi xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Buna misal kimi qeyd etmək olar ki, 2020-ci ilin əvvəlində dünyada baş verən koronavirus (COVID-19) pandemiyasının təsirlərinin azaldılması məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

cənab İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə Türkdilli Dövlətlərin Əməkdaşlıq Şurasının 10 aprel 2020-ci il tarixdə videokonfrans vasitəsilə keçirilən fəvqəladə Zirvə görüşündə Türkmənistan tərəfi bildirmişdir ki, Bakı-Türkmənbaşı dəniz limanları arasında yükdaşımalarda fasilə yaranmaması Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub logistika dəhlizinin etibarlı olduğunun göstəricisidir [10].

Azərbaycan beynəlxalq yükdaşıma şirkətləri və mərkəzləri ilə əməkdaşlıq edir. Ölkə yükdaşıma imkanlarının artırılması məqsədi ilə onlarla münasibətlərin inkişafında maraqlıdır. Azərbaycanın qəbul etdiyi Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində xarici investorlarla əlaqələr məsələsinə xüsusi yer verilmişdir.

Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsinə uyğun olaraq Azərbaycan, həmçinin dünyada inkişaf etmiş ölkələrin iri limanlarının, o cümlədən Hamburq, Sinqapur, Antverpen, Rotterdam və Monreal limanlarının tətbiq etdiyi “bençmark”ı istifadə etmək niyyətindədir.

Azərbaycanda logistikanın inkişafı ilə bağlı rəqabətqabiliyyətliliyi təmin edən 3 əsas amili göstərmək olar:

- *limanın effektivliyinin artırılması məqsədi ilə qiymətqoyma, optimallaşdırma və yeni IT texnologiyasının tətbiqi;*
- *dəmir yolu və iri yükdaşımalar üçün nəzərdə tutulan infraqurum investisiya qoyuluşları və “sinerji” yaradan qüvvələrin (marketing və əməliyyat) birləşdirilməsi;*
- *limanda əlavə dəyər yaradan xidmətlərin təşkili əsasında ticarət sahəsində fəallığın artırılması.*

Logistikanın inkişafı ilə bağlı xarici ölkələrin səmərəli təcrübəsindən də yararlanmaq əhəmiyyətlidir. Bu baxımdan Sinqapur təcrübəsi diqqəti xüsusilə cəlb edir.

1965-ci ildə Sinqapur müstəqillik əldə etdikdən sonra iqtisadi cəhətdən zəif və təbii resursları olmayan bir ölkə idi. Ancaq qısa zaman ərzində Asiyada və dünyada logistika üzrə böyük bir hub mərkəzinə çevrildi. Bunun təmin olunmasının aşağıdakı əsas istiqamətlərini ayırmaq olar:

- *Dünya nəqliyyat xətləri ilə yerli bazarın əlaqələndirilməsi. Milli hava nəqliyyatı Dünyanın 130 ölkəsi ilə Hava Nəqliyyatı Razılaşması əldə etmişdir. Sinqapur Azad Ticarət zonası yaradaraq 30-a yaxın dünya nəqliyyat və logistika şirkətini ölkəyə cəlb etmişdir.*
- *Innovativ infraqurumun formalaşdırılması və müasir inkişaf (dünya səviyyəli port infraqurumu hazırlanıb və IT texnologiyaları tətbiq edilir). Sinqapur 2030-cu ildə ölkədə konteynerlərin ötürülməsinin sayını 65 milyona çatdırmaq niyyətindədir. Digər məsələ böyük tutumlu təyyarələr vasitəsi ilə kargo yükdaşımalarını artırmaqdan ibarətdir [7]. Ən əsas isə dünyada ilk dəfə olaraq Sinqapur 1989-cu ildə 35 dövlət orqanını “Milli Bir Pəncərə” sisteminə keçirərək biznesin inkişafına təkən vermiş və satış şirkətlərinin, müştərilərin və həmçinin logistika kompaniyalarının bazara daxil olmasını asanlaşdırmışdır [6].*
- *Özəl sektorun iştirakının artırılması. Dünyanın Top-25 logistika kompaniyasının 20-sinin Sinqapurda filialı var. Həmçinin yerli logistika şirkətlərinin beynəlxalq standartlara çatması üçün müəyyən motivasiya sistemi qurulmuşdur. Bunun üçünsə Sinqapur dövləti tərəfindən investorlara əlverişli investisiya mühiti təmin edilmiş və özəl sektorun iştirakına düzgün inkişaf stimulları formalaşdırılmışdır [8].*

## **Nəticə**

Dünya Bankı tərəfindən müəyyən edilən Logistika Effektivliyi İndeksi əsasında aparılan araşdırmalar Azərbaycanda logistika infrastrukturunun inkişafı sahəsində uzunmüddətli dövrdə əhəmiyyətli irəliləyişlərin olduğunu göstərir. Bununla belə, qeyd edilən indeksin bəzi tərkib elementləri üzrə geriləmə halları da müşahidə edilir. Bu, hər şeydən əvvəl xidmət bölməsinə aid edilir. “Yaşıl dəhliz” prinsipinin təhlili belə çatışmazlıqların ilk növbədə sənədlərə baxılması və onlara elektron cavabın verilməsi müddətinin nisbətən çox vaxt aparması ilə bağlı olduğunu göstərir. Azərbaycanın yaratdığı Ələt Ticarət Zonasına investorların cəlb olunmasının genişləndirilməsi məqsədilə xidmətlər və investorlara verilən maliyyə sərbəstliyinin bu sahədə dünyada sınaqdan keçirilmiş səmərəli təcrübələr əsasında qurulması zəruridir.

Xarici və yerli investorlar tərəfindən Azərbaycanda logistika sektoruna yatırımların artırılmasında azad iqtisadi məhkəmə sistemini formalaşdırmasının və tətbiq olunacaq qanunların beynəlxalq hüquq prinsiplərinə tam uyğunluğunun təmin edilməsinin mühüm rolu olacaqdır.

## **Ədəbiyyat**

1. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016.
2. İmanov T.İ. 2005, Logistikanın əsasları. Bakı., 2005. “Tİ-Media”, 473 səh.
3. “Xarici ticarət iştirakçılarının “Yaşıl dəhliz” buraxılış sistemindən daimi istifadə hüququnu əldə etməsi, həmin hüququn dayandırılması, ləğvi və bərpası qaydası”. Bakı, 2018, 21 dekabr. 4 səh.
4. “Azərbaycan Respublikasının 2020-ci il Dövlət Büdcəsi Haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanun Layihəsinə Azərbaycan Respublikası Hesablama Palatasının rəyi – 242 səh.

## **İnternet resursları**

5. <https://dyp.gov.az/?/az/content/145/>
6. <https://customs.gov.az/az/sahibkarlar-ucun/green-corridor/>
7. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>
8. <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>
9. <https://www.changiairport.com/corporate/partnerships/cargo.html>
10. <https://president.az/articles/36412>
11. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

*Doctoral student, S.M. Maharramov*

*Azerbaijan Tourism and Management University*

**Opportunities for Improving Logistics:  
Looking in the Context of Cross-Country Comparisons**

*Abstract*

*The growing interest in logistics as a new scientific and practical direction, on the one hand, is due to the need to develop a market orientation of the economy, on the other hand, growing production costs, fundamental changes in the philosophy of resource management, widespread use of marketing concepts and computer technologies. This article analyzes the Logistics Performance Index of Azerbaijan in the context of cross-country comparisons, examines the development of logistics in terms of increasing non-oil exports, including agricultural exports, and the mechanisms used in this area. The issues of improving the rules of the "green corridor" access system in the Republic of Azerbaijan are considered.*

**Keywords:** *logistics, logistics support, Logistics efficiency index, Strategic roadmap, investors, green corridor.*

*Докторант, С.М. Магеррамов*

*Азербайджанский университет туризма и менеджмента*

**Возможности улучшения логистики: взгляд в контексте межстрановых сравнений**

*Резюме*

*Растущий интерес к логистике, как новому научному и практическому направлению, с одной стороны обусловлен необходимостью развития рыночной ориентации экономики, с другой стороны, растущими издержками производства, фундаментальными изменениями в философии управления ресурсами, широким использованием маркетинговых концепций и компьютерных технологий. В данной статье анализируется Индекс эффективности логистики Азербайджана в контексте межстрановых сравнений, рассматривается развитие логистики с точки зрения увеличения нефтяного экспорта, в том числе аграрного экспорта, и механизмы, используемые в этой области. Рассматриваются вопросы совершенствования правил пропускной системы «зеленого коридора» в Азербайджанской Республике.*

**Ключевые слова:** *логистика, логистическое обеспечение, Индекс эффективности логистики, Стратегическая дорожная карта, инвесторы, зеленый коридор.*