



Original Research Paper

NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASINDA AZAD İQTİSADI ZONANIN YARADILMASININ LOGİSTİK İNKİŞAFA TƏSİRİ

Cavadxan Qasimov

<https://orcid.org/0000-0002-3826-033X>

Naxçıvan Dövlət Universiteti, Naxçıvan, Azərbaycan

Article history

Received: 30.09.2026

Revised: 06.10.2026

Accepted: 18.10.2026

*Corresponding Author: Cavadxan Qasimov, Naxçıvan Dövlət Universiteti, Naxçıvan, Azərbaycan
Email: cavadxan.yusifoglu@ndu.edu.az

Xülasə

Məqalədə Naxçıvan Muxtar Respublikasında Azad İqtisadi Zonanın yaradılmasının regional logistika sisteminin inkişafına təsir istiqamətləri, iqtisadi əsasları və perspektivləri araşdırılır. Tədqiqatın əsas məqsədi Azad İqtisadi Zona modelinin nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi, yükdaşıma proseslərinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, anbar və gömrük xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, tranzit potensialının reallaşdırılması və istehsal-təchizat zəncirlərinin formalaşdırılması baxımından rolunu müəyyənləşdirməkdir. Naxçıvanın coğrafi mövqeyi, qonşu dövlətlərlə iqtisadi əlaqələri, regional nəqliyyat marşrutlarına çıxış imkanları və yerli istehsal potensialı bu məsələnin aktuallığını şərtləndirən başlıca amillər kimi qiymətləndirilir. Məqalədə xüsusi iqtisadi zonaların fəaliyyətinə dair beynəlxalq nəzəri yanaşmalar, logistika və təchizat zəncirlərinin idarə olunması prinsipləri, investisiya təşviqləri və rəqəmsal gömrük mexanizmləri sistemli şəkildə təhlil edilir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat dəhlizləri üzrə rəsmi statistik məlumatlarından istifadə edilməklə ölkənin tranzit və yükdaşıma potensialının ümumi mənzərəsi təqdim olunur. Bununla yanaşı, ümumölkə üzrə göstəricilərin Naxçıvan Muxtar Respublikasına birbaşa aid edilə bilmədiyi nəzərə alınır. Tədqiqatın nəticəsi olaraq müəyyən edilir ki, Azad İqtisadi Zonanın logistika inkişafına mümkün töhfəsi yalnız güzəştli iqtisadi rejimin tətbiqindən deyil, nəqliyyat infrastrukturunun, logistika xidmətlərinin, gömrük prosedurlarının, yerli istehsalın və institusional idarəetmənin əlaqələndirilmiş inkişafından asılıdır. Məqalədə Naxçıvanda logistika mərkəzlərinin təşkili, multimodal daşımaların inkişafı, yerli sahibkarların təchizat zəncirlərinə inteqrasiyası, rəqəmsal logistika sistemlərinin tətbiqi və nəticəyönümlü qiymətləndirmə mexanizmlərinin yaradılması istiqamətində təkliflər irəli sürülür.

Açar sözlər: Azad İqtisadi Zona, Naxçıvan Muxtar Respublikası, logistika, nəqliyyat dəhlizləri, tranzit potensialı, təchizat zənciri, gömrük prosedurları, investisiya, rəqəmsallaşma, regional iqtisadi inkişaf

GİRİŞ

Müasir dövrdə regional iqtisadi inkişafın təmin olunması yalnız istehsal həcmının artırılması və investisiya resurslarının cəlb edilməsi ilə məhdudlaşmır. İstehsal olunan məhsulların xammal mənbələrindən emal müəssisələrinə, oradan anbarlara, paylama mərkəzlərinə və son istehlakçılara səmərəli çatdırılması iqtisadi sistemin rəqabət qabiliyyətini müəyyənləşdirən mühüm amillərdəndir. Bu baxımdan

logistika fəaliyyəti iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrini birləşdirən, istehsal xərclərinə, bazarlara çıxış imkanlarına, ticarət dövriyyəsinə və investisiya qərarlarına təsir göstərən strateji istiqamət kimi çıxış edir. Logistika sisteminin səmərəliliyi nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti ilə yanaşı, gömrük prosedurlarının sürətindən, anbar xidmətlərinin təşkilindən, informasiya mübadiləsindən və təchizat zəncirlərinin idarə olunmasından da asılıdır.

Qloballaşan iqtisadi münasibətlər şəraitində xüsusi iqtisadi zonalar istehsal, ticarət, investisiya və logistika fəaliyyətlərinin müəyyən ərazidə əlaqələndirilməsi üçün istifadə edilən institusional mexanizmlərdən biridir. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Ticarət və İnkişaf Konfransı xüsusi iqtisadi zonaları onların funksional məqsədlərinə görə müxtəlif qruplara ayırır və logistika mərkəzlərini malların saxlanması, daşınması, yenidən bölüşdürülməsi və təkrar ixracı üzrə xidmətlərin göstərildiyi xüsusi zona forması kimi səciyyələndirir (UNCTAD, 2019). Bu yanaşma göstərir ki, Azad İqtisadi Zona yalnız güzəştli vergi rejiminə malik ərazi deyil, həm də ticarət və logistika əməliyyatlarının təşkilini asanlaşdıran iqtisadi platforma ola bilər.

Naxçıvan Muxtar Respublikasında Azad İqtisadi Zonanın yaradılması məsələsinin logistika aspektindən araşdırılması regionun coğrafi mövqeyi, nəqliyyat əlaqələrinin xüsusiyyətləri, xarici ticarət imkanları və yerli istehsalın inkişaf ehtiyacları ilə əlaqədardır. Muxtar respublikanın Türkiyə və İranla sərhədlərinin olması regional ticarət əlaqələri üçün müəyyən imkanlar yaradır. Bununla yanaşı, Azərbaycan Respublikasının əsas ərazisi ilə birbaşa quru nəqliyyat əlaqələrinin məhdudluğu uzun müddət ərzində daşımaların təşkili və təchizat zəncirlərinin idarə olunması baxımından xüsusi yanaşma tələb etmişdir. Bu şəraitdə logistika xərclərinin azaldılması, alternativ nəqliyyat imkanlarının qiymətləndirilməsi və regional iqtisadi əlaqələrin gücləndirilməsi mühüm elmi-praktiki əhəmiyyət daşıyır.

Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizləri üzrə mövcud statistikasına ölkənin beynəlxalq daşımalar sistemində iştirakının əhəmiyyətini göstərir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, 2024-cü ildə ölkənin nəqliyyat dəhlizləri üzrə 33,258 milyon ton yük daşınmış, yük dövriyyəsi 13,1983 milyard ton-kilometr təşkil etmişdir. Daşınan yüklərin 56,6 faizi tranzit yüklər olmuşdur (Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi, 2025a). Bu göstəricilər Azərbaycanın ümumi nəqliyyat-logistika potensialını xarakterizə edir və regional logistika imkanlarının inkişafı üçün makroiqtisadi kontekst yaradır. Lakin həmin rəqəmlər birbaşa Naxçıvanın yükdaşıma həcmi kimi şərh edilməməlidir.

Tədqiqatın aktuallığı Azad İqtisadi Zona modelinin Naxçıvanda logistika infrastrukturunun inkişafı ilə necə əlaqələndirilə biləcəyinin müəyyənəşdirilməsindən irəli gəlir. Əgər zona yalnız ərazi güzəştləri ilə məhdudlaşarsa, onun logistika sahəsində gözlənilən nəticələri zəif ola bilər. Əksinə, gömrük, anbar, nəqliyyat, emal, rəqəmsal informasiya və investisiya mexanizmləri vahid sistem daxilində təşkil olunarsa, bu model regionun iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsinə töhfə verə bilər.



Məqalənin məqsədi Naxçıvan Muxtar Respublikasında Azad İqtisadi Zonanın yaradılmasının logistika inkişafına mümkün təsirini elmi-nəzəri və praktiki baxımdan təhlil etmək, təsir mexanizmlərini müəyyənləşdirmək və regionun xüsusiyyətlərinə uyğun inkişaf istiqamətləri təklif etməkdir. Bu məqsədə nail olmaq üçün xüsusi iqtisadi zonaların iqtisadi mahiyyəti, logistikanın regional inkişafda rolu, Naxçıvanın nəqliyyat-coğrafi xüsusiyyətləri, infrastruktur və gömrük xidmətlərinin əhəmiyyəti, rəqəmsallaşma imkanları və potensial risklər araşdırılır.

Tədqiqatın obyekti Naxçıvan Muxtar Respublikasının regional logistika sistemi, predmeti isə Azad İqtisadi Zona modelinin həmin sistemə təsir göstərə biləcək iqtisadi, institusional və təşkilati mexanizmləridir. Tədqiqatda sistemli və müqayisəli təhlil, iqtisadi məntiqi ümumiləşdirmə, səbəb-nəticə əlaqələrinin müəyyənləşdirilməsi və beynəlxalq təcrübənin müqayisəli qiymətləndirilməsi üsullarından istifadə olunur.

Azad İqtisadi Zona müəyyən edilmiş coğrafi ərazidə ümumi iqtisadi rejimdən fərqlənən xüsusi hüquqi, inzibati, gömrük və ya investisiya şərtlərinin tətbiq oluna bildiyi iqtisadi fəaliyyət məkanıdır. Belə zonaların yaradılmasının əsas məqsədləri ölkənin və ya regionun investisiya cəlbediciliyini yüksəltmək, ixrac yönümlü istehsalı genişləndirmək, yeni texnologiyaların tətbiqini sürətləndirmək, məşğulluğu artırmaq və iqtisadi əlaqələri gücləndirməkdən ibarət ola bilər. Bununla belə, bütün zonaların eyni funksiyanı yerinə yetirmədiyini nəzərə almaq lazımdır. Bəzi zonalar istehsalın inkişafına, digərləri texnoloji innovasiyalara, ticarət əməliyyatlarına və ya logistika xidmətlərinə üstünlük verir (UNCTAD, 2019).

Logistika yönümlü xüsusi iqtisadi zonalar malların beynəlxalq və regional bazarlara hərəkətinin təşkilinə xidmət edən infrastruktur və xidmətləri bir məkanda birləşdirir. Belə zonalarda gömrük anbarları, yük terminalları, çeşidləmə və qablaşdırma sahələri, soyuducu anbarlar, nəqliyyat-ekspedisiya şirkətləri, yük sənədlərinin rəsmiləşdirilməsi xidmətləri və rəqəmsal izləmə sistemləri fəaliyyət göstərə bilər. Bu müəssisələrin qarşılıqlı əlaqəsi malların daşınması zamanı yaranan vaxt itkisini, əlavə əməliyyatları və təşkilati xərcləri azaltmaq imkanına malikdir.

Dünya Bankının xüsusi iqtisadi zonalar üzrə araşdırmasında zonaların nəticələrinin onların idarəetmə modeli, tənzimləmə mexanizmləri, infrastruktur təminatı və ölkənin ümumi iqtisadi siyasəti ilə əlaqəsi vurğulanır (Farole, 2011; Akinci & Crittle, 2008). Bu yanaşma Azad İqtisadi Zona yaradılmasının yalnız ərazinin ayrılması və güzəştlərin müəyyən edilməsi ilə başa çatmadığını göstərir. Zonanın iqtisadi nəticə verməsi üçün onun ətraf iqtisadi mühitlə əlaqələri, istehsalçıların bazarlara çıxışı, yerli təchizatçıların iştirakı və logistika xidmətlərinin etibarlılığı təmin edilməlidir.

Logistikanın inkişafı xüsusi iqtisadi zonanın fəaliyyətində iki istiqamətdə əhəmiyyət daşıyır. Birinci istiqamət zonanın özünün səmərəli işləməsidir. Xammalın vaxtında gətirilməsi, istehsal vasitələrinin təmin edilməsi, hazır məhsulun saxlanması və müştərilərə çatdırılması logistika sisteminin keyfiyyətindən asılıdır.



İkinci istiqamət zonanın yerləşdiyi regiona təsiridir. Logistika xidmətlərinin genişlənməsi nəqliyyat şirkətləri, anbar təsərrüfatı, texniki xidmət, qablaşdırma, informasiya texnologiyaları və kommersiya xidmətləri kimi əlaqəli sahələrdə yeni iqtisadi fəaliyyət yarada bilər.

Beləliklə, Azad İqtisadi Zona ilə logistika arasında qarşılıqlı asılılıq mövcuddur. Logistika infrastrukturu və xidmətləri zonanın investisiya cəlbəediciliyini yüksəldə, zona daxilində formalaşan yük və ticarət dövriyyəsi isə logistika xidmətlərinə tələbi artırma bilər. Lakin bu əlaqənin reallaşması üçün kifayət qədər yük həcmi, bazar tələbi, uyğun nəqliyyat bağlantıları və rəqabətqabiliyyətli xidmətlər tələb olunur.

Xüsusi iqtisadi zonaların uğurunu yalnız investisiya və ixrac göstəriciləri ilə qiymətləndirmək də kifayət deyil. UNCTAD-ın yanaşmasına görə, zonaların davamlı inkişafı onların milli iqtisadiyyatla əlaqələrinin möhkəmləndirilməsini, sosial və ekoloji nəticələrinin nəzərə alınmasını və dayanıqlı istehsal mexanizmlərinin formalaşdırılmasını tələb edir (UNCTAD, 2015). Bu səbəbdən Naxçıvanda nəzərdə tutula biləcək zona yerli müəssisələrin inkişafına, əmək resurslarının hazırlanmasına və regional iqtisadi əlaqələrin gücləndirilməsinə xidmət etməlidir.

Naxçıvan Muxtar Respublikasının logistika imkanlarının qiymətləndirilməsində onun coğrafi mövqeyi və nəqliyyat əlaqələrinin quruluşu əsas amillərdir. Region Türkiyə və İranla həmsərhəd olmaqla müxtəlif istiqamətlərdə ticarət və yükdaşımaların təşkilinə imkan verən coğrafi şəraitə malikdir. Bununla yanaşı, əsas Azərbaycan ərazisi ilə birbaşa quru bağlantısının olmaması və ya məhdudluğu müəyyən marşrutlar üzrə daşımaların təşkilini daha mürəkkəb edə bilər. Bu xüsusiyyətlər regionda nəqliyyat marşrutlarının şaxələndirilməsini, sərhəd prosedurlarının səmərəliliyini və logistika xidmətlərinin əlaqələndirilməsini xüsusi əhəmiyyətli edir.

Logistika potensialı yalnız coğrafi mövqeyə əsaslanaraq müəyyən edilə bilməz. Ərazinin tranzit mərkəzinə çevrilməsi üçün müvafiq yük axınları, daşıyıcılar üçün iqtisadi cəlbəedicilik, nəqliyyat bağlantıları, sərhəd-keçid imkanları və rəqabətqabiliyyətli xidmətlər mövcud olmalıdır. Başqa sözlə, coğrafi mövqe potensial üstünlük yaratsa da, həmin üstünlüyün iqtisadi nəticəyə çevrilməsi təşkilati və infrastruktur qərarlarından asılıdır.

Naxçıvanda logistika sisteminin inkişafı bir neçə qarşılıqlı əlaqəli istiqaməti əhatə edə bilər. Birinci istiqamət regiona daxil olan və regiondan çıxan yüklərin daşınmasının etibarlılığının artırılmasıdır. İkinci istiqamət kənd təsərrüfatı və sənaye məhsullarının saxlanması, emalı, qablaşdırılması və bazarlara çatdırılması üçün uyğun infrastrukturun yaradılmasıdır. Üçüncü istiqamət isə Naxçıvanın regional ticarət əlaqələrində iştirakını genişləndirə biləcək logistika xidmətlərinin təşkili və təkmilləşdirilməsidir.

Bu baxımdan, Azad İqtisadi Zona istehsal və logistika fəaliyyətinin əlaqələndirildiyi iqtisadi mərkəz kimi nəzərdən keçirilə bilər. Belə zonada yükdaşıma şirkətləri, anbar operatorları, gömrük brokerləri, ekspeditorlar, istehsalçılar və ticarət müəssisələri arasında koordinasiyanın təmin olunması mümkündür. Bu



yanaşma ayrı-ayrı müəssisələrin müstəqil şəkildə həll etdiyi logistika əməliyyatlarının müəyyən hissəsinin vahid xidmət sistemi daxilində təşkilinə şərait yarada bilər.

Naxçıvanın yerli istehsal potensialı da logistika sisteminin inkişafında mühüm rol oynaya bilər. Kənd təsərrüfatı məhsullarının mövsümi xarakteri, onların saxlanma şərtlərinə həssaslığı və bazarlara vaxtında çatdırılması ehtiyacı müasir anbar və soyuducu təsərrüfatlarının əhəmiyyətini artırır. Emal müəssisələrinin logistika mərkəzləri ilə əlaqələndirilməsi xammalın və hazır məhsulun hərəkətini planlaşdırmağa, istehsal fasilələrini azaltmağa və məhsulun bazara çıxarılmasını asanlaşdırmağa imkan verə bilər.

Sənaye məhsullarının daşınması baxımından isə yüklərin konsolidasiyası, partiyaların çeşidlənməsi, qablaşdırılması və təyinat məntəqələrinə uyğun bölüşdürülməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Kiçik və orta sahibkarlıq subyektləri fərdi şəkildə böyük həcmli anbar və logistika infrastrukturunu qurmaqda çətinlik çəke bildiklərindən, ortaq xidmətlərdən istifadə onların əməliyyat xərclərini azaltmağa kömək edə bilər. Bu səbəbdən Azad İqtisadi Zona ətrafında təşkil edilən logistika xidmətləri iri müəssisələrlə yanaşı, yerli sahibkarların da tələbatına cavab verməlidir.

Naxçıvanın logistika potensialının reallaşdırılması üçün regional nəqliyyat əlaqələrinin gələcək inkişafı da nəzərə alınmalıdır. Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan arasında nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi istiqamətində nəzərdə tutulan layihələr reallaşarsa, onların yükdaşıma marşrutlarına, daşınma vaxtına və logistika xərclərinə mümkün təsiri ayrıca qiymətləndirilməlidir. Bununla belə, layihələrin iqtisadi nəticələri yalnız onların elan olunması əsasında deyil, faktiki icra vəziyyəti, istismar imkanları və yükdaşıma göstəriciləri əsasında müəyyən edilməlidir.

Azərbaycanın regional nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı ilə bağlı 2025-ci il avqustun 8-də imzalanmış Vaşinqton Birgə Bəyannaməsində TRIPP təşəbbüsü qeyd edilmişdir. Azərbaycan tərəfinin nəqliyyat dəhlizlərinə dair məlumatında bu təşəbbüsün Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan arasında nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi və regional nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya baxımından əhəmiyyəti vurğulanır (Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin müvafiq nəqliyyat portalı, 2025). Bu kimi layihələrin Naxçıvanın logistika sisteminə təsiri onların faktiki həyata keçirilməsi və kommersiya baxımından istifadəyə yararlılığı ilə müəyyən olunacaq.

Azad İqtisadi Zonanın logistika inkişafına mümkün təsirinə əsas istiqamətlərindən biri nəqliyyat və anbar infrastrukturunun modernləşdirilməsidir. Logistika mərkəzlərinin yaradılması, yük terminallarının təşkili, müasir saxlama sahələrinin qurulması və nəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət imkanlarının genişləndirilməsi regionda yüklərin hərəkətinin daha sistemli təşkilinə şərait yarada bilər. Bununla belə, infrastruktur layihələrinin seçilməsi əvvəlcədən aparılan iqtisadi əsaslandırma, yük axınlarının proqnozuna və potensial istifadəçilərin tələbatına söykənməlidir.



Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı zamanı əsas məsələlərdən biri obyektlərin yerləşmə yerinin düzgün müəyyən edilməsidir. Logistika mərkəzi əsas nəqliyyat marşrutlarına, sənaye və istehsal müəssisələrinə, ticarət obyektlərinə və sərhəd-keçid məntəqələrinə əlverişli bağlantılara malik olmalıdır. Eyni zamanda, torpaq sahəsinin dəyəri, enerji təminatı, su resursları, rəqəmsal rabitə, ekoloji məhdudiyyətlər və gələcək genişlənmə imkanları nəzərə alınmalıdır.

Naxçıvanda Azad İqtisadi Zona yaradılacağı təqdirdə, logistika infrastrukturunun mərhələli inkişafı daha məqsədəuyğun yanaşma ola bilər. İlk mərhələdə yük dövriyyəsinin mövcud və proqnozlaşdırılan həcminə uyğun anbarlar, gömrük rəsmiləşdirilməsi üçün xidmət sahələri və yüklərin çeşidlənməsi imkanları təşkil edilə bilər. Sonrakı mərhələlərdə tələbatın artması təsdiqləndikcə soyuducu anbarlar, emal və qablaşdırma sahələri, rəqəmsal idarəetmə platformaları və əlavə nəqliyyat xidmətləri genişləndirilə bilər.

Bu mərhələli yanaşma həddindən artıq böyük infrastruktur xərclərinin erkən yaranması riskini azaldar. Əgər logistika mərkəzi faktiki yük tələbatı formalaşmadan böyük həcmdə qurularsa, obyektlərin istifadə səviyyəsi aşağı düşə və onların saxlanma xərcləri iqtisadi səmərəliliyi zəiflədə bilər. Buna görə də investisiya qərarları bazar araşdırmaları, potensial müştərilərlə ilkin müqavilələr və müxtəlif yük həcmələri üzrə maliyyə ssenariləri ilə əsaslandırılmalıdır.

Azad İqtisadi Zona daxilində nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin və yüklərin qəbulunun planlaşdırılması da infrastrukturun səmərəliliyinə təsir göstərir. Yük maşınlarının gözləmə sahələri, yükləmə-boşaltma meydançaları, anbar girişləri və gömrük nəzarəti zonaları vahid layihələndirmə prinsipi əsasında təşkil edilməlidir. Bu halda nəqliyyat vasitələrinin ərazidə artıq hərəkəti, növbələr və yüklərin təkrar daşınması ilə bağlı vaxt itkilərini azaltmaq mümkün ola bilər.

İnfrastrukturun digər vacib elementi enerji və rəqəmsal rabitə təminatıdır. Müasir anbar sistemləri, yük izləmə texnologiyaları, soyuducu avadanlıqlar və avtomatlaşdırılmış idarəetmə sistemləri fasiləsiz enerji təchizatına və etibarlı məlumat ötürülməsinə ehtiyac duyur. Bu xidmətlərdə fasilələr məhsulun keyfiyyətinə, əməliyyatların sürətinə və müəssisələrin maliyyə nəticələrinə mənfi təsir göstərə bilər. Buna görə də Azad İqtisadi Zona layihəsinin texniki-iqtisadi əsaslandırılmasında əsas infrastrukturla yanaşı, enerji etibarlılığı, ehtiyat sistemlər və rəqəmsal təhlükəsizlik də nəzərə alınmalıdır.

Nəticə etibarilə, Azad İqtisadi Zona çərçivəsində infrastrukturun inkişafı yalnız fiziki obyektlərin tikilməsi kimi deyil, yüklərin qəbulundan son istehlakçıya çatdırılmasına qədər bütün əməliyyatların əlaqələndirilməsi prosesi kimi qiymətləndirilməlidir. İnfrastrukturun keyfiyyəti logistika xidmətlərinin maya dəyərinə, vaxtında çatdırılma imkanlarına və regionun investorlar üçün cəlbediciliyinə təsir edən əsas amillərdən biridir.

Azad İqtisadi Zonanın logistika inkişafına təsir edən mühüm istiqamətlərdən biri gömrük prosedurlarının təşkili və beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının asanlaşdırılmasıdır. Malların sərhəddən



keçirilməsi zamanı sənədlərin hazırlanması, məlumatların yoxlanılması, gömrük nəzarəti, rüsumların hesablanması və digər inzibati əməliyyatlar daşınmanın ümumi vaxtına və xərclərinə təsir göstərir. Bu prosedurların şəffaf, ardıcıl və rəqəmsal şəkildə təşkil edilməsi logistika sisteminin səmərəliliyini yüksəldə bilər.

Azad İqtisadi Zona üçün xüsusi gömrük rejimi nəzərdə tutularsa, həmin rejimin hüquqi çərçivəsi əvvəlcədən aydın müəyyənləşdirilməlidir. Malların zonaya daxil olması, zonada saxlanması, emala yönəldilməsi, təkrar ixracı və daxili bazara buraxılması üzrə prosedurlar fərqli ola bilər. Bu səbəbdən gömrük güzəştlərinin tətbiqi ümumi gömrük qanunvericiliyinin tələbləri, malların mənşəyi, təhlükəsizlik standartları və vergi öhdəlikləri ilə uyğunlaşdırılmalıdır.

Gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi onların ləğvi və ya nəzarətsiz ticarət mühitinin yaradılması demək deyil. Əsas məqsəd risklərə əsaslanan nəzarət, məlumatların əvvəlcədən təqdim edilməsi, sənədlərin elektron dövriyyəsi və müvafiq dövlət qurumları arasında koordinasiya vasitəsilə əməliyyatların daha səmərəli təşkilidir. Bu yanaşma həm qanuni ticarətin asanlaşdırılmasına, həm də gömrük nəzarətinin etibarlılığının qorunmasına xidmət edə bilər.

Naxçıvanda Azad İqtisadi Zona yaradılarkən elektron bəyannamə, əvvəlcədən məlumatlandırma, elektron sənəd mübadiləsi və yüklərin rəqəmsal izlənməsi imkanlarının tətbiqi nəzərdən keçirilə bilər. Daşıyıcılar, ekspeditorlar, anbar operatorları və gömrük xidmətləri arasında məlumatların standartlaşdırılmış formatda ötürülməsi sənədlərin təkrar hazırlanması ehtiyacını azalda bilər. Bununla yanaşı, elektron sistemlərin tətbiqi üçün kadr hazırlığı, məlumatların mühafizəsi, texniki dəstək və ehtiyat fəaliyyət prosedurları təmin edilməlidir.

Ticarətin asanlaşdırılması üzrə beynəlxalq yanaşmalar nəqliyyat, gömrük və logistika xidmətlərinin əlaqələndirilməsinin əhəmiyyətini göstərir. UNCTAD-ın nəqliyyat və ticarət logistikası üzrə yanaşmasında səmərəli, etibarlı və xərclər baxımından rəqabətqabiliyyətli yükdaşıma sistemlərinin ölkələrin regional və global dəyər zəncirlərinə inteqrasiyasına kömək etdiyi vurğulanır (UNCTAD, n.d.). Bu baxımdan, Naxçıvanda gömrük prosedurlarının təkmilləşdirilməsi logistika infrastrukturunun inkişafı ilə paralel aparılmalıdır.

Gömrük əməliyyatlarının səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi üçün yalnız rəsmiləşdirilmiş bəyannamələrin sayı deyil, bir bəyannamənin emalına sərf olunan orta vaxt, yükün sərhəddə gözləmə müddəti, sənədlərdəki səhvlərin sayı, fiziki yoxlamaların nəticəliliyi və elektron xidmətlərdən istifadə səviyyəsi kimi göstəricilər də nəzərə alınmalıdır. Bu göstəricilərin müntəzəm izlənilməsi idarəetmədə yaranan problemləri müəyyənləşdirməyə və tədbirlərin nəticəsini ölçməyə imkan verir.

Logistika mərkəzi yüklərin qəbul edilməsi, saxlanması, çeşidlənməsi, birləşdirilməsi, bölüşdürülməsi və müxtəlif nəqliyyat vasitələri arasında ötürülməsi funksiyalarını yerinə yetirən kompleks



infrastruktur obyektidir. Belə mərkəzlər istehsalçılar, daşıyıcılar, ticarət şirkətləri və istehlakçılar arasında əlaqələrin qurulmasına xidmət edir. Azad İqtisadi Zona ilə logistika mərkəzinin birgə planlaşdırılması anbar, gömrük və nəqliyyat əməliyyatlarının vahid sistem daxilində təşkilinə imkan verə bilər.

Naxçıvanda logistika mərkəzinin yaradılması məsələsinə yanaşarkən onun yalnız tranzit yüklərinə xidmət etməsi deyil, yerli istehsal və regional ticarət ehtiyaclarını da qarşılamaı nəzərə alınmalıdır. Tranzit yük axınlarının həcmi dəyişə bildiyindən, yalnız tranzit daşımalarına əsaslanan iqtisadi model müəyyən risklər yarada bilər. Yerli sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının saxlanması, emalı və bölüşdürülməsi ilə bağlı xidmətlər isə mərkəzin iqtisadi fəaliyyətini müxtəlif mənbələr hesabına dəstəkləyə bilər.

Multimodal daşımlar yükün bir neçə nəqliyyat növündən istifadə etməklə daşınmasını nəzərdə tutur. Məsələn, avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatının əlaqələndirilməsi müəyyən marşrutlarda yükdaşıma xərclərinin və vaxtın optimallaşdırılmasına kömək edə bilər. Lakin multimodal daşımların iqtisadi səmərəsi konkret marşrutun uzunluğundan, yüklərin həcmində, terminalların mövcudluğuna, ötürmə xərclərinə və sərhəd prosedurlarına bağlıdır. Buna görə də hər bir nəqliyyat kombinasiyası üzrə ayrıca iqtisadi hesablamalar aparılmalıdır.

Naxçıvanın logistika sistemində multimodal yanaşmanın inkişafı üçün yük terminallarının digər nəqliyyat infrastrukturuna ilə uyğunlaşdırılması, yüklərin vahid sənədləşmə sistemində izlənməsi və nəqliyyat operatorları arasında koordinasiya vacibdir. Əgər nəqliyyat növləri arasında yüklərin ötürülməsi zamanı uzun gözləmə müddətləri yaranarsa, multimodal daşımların gözlənilən üstünlükləri zəifləyə bilər. Buna görə də terminal əməliyyatlarının planlaşdırılması və məlumat mübadiləsinin təşkili xüsusi əhəmiyyət daşıyır.

Logistika mərkəzlərinin fəaliyyətində yük konsolidasiyası da mühüm rol oynayır. Müxtəlif istehsalçıların kiçik həcmli yüklərinin birləşdirilməsi nəqliyyat vasitələrinin yüklənmə səviyyəsini yüksəldə və vahid məhsul vahidinə düşən daşıma xərcini azalda bilər. Bu model xüsusilə kiçik və orta sahibkarlıq subyektləri üçün faydalı ola bilər. Eyni zamanda, məhsulların təyinat məntəqələrinə uyğun çeşidlənməsi və marşrutların planlaşdırılması çatdırılma müddətinin idarə olunmasını asanlaşdırır.

Naxçıvanda logistika mərkəzinin səmərəli işləməsi üçün onun xidmət portfeli bazar ehtiyaclarına uyğun formalaşdırılmalıdır. Bu xidmətlərə adi və temperatur rejimli anbarlar, yükün qablaşdırılması, etikətlənməsi, sifarişlərin komplektləşdirilməsi, nəqliyyat vasitələrinin dispetçer idarəetməsi, gömrük brokerliyi, yük sığortası və elektron sifariş sistemləri daxil edilə bilər. Xidmətlərin mərhələli genişləndirilməsi real tələbatın izlənilməsinə və investisiya risklərinin azaldılmasına imkan verir.

Azad İqtisadi Zonanın logistika inkişafına təsiri onun yerli istehsal və təchizat zəncirləri ilə əlaqəsinin səviyyəsindən asılıdır. Təchizat zənciri xammalın əldə edilməsindən başlayaraq istehsal, emal, saxlama, nəqliyyat, topdansatış və pərakəndə satış mərhələlərini birləşdirən qarşılıqlı əlaqəli fəaliyyətlər



sistemidir. Bu mərhələlər arasında əlaqənin düzgün qurulması məhsulun maya dəyərinə, keyfiyyətinə, çatdırılma müddətinə və bazarda rəqabət qabiliyyətinə təsir göstərir.

Naxçıvanda Azad İqtisadi Zona yaradılacağı halda, yerli müəssisələrin həmin zonada fəaliyyət göstərə biləcək istehsal və logistika subyektləri ilə əməkdaşlığının təşviqi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Əgər zona yalnız xaricdən gətirilən xammalın saxlanması və yenidən göndərilməsi funksiyasını yerinə yetirərsə, onun yerli iqtisadiyyata dolayı təsiri məhdud qala bilər. Əksinə, yerli istehsalçılar, emal müəssisələri və xidmət göstərən şirkətlər təchizat zəncirinə daxil olduqda əlavə dəyər region daxilində formalaşması üçün daha geniş imkanlar yaranar.

Kənd təsərrüfatı məhsullarının logistikasında istehsal, saxlama və emal mərhələlərinin əlaqələndirilməsi xüsusilə vacibdir. Məhsulların yığılmasından sonra vaxtında qəbul edilməməsi, uyğun temperatur şəraitində saxlanmaması və bazarlara gec çatdırılması məhsul itkilərinə və gəlirlərin azalmasına səbəb ola bilər. Azad İqtisadi Zona ilə əlaqəli soyuducu anbarlar, çeşidləmə və qablaşdırma məntəqələri, laboratoriya xidmətləri və nəqliyyat imkanları bu problemlərin müəyyən hissəsinin həllinə kömək edə bilər.

Sənaye məhsulları üzrə isə xammal tədarükünün planlaşdırılması, ehtiyatların idarə olunması və hazır məhsulun daşınması arasında əlaqə yaradılmalıdır. Müəssisələr üçün ehtiyatların həddindən artıq çox olması dövrüyyə vəsaitlərinin anbarda bağlanması, ehtiyatların az olması isə istehsal prosesində fasilələrə səbəb ola bilər. Logistika mərkəzində tətbiq edilən müasir ehtiyat idarəetmə sistemləri müəssisələrə tələb və tədarük arasında daha uyğun tarazlıq yaratmağa imkan verə bilər.

Azad İqtisadi Zona yerli sahibkarlıq subyektləri üçün yeni bazarlara çıxış imkanları da formalaşdırma bilər. Bunun üçün məhsulların keyfiyyət standartlarına uyğunlaşdırılması, sertifikatlaşdırma, qablaşdırma, mənşə sənədlərinin hazırlanması və ixrac prosedurları üzrə xidmətlər əlçatan olmalıdır. Yerli istehsalçıların xarici bazarlara çıxışı yalnız nəqliyyat xidmətlərinin mövcudluğundan deyil, məhsulun keyfiyyətindən, qiymətindən, tələb olunan standartlara uyğunluğundan və davamlı tədarük qabiliyyətindən də asılıdır.

Beynəlxalq təcrübə xüsusi iqtisadi zonaların daha geniş iqtisadi sistemlə əlaqələndirilməsinin əhəmiyyətini göstərir. UNCTAD xüsusi iqtisadi zonaların yerli təchizatçılarla əlaqələrinin genişləndirilməsini, texnologiya və biliklərin yayılmasını, eləcə də davamlı istehsal prinsiplərinin tətbiqini uzunmüddətli inkişaf üçün vacib istiqamətlər kimi nəzərdən keçirir (UNCTAD, 2015, 2019). Naxçıvanda da yerli müəssisələrin zona ilə əlaqələrinin gücləndirilməsi logistika fəaliyyətinin iqtisadi səmərəsini genişləndirə bilər.

Rəqəmsallaşma müasir logistika sistemlərinin səmərəliliyini artıran əsas vasitələrdən biridir. Yüklərin hərəkətinin real vaxt rejimində izlənməsi, nəqliyyat vasitələrinin marşrutlarının planlaşdırılması, anbar ehtiyatlarının avtomatlaşdırılmış idarə olunması və sənədlərin elektron dövriyyəsi əməliyyatların koordinasiyasını yaxşılaşdırma bilər. Azad İqtisadi Zona çərçivəsində rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi



logistika xidmətlərinin keyfiyyətini yüksəltməklə yanaşı, idarəetmə qərarlarının məlumatlara əsaslanmasını da təmin edə bilər.

Rəqəmsal logistika sisteminin əsas komponentlərindən biri vahid informasiya platformasıdır. Belə platforma yük sahibi, daşıyıcı, ekspeditor, anbar operatoru və digər iştirakçılar arasında məlumat mübadiləsinə əlaqələndirə bilər. Yükün qəbul vaxtı, anbar tutumu, nəqliyyat vasitəsinin mövqeyi, sifarişin vəziyyəti və sənədləşmə mərhələləri barədə məlumatların vahid sistemdə əks olunması əməliyyatların planlaşdırılmasını asanlaşdırır.

Naxçıvanda belə bir sistemin tətbiqi zamanı mövcud dövlət informasiya sistemləri ilə uyğunluq, məlumatların qorunması, istifadəçilərin səlahiyyətlərinin müəyyənləşdirilməsi və texniki etibarlılıq məsələləri nəzərə alınmalıdır. Rəqəmsallaşma yalnız proqram təminatının alınması ilə məhdudlaşmamalıdır. İşçi heyətinin təlimi, biznes proseslərinin yenidən qurulması, məlumatların keyfiyyətinə nəzarət və texniki dəstək də layihənin tərkib hissəsi olmalıdır.

Logistika mərkəzində məlumatların analitik emalı yük axınlarının proqnozlaşdırılmasına və resursların daha səmərəli bölüşdürülməsinə kömək edə bilər. Məsələn, mövsümi yük dəyişikliklərinin təhlili anbar tutumunun planlaşdırılmasını, nəqliyyat vasitələrinin yüklənmə səviyyəsinin izlənməsi isə marşrutların optimallaşdırılmasını asanlaşdırır. Bu imkanlardan istifadə etməklə boş yürüşlərin, artıq saxlanma müddətlərinin və əməliyyat xərclərinin azaldılması mümkün ola bilər.

Rəqəmsal logistikanın digər üstünlüyü şəffaflığın yüksəldilməsidir. Sifarişin hansı mərhələdə olması, yükün nə vaxt qəbul edilməsi və çatdırılmanın hansı müddətdə başa çatdırılması barədə məlumatların izlənməsi xidmət göstərən müəssisələrin fəaliyyətini qiymətləndirməyə imkan verir. Bununla belə, rəqəmsal sistemlərdə texniki nasazlıqlar, kibertəhlükəsizlik riskləri və məlumatların düzgün daxil edilməməsi kimi problemlər də yarana bilər. Bu səbəbdən ehtiyat prosedurlarının, giriş nəzarətinin və məlumatların bərpası mexanizmlərinin hazırlanması vacibdir.

Azad İqtisadi Zona çərçivəsində innovativ idarəetmənin tətbiqi logistika xidmətlərinin davamlı təkmilləşdirilməsinə şərait yarada bilər. Lakin texnologiyanın tətbiqi konkret biznes probleminin həllinə yönəlməlidir. Əvvəlcə hansı əməliyyatların gecikmə yaratdığı, hansı məlumatların çatışmadığı və hansı xərclərin optimallaşdırıla biləcəyi müəyyən edilməli, sonra uyğun rəqəmsal həll seçilməlidir.

Azad İqtisadi Zona yaradılmasının əsas gözləntilərindən biri investisiya resurslarının cəlb edilməsidir. Logistika infrastrukturunu yüksək ilkin kapital qoyuluşları tələb edə bildiyindən investorlar layihənin gəlirliliyini, yük dövriyyəsinin davamlılığını, hüquqi mühitin sabitliyini və xidmətlərə olan tələbatı qiymətləndirirlər. Bu baxımdan, vergi və gömrük güzəştləri investisiya qərarlarına təsir edən amillərdən biri olsa da, yeganə müəyyənəddici amil deyil.



Xüsusi iqtisadi zonalar üzrə beynəlxalq araşdırmalar göstərir ki, zonaların fəaliyyət nəticələri idarəetmənin keyfiyyətindən, infrastruktur təminatından, investorlar üçün yaradılan şəraitdən və milli iqtisadiyyatla əlaqələrdən asılıdır (Akinci & Crittle, 2008; Farole, 2011). Bu nəticələr Naxçıvanda logistika yönümlü zona layihəsinin qiymətləndirilməsi zamanı da nəzərə alınmalıdır. İnvestorlar üçün aydın hüquqi qaydalar, torpaq və infraqururtdan istifadə şərtləri, xidmətlərin etibarlılığı və inzibati prosedurların şəffaflığı təmin edilməlidir.

Logistika layihələrinin iqtisadi səmərəliliyi onların yaradılması və istismarı ilə bağlı xərclərin gələcək əməliyyat gəlirləri ilə müqayisəsini tələb edir. İlkən kapital qoyuluşları ilə yanaşı, enerji, əməkhaqqı, texniki xidmət, avadanlıqların yenilənməsi, təhlükəsizlik və idarəetmə xərcləri də hesablanmalıdır. Eyni zamanda, mövsümi dəyişikliklər, yük həcmnin proqnozlaşdırılardan aşağı olması və xarici bazarlarda tələb dəyişiklikləri kimi risklər qiymətləndirilməlidir.

Dövlət-özəl tərəfdaşlığı logistika infraqurururunun maliyyələşdirilməsi və idarə olunması üçün mümkün modellərdən biri kimi nəzərdən keçirilə bilər. Bu modeldə dövlət ümumi infraqurururun və tənzimləyici çərçivənin yaradılmasında, özəl sektor isə müəyyən obyektlərin maliyyələşdirilməsində, tikintisində və istismarında iştirak edə bilər. Lakin belə layihələrdə risklərin bölgüsü, xidmət standartları, tarif siyasəti, müqavilə öhdəlikləri və ictimai maraqlar əvvəlcədən aydın müəyyən edilməlidir.

Azad İqtisadi Zona çərçivəsində investisiya təşviqləri iqtisadi nəticələrə bağlandıqda daha əsaslandırılmış ola bilər. Məsələn, dəstək mexanizmləri yeni istehsal güclərinin yaradılması, yerli təchizatçıların cəlb edilməsi, davamlı iş yerlərinin formalaşdırılması, ixracın genişləndirilməsi və texnologiyaların tətbiqi kimi göstəricilərlə əlaqələndirilə bilər. Bu halda güzəştlərin iqtisadi nəticələrə təsiri izlənə və dövlət dəstəyinin səmərəliliyi qiymətləndirilə bilər.

Naxçıvan üçün mühüm məsələ logistika xidmətlərinin rəqabətqabiliyyətli qiymətlərlə təqdim olunmasıdır. Əgər zonada saxlanma, yükləmə, rəsmiləşdirmə və daşınma xərcləri alternativ marşrutlardan əhəmiyyətli dərəcədə yüksək olarsa, güzəştlərin mövcudluğu investorlar üçün kifayət qədər cəlbəedici olmaya bilər. Buna görə də logistika xərclərinin strukturunun təhlili, alternativ marşrutlarla müqayisə və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi investisiya strategiyasının ayrılmaz hissəsi olmalıdır.

Nəqliyyat dəhlizləri regionlar arasında ticarət və istehsal əlaqələrinin inkişafına, yüklərin uzun məsafələr üzrə daşınmasına və beynəlxalq bazarlara çıxışa imkan yaradır. Bununla belə, dəhlizin iqtisadi əhəmiyyəti yalnız onun coğrafi mövcudluğu ilə müəyyən edilmir. Daşınma müddəti, tariflər, sərhəd prosedurları, infraqurururun etibarlılığı, yük axınlarının davamlılığı və logistika xidmətlərinin keyfiyyəti dəhlizin rəqabət qabiliyyətinə birbaşa təsir göstərir.

Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizləri üzrə statistik göstəriciləri ölkənin regional və beynəlxalq yükdaşıma sistemində iştirakının miqyasını göstərir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına əsasən,



2024-cü ildə Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi üzrə 16,9824 milyon ton, o cümlədən Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə 8,3223 milyon ton yük daşınmışdır. Şimal-Cənub dəhlizi üzrə daşınan yükün həcmi isə 9,8965 milyon ton təşkil etmişdir (Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi, 2025a). Bu göstəricilər ölkə üzrə yük axınlarının əhəmiyyətini nümayiş etdirsə də, Naxçıvanın ayrıca logistika göstəricilərinin müəyyənəşdirilməsi üçün regiona aid ayrıca məlumatlar tələb olunur. <Cite refs={"turn343465search0","turn343465search4"}/>

Naxçıvanda Azad İqtisadi Zona yaradılması regional integrasiyanı gücləndirmək üçün vasitələrdən biri ola bilər. Bunun üçün zonanın fəaliyyətinin yalnız daxili bazarın tələblərinə deyil, həm də qonşu ölkələrlə ticarət əlaqələrinin, istehsal əməkdaşlığının və regional nəqliyyat imkanlarının xüsusiyyətlərinə uyğun qurulması vacibdir. Xarici bazarlara çıxış imkanları, məhsul standartları, gömrük prosedurları və daşınma xərcləri investisiya qərarlarında nəzərə alınmalıdır.

İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının Orta Dəhlizlə bağlı təhlilində regional iqtisadi integrasiyanın, ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsinin və regional logistika xidmətlərinin inkişafının nəqliyyat dəhlizlərinin uzunmüddətli rəqabət qabiliyyəti üçün əhəmiyyəti vurğulanır (OECD, 2023). Bu yanaşma Naxçıvanın logistika potensialının da yalnız nəqliyyat infrastrukturuna deyil, regional ticarət və istehsal əlaqələrinin inkişafına əsaslanmalı olduğunu göstərir. <Cite refs={"turn343465search12","turn343465search18"}/>

Regional integrasiyanın gücləndirilməsi üçün logistika xidmətləri arasında uyğunluq və məlumat mübadiləsi vacibdir. Daşıyıcılar, gömrük orqanları, anbar operatorları və ticarət müəssisələri arasında koordinasiya zəif olduqda, nəqliyyat dəhlizinin fiziki imkanları tam reallaşmaya bilər. Buna görə də Azad İqtisadi Zona çərçivəsində regional tərəfdaşlarla xidmət standartlarının uyğunlaşdırılması, elektron sənəd mübadiləsi və daşımaların əvvəlcədən planlaşdırılması üzrə əməkdaşlıq imkanları araşdırılmalıdır.

Eyni zamanda, regional nəqliyyat marşrutlarının gələcək inkişafı ilə bağlı qərarlar konkret iqtisadi ssenarilərlə əsaslandırılmalıdır. Mövcud marşrutların tutumu, alternativ yolların açılması ehtimalı, yük həcmələrinin dəyişməsi və sərhəd prosedurlarının xüsusiyyətləri nəzərə alınmalıdır. Bu yanaşma logistika mərkəzlərinin və anbar infrastrukturunun uzunmüddətli tələbat əsasında planlaşdırılmasına kömək edə bilər.

Azad İqtisadi Zona yaradılması logistika inkişafı üçün imkanlar formalaşırsa da, bu modelin nəticələri avtomatik və zəmanətli deyil. Əsas risklərdən biri infrastruktur investisiyalarının real tələbatdan əvvəl və ya həddindən artıq böyük həcmdə həyata keçirilməsidir. Yük axınları proqnozlaşdırıldıqdan aşağı olduqda, anbarlar və terminallar tam gücü ilə işləməyə bilər. Belə vəziyyət investisiyaların geri qaytarılma müddətini uzada və istismar xərclərini artırma bilər.

İkinci risk güzəştlərin iqtisadi nəticələr yaratmadan tətbiq edilməsidir. Əgər zonada fəaliyyət göstərən müəssisələr yerli istehsal və logistika zəncirlərinə zəif integrasiya olunarsa, güzəştlər regionun



ümumi iqtisadi inkişafına məhdud təsir göstərə bilər. Buna görə də güzəşt mexanizmlərinin məqsədləri, müddəti, uyğunluq meyarları və qiymətləndirmə qaydaları əvvəlcədən müəyyənləşdirilməlidir.

Üçüncü risk institusional koordinasiyanın zəif olmasıdır. Logistika fəaliyyəti bir neçə dövlət qurumunun və özəl təşkilatın iştirakı ilə həyata keçirilə bilər. Səlahiyyətlərin aydın bölüşdürülməməsi, prosedurların təkrarlanması və məlumat mübadiləsindəki problemlər əməliyyat xərclərini artırmağa bilər. Zonanın idarəetmə strukturunda məsuliyyət bölgüsü, müraciətlərə baxılma qaydaları və qurumlararası əlaqələndirmə mexanizmləri aydın müəyyən edilməlidir.

Dördüncü risk xarici bazarlardan və tranzit yük axınlarından həddindən artıq asılılıqdır. Beynəlxalq ticarətdə baş verən dəyişikliklər, nəqliyyat marşrutlarının yenidən qurulması və təchizat zəncirlərində yaranan fasilələr logistika mərkəzlərinin fəaliyyətinə təsir göstərə bilər. Bu riskin azaldılması üçün yerli istehsal, regional ticarət, anbar xidmətləri, emal və paylama fəaliyyəti arasında tarazlıq yaradılmalıdır.

Beşinci istiqamət ekoloji və sosial risklərdir. Nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin artması, enerji istehlakı, tullantıların idarə olunması və torpaq istifadəsi ilə bağlı məsələlər layihələndirmə mərhələsində qiymətləndirilməlidir. Logistika infrastrukturunun inkişafı ətraf mühitin qorunması, əməyin təhlükəsizliyi və yerli icmaların maraqları ilə uzlaşdırılmalıdır. Davamlı iqtisadi zona yanaşması iqtisadi səmərəliliklə yanaşı, sosial və ekoloji nəticələrin də nəzərə alınmasını tələb edir (UNCTAD, 2015).

Bu risklərin idarə olunması üçün Azad İqtisadi Zona layihəsi mərhələli şəkildə hazırlanmalı, iqtisadi və texniki əsaslandırma sənədləri müstəqil qiymətləndirilməli, investisiya qərarları bazar tələbi ilə uyğunlaşdırılmalı və fəaliyyət göstəriciləri müntəzəm izlənilməlidir. Belə yanaşma layihənin iqtisadi dayanıqlığını yüksəldə və resurslardan daha səmərəli istifadə olunmasına şərait yarada bilər.

Naxçıvan Muxtar Respublikasında Azad İqtisadi Zonanın logistika inkişafına təsirini artırmaq üçün ilk növbədə onun funksional profili müəyyən edilməlidir. Zonanın əsasən tranzit və anbar xidmətlərinə, ixrac yönümlü istehsal, aqrar məhsulların emalına və ya bu fəaliyyətlərin birləşməsinə yönəldilməsi iqtisadi əsaslandırmanın nəticələrinə uyğun seçilməlidir. Fəaliyyət profilinin əvvəlcədən müəyyənləşdirilməsi infrastrukturun ölçüsünü, investisiya ehtiyaclarını və xidmətlərin strukturunu daha dəqiq planlaşdırmağa imkan verir.

İkinci istiqamət yük axınlarının və bazar tələbinin ətraflı araşdırılmasıdır. Mövcud nəqliyyat marşrutları üzrə yük həcmi, daşınan məhsulların növləri, mövsümi dəyişikliklər, anbarlara olan tələbat və potensial müştərilərin ehtiyacları qiymətləndirilməlidir. Bu araşdırmaların nəticələrinə əsasən, ilkin mərhələdə hansı xidmətlərin yaradılacağı və hansı investisiyaların sonrakı mərhələlərə saxlanılacağı müəyyən edilə bilər.

Üçüncü istiqamət logistika mərkəzinin yerli istehsal müəssisələri ilə əlaqələndirilməsidir. Kənd təsərrüfatı məhsullarının saxlanması, emalı və qablaşdırılması, sənaye məhsullarının çeşidlənməsi və ixraca



hazırlanması üzrə xidmətlər yerli müəssisələrin ehtiyaclarına uyğun qurulmalıdır. Kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərinin ortaq anbar və nəqliyyat xidmətlərindən istifadə imkanlarının genişləndirilməsi logistika xərclərinin bölüşdürülməsinə və iqtisadi fəaliyyətin genişlənməsinə kömək edə bilər.

Dördüncü istiqamət gömrük və inzibati xidmətlərin rəqəmsallaşdırılmasıdır. Elektron sənəd dövriyyəsi, yüklərin izlənməsi, əvvəlcədən məlumatlandırma və qurumlararası informasiya mübadiləsi əməliyyatların koordinasiyasını yaxşılaşdırır. Bu tədbirlər tətbiq olunarkən informasiya təhlükəsizliyi, məlumatların qorunması və istifadəçilərin rəqəmsal bacarıqları da nəzərə alınmalıdır.

Beşinci istiqamət insan kapitalının inkişafıdır. Logistika mərkəzlərinin fəaliyyəti nəqliyyatın təşkili, anbar idarəetməsi, gömrük rəsmiləşdirilməsi, təchizat zəncirinin təhlili, rəqəmsal sistemlər və xarici ticarət üzrə ixtisaslı mütəxəssislər tələb edir. Təhsil müəssisələri ilə logistika şirkətləri arasında əməkdaşlıq, təcrübə proqramları və peşə hazırlığı kursları vasitəsilə yerli kadr potensialı gücləndirilə bilər.

Altıncı istiqamət investisiya təşviqlərinin nəticəyönümlü qurulmasıdır. Güzəştlər və digər dəstək mexanizmləri investisiya həcmi, yaradılan davamlı iş yerləri, ixrac, yerli təchizatçılarla əməkdaşlıq və texnologiyaların tətbiqi kimi ölçülə bilən nəticələrlə əlaqələndirilə bilər. Bu zaman güzəştlərin iqtisadi faydası onların fiskal dəyəri ilə müqayisə edilməli və dövlət dəstəyinin səmərəliliyi müntəzəm qiymətləndirilməlidir.

Yeddinci istiqamət ekoloji dayanıqlılığın təmin olunmasıdır. Enerjiyə qənaət edən anbar sistemləri, yük marşrutlarının optimallaşdırılması, tullantıların düzgün idarə edilməsi və mümkün olduqda aşağı karbonlu nəqliyyat həllərinin tətbiqi logistika fəaliyyətinin ətraf mühitə təsirini azaltmağa kömək edə bilər. Davamlılıq meyarları layihələndirmə mərhələsindən etibarən nəzərə alınmalıdır.

Səkkizinci istiqamət zonanın fəaliyyətinin nəticələrini qiymətləndirmək üçün monitoring sisteminin yaradılmasıdır. Belə sistem yalnız maliyyə göstəricilərini deyil, logistika xidmətlərinin keyfiyyətini, yüklərin gözləmə müddətini, anbarların istifadə səviyyəsini, gömrük əməliyyatlarının sürətini və yerli iqtisadiyyata təsiri də əhatə etməlidir. Bu göstəricilər əsasında fəaliyyətin zəif tərəfləri müəyyənləşdirilə və idarəetmə qərarları vaxtında yenilənə bilər.

İSTİFADƏ OLUNAN ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

1. Akinci, G., & Crittle, J. (2008). *Special economic zone: Performance, lessons learned, and implications for zone development*. World Bank. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentredirects?url=%2Fcurated%2Fen%2F2008%2F04%2F9915888%2Fspecial-economic-zone-performance-lessons-learned-implication-zone-development>
2. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. (2025a, 19 fevral). *2024-cü ildə nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük daşınması*. <https://www.stat.gov.az/news/index.php?id=6188&lang=az>
3. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. (n.d.). *Nəqliyyat statistikasi*. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>



4. Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin nəqliyyat portalı. (2025, 8 avqust). *Zəngəzur dəhlizi*. <https://transit.gov.az/en/media-en/news/zangezur-corridor>
5. Farole, T. (2011). *Special economic zones in Africa: Comparing performance and learning from global experience*. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/>
6. OECD. (2023). *Realising the potential of the Middle Corridor*. OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html
7. UNCTAD. (2015). *Enhancing the contribution of export processing zones to the Sustainable Development Goals: An analysis of 100 EPZs and a framework for sustainable economic zones*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/publication/enhancing-contribution-export-processing-zones-sustainable-development-goals-analysis>
8. UNCTAD. (2019). *World investment report 2019: Special economic zones*. United Nations. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2019_en.pdf
9. UNCTAD. (n.d.). *Transport infrastructure and services*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/infrastructure-and-services>
10. World Bank. (n.d.). *Special economic zones: Performance, lessons learned, and implications for zone development*. World Bank Documents & Reports. <https://documents.worldbank.org/>
11. World Customs Organization. (n.d.). *Revised Kyoto Convention: International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures*. <https://www.wcoomd.org/>
12. World Trade Organization. (2017). *Trade Facilitation Agreement*. https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm

ABSTRACT

THE IMPACT OF CREATING A FREE ECONOMIC ZONE IN THE NAKHCHIVAN AUTONOMOUS REPUBLIC ON LOGISTICS DEVELOPMENT

Javadkhan Gasimov

Nakhchivan State University, Nakhchivan, Azerbaijan

This article examines the economic rationale, major impact pathways and development prospects associated with establishing a Free Economic Zone (FEZ) in the Nakhchivan Autonomous Republic. The primary objective is to assess how an FEZ could contribute to expanding transport connectivity, improving freight efficiency, modernising warehousing and customs services, realising transit potential, and developing integrated production and supply chains. Nakhchivan's geographical position, economic relations with neighbouring countries, access to regional transport routes and local production capacity are considered key factors underlying the relevance of the research. The article systematically reviews international approaches to special economic zones, logistics and supply chain management, investment incentives, and digital customs procedures. Official statistics on Azerbaijan's transport corridors are used to provide a national-level overview of freight transportation and transit activity. The analysis explicitly distinguishes national transport statistics from Nakhchivan-specific indicators, which should not be treated as interchangeable. The findings suggest that the potential contribution of an FEZ to logistics development depends not merely on tax and customs incentives, but on the coordinated development of transport infrastructure, logistics services, customs administration, local production and institutional governance. The article proposes measures to support logistics centres, multimodal transport, digital logistics platforms, local business participation in supply chains, and performance-based monitoring. It concludes that an appropriately planned FEZ could become an instrument for improving Nakhchivan's logistics competitiveness and regional economic integration, provided that its establishment is supported by a sound feasibility assessment, adequate infrastructure, transparent regulation and measurable performance targets.



Keywords: *Free Economic Zone, Nakhchivan Autonomous Republic, logistics, transport corridors, transit potential, supply chain, customs procedures, investment, digitalisation, regional economic development.*

АННОТАЦИЯ

ВЛИЯНИЕ СОЗДАНИЯ СВОБОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ В НАХЧЫВАНСКОЙ АВТОНОМНОЙ РЕСПУБЛИКЕ НА РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ

Джавадхан Гасимов

Нахчыванский государственный университет, Нахчыван, Азербайджан

В статье исследуются экономические предпосылки, основные направления и перспективы влияния создания свободной экономической зоны на развитие региональной логистической системы Нахчыванской Автономной Республики. Основная цель исследования заключается в определении роли модели свободной экономической зоны в расширении транспортных связей, повышении эффективности грузоперевозок, совершенствовании складских и таможенных услуг, реализации транзитного потенциала и формировании производственно-снабженческих цепочек. Географическое положение Нахчывана, экономические связи с соседними государствами, возможности интеграции в региональные транспортные маршруты и местный производственный потенциал рассматриваются как ключевые факторы актуальности данной проблематики. В статье систематически анализируются международные теоретические подходы к функционированию специальных экономических зон, принципы управления логистикой и цепочками поставок, инвестиционные стимулы и механизмы цифровизации таможенных процедур. На основе официальных статистических данных о транспортных коридорах Азербайджанской Республики характеризуются общие тенденции развития транзитных перевозок и грузовой логистики страны. При этом подчёркивается, что общереспубликанские показатели не могут непосредственно рассматриваться как показатели Нахчыванской Автономной Республики. По результатам исследования установлено, что потенциальный вклад свободной экономической зоны в логистическое развитие зависит не только от предоставления налоговых и таможенных льгот, но и от согласованного развития транспортной инфраструктуры, логистических услуг, таможенного администрирования, местного производства и институционального управления. Предлагаются направления развития логистических центров, мультимодальных перевозок, цифровых логистических платформ и интеграции местных предпринимателей в региональные цепочки поставок.

Ключевые слова: *свободная экономическая зона, Нахчыванская Автономная Республика, логистика, транспортные коридоры, транзитный потенциал, цепочка поставок, таможенные процедуры, инвестиции, цифровизация, региональное экономическое развитие*

