

UOT:330

DOI: 10.34826/NAA.2020.22.3.005

LOGİSTİK AUTSORSİNG XİDMƏTLƏRİNİN DƏYƏRLƏNDİRİLMƏSİ METODU

Nəcəfov E.M., Həsənlı O.N.

Milli Aviasiya Akademiyası

Bu məqalədə logistik autsorsinq xidmətlərinin daxili və xarici dəyərləndirilməsi üçün ədəbiyyatlarda mövcud olan meyarlarla yanaşı tərəfimizdən hazırlanmış yeni meyarlardan bəhs olunmuşdur. Ədəbiyyatlarda verilən meyarların logistik autsorsinq xidmətlərinin daxili dəyərləndirməsini tam şəkildə əhatə etmədiyini hesab edərək, əlavə olaraq risklərin dəyərləndirilməsi meyarı da tərəfimizdən təklif olunmuşdur. Həmçinin, ədəbiyyatlarda verilən meyarlardan əlavə olaraq logistik autsorsinq xidmətlərinin xarici dəyərləndirməsində logistik provayderlərin daşıma qabiliyyəti və istifadəsində olan nəqliyyat vasitələrinin izlənilmə məsələlərini özündə əks etdirən daha iki meyar tərəfimizdən işlənilib hazırlanmışdır.

Açar sözlər: logistika, autsorsinq, iqtisadiyyat, nəqliyyat logistikası, 3PL, 4PL, qiymətləndirmə metodu, logistik menecment.

Giriş. Dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində geniş yayılmış autsorsinq xidmətləri son illərdə Azərbaycan iqtisadi bazarında da, əsasən mühasibat, insan resusları, marketinq və logistika sahələrində istifadə edilməyə başlamışdır. Ekspert metodu ilə geniş təhlil edilmiş Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksində logistikanın inkişafı elmi araşdırılmasında logistik autsorsinq xidmətlərinin nisbətən zəif inkişaf etdiyi aşkar edilmişdir [1]. Ekspertlərin fikrincə, yerli şirkətlərin birbaşa istehsal və ya satışla bağlı olan xərcləri azaltmaq imkanları olsa da, bir çox şirkətlərin özlərinə məxsus anbar şəbəkəsi, nəqliyyat şəklində “təbii” logistik təsərrüfatları var və onlardan ayrılmaq niyyətləri yoxdur. Ona görə də, logistikanın böyük bir hissəsini xarici logistik vasitəçilərə ötürməyə hələ də “əlləri gəlmir”. Bundan əlavə, münasib qiymətə yüksək səviyyəli xidmət göstərən logistik vasitəçilər bazarının da nisbətən məhdud olduğunu qeyd edən ekspertlər Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 6 dekabr 2016-cı il tarixli fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol xəritəsi”nə istinadən Azərbaycan Respublikasında logistika sahəsində böyük inkişafın gözlənildiyini vurğulayırdılar [2]. Bəs autsorsinqin Azərbaycan iqtisadi bazarında zəif yayılmasının səbəbləri nədədir? Ekspertlərin rəylərini ümumiləşdirsək belə nəticə çıxara bilərik ki, şirkətlərdə bir-birlərinə qarşılıqlı inam formalaşmayıb.

İşin məqsədi. Məqalənin məqsədi logistik autsorsinq xidmətini sifariş edən müəssisələrin özlərinin əsas və köməkçi fəaliyyətlərini müəyyənləşdirməsi, logistik provayderləri yaxşı araşdırması və provayderlərin təklif etdikləri xidmətləri düzgün dəyərləndirməsi ilə logistik provayderlərə olan “inamsızlığın” aradan qaldırılması üçün yeni metod təqdim etməkdən ibarətdir. Müəssisələr bu dəyərləndirmə əsasında həm özlərinin zəif cəhətlərini, həm də bu sahədə peşəkar xidmət təklif edən provayderləri müəyyən etmiş olacaqlar. Məşhur deyimdə deyildiyi kimi, “gərək, hər kəs ən yaxşı bildiyi işləri görsün”. Əksər şirkətlərin etdiyi böyük səhvlərdən biri də məhz diqqətlərinin əsas fəaliyyətlərinə deyil, köməkçi fəaliyyətlərə yönəldilməsindədir ki, bu da əsas fəaliyyətin yüksək keyfiyyətlə, az xərclərlə həyata keçirilməsinə maneə yaradır [3].

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, autsorsinq xidmətlərindən istifadə etmək qərarı alınmazdan öncə sifarişçi müəssisələr tərəfindən daxili və xarici dəyərləndirmə aparılmalıdır. Daxili dəyərləndirmə aşağıdakı mərhələlərdən ibarətdir:

1. Əsas bacarıqların və təcrübənin qiymətləndirilməsi.

Sifarişçi müəssisənin əsas bacarıqları şirkətin ən vacib sahəsidir. Lakin müəssisələr ən vacib işlərin öhdəsindən yetərincə gələ bilirmi? Bunun üçün kifayət qədər təcrübəli və ixtisaslı kadrlara sahibdirmi? Təcrübənin qiymətləndirilməsi üçün müəssisə rəhbərliyi tərəfindən işçilərin

ixtisas uyğunluğu, iş təcrübəsi, peşəyönümlü diplom və sertifikatları nəzərdən keçirilməklə təcrübəli işçilərin siyahısı hazırlanmalıdır. Daha sonra aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən şirkətin təcrübə meyarı müəyyənləşdirilir:

$$\frac{N_t}{N_i} = T_m$$

Burada, N_t – təcrübəli işçilərin sayını, N_i – ümumi işçilərin sayını, T_m – işə təcrübə meyarını bildirir.

Təcrübə meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Alınan nəticə 1 olduqda təcrübəli işçilərin sayı maksimum, 0 – olduqda isə minimum olur. Nəticənin 0,5 – dən yuxarı olması effektiv hesab olunur [4].

2. Xərclərin dəyərləndirilməsi.

Bu mərhələdə sifarişçi müəssisənin əsas və köməkçi fəaliyyətlərindən daha çox əmək tutumlu, yüksək xərclər tələb edən sahələri müəyyən edilməlidir. Daha sonra aylıq ümumi xərc və həmin sahəyə çəkilən xərci təyin edərək aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən xərc meyarı müəyyən edilir:

$$\frac{X_f}{X_{\bar{u}}} = X_m$$

Burada, X_f – dəyərləndirilən sahəyə çəkilən xərci, $X_{\bar{u}}$ – çəkilən ümumi xərci, X_m – işə xərc meyarını bildirir.

Xərc meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Sifarişçi müəssisələr üçün nəticənin 0 – a yaxın olması arzu olunandır [4].

3. Keyfiyyətin dəyərləndirilməsi.

Bu mərhələdə sifarişçi müəssisənin göstərdiyi xidmət səviyyəsinin müəyyənləşdirilməsi üçün müəyyən dövr ərzində görülmə ümumi işlərin, həmçinin, şikayətlərin (mənfi geri bildirişlərin, problemləli münasibətlərin) sayı müəyyənləşdirilməlidir. Daha sonra aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən keyfiyyət meyarı müəyyənləşdirilir:

$$\frac{N_s}{N_x} = K_m$$

Burada, N_s – şikayətlərin sayını, N_x – göstərilən ümumi xidmətlərin sayını, K_m – işə keyfiyyət meyarını bildirir.

Keyfiyyət meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Nəticənin 1 - ə yaxın olması sifarişçi müəssisə üçün olduqca mənfi göstəricidir [4].

Biz, ədəbiyyatlarda qeyd olunan və yuxarıda sadalanan üç meyarın logistik outsorsinq xidmətlərinin daxili dəyərləndirməsini tam şəkildə əhatə etmədiyini hesab edərək, qeyd olunanlardan əlavə olaraq risklərin dəyərləndirilməsini də təklif edirik. Əlbəttə ki, söhbət nəqliyyatdan gedirsə təhlükəsizlik ən önəmli faktorlardan biridir. Bu səbəbdən təhlükəsizliyin, nəqliyyatda risklərin qiymətləndirilməsi vacib hesab edilir.

4. Risklərin dəyərləndirilməsi.

Bu mərhələdə sifarişçi müəssisənin fəaliyyətinin müəyyən dövrü ərzində baş verən qəzalar, buraxılan xətlərin sayı müəyyənləşdirilir. Daha sonra aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən risk meyarı hesablanır:

$$\frac{N_q}{N_x} = R_m$$

Burada, N_q – qəzaların, xətlərin sayını, N_x – göstərilən ümumi xidmətlərin sayını, R_m – işə risk meyarını bildirir.

Risk meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Nəticənin 1 - ə yaxın olması sifarişçi müəssisə üçün olduqca təhlükəli hesab olunur.

Yuxarıda qeyd olunan dörd meyarla uyğun dördmərhələli dəyərləndirmə əsasında müəssisələr hansı sahədə outsorsinqdən istifadənin faydalı olacağını müəyyənləşdirə bilər.

Bu mərhələlərdən sonra sifarişçi müəssisələr üçün outsorsinq xidmət təklif edən şirkətlərin (provayderlərin) doğru seçim məsələsi, yəni, xarici dəyərləndirmə aktual hal alır. Təbii ki, hər bir sifarişçi müəssisə doğru, etibarlı, təcrübəli əməkdaşlıq arzulayır. Bəs outsorsinq xidmət təklif edən provayderlərə necə etibar etmək olar? Əməkdaşlığın hansı faydaları olacaq? Bu kimi sualların

cavablandırılması üçün sifarişçi müəssisələr xarici dəyərləndirmə də aparmalıdır. Ədəbiyyatlarda daxili dəyərləndirmədən fərqli olaraq xarici dəyərləndirmə üçün dörd mərhələli qiymətləndirmə təklif edilir:

1. Xidməti provayderlərin qiymətləndirilməsi.

Bu mərhələdə xidmət təklif edən provayderin qiymətləndirilməsi üçün anketləşmə metodundan istifadə edilə bilər. Anketdə aşağıda qeyd olunan faktorlar 0-10 bal aralığında qiymətləndirilir:

- ✓ Şirkətin tanınması;
- ✓ Şirkətin fəaliyyət müddəti;
- ✓ Fəaliyyət göstərilən sahə üzrə təcrübəli işçilərin sayı;
- ✓ Şirkətin təkrar və yeni müştəriləri (əməkdaşlıq etdiyi digər müəssisələrin sayı, adı və s.);
- ✓ Şirkətin maliyyə imkanları;
- ✓ Malik olduqları texnika və sistemlər;
- ✓ Açıq əlaqə imkanları (müştərilərin müraciətlərinə cavabvermə intensivliyi, əlaqə vasitələrinin genişliyi və s.);

Anket tərtib edildikdən sonra aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən xidmət təklif edən provayderin təcrübə meyarı müəyyən edilir:

$$\frac{\sum F_x}{n} = T_p$$

Burada, F_x – faktorlara verilən balları, n – faktorların sayını, T_p – isə logistik provayderlərin təcrübə meyarını bildirir [4].

Təcrübə meyarının yüksək olması logistik provayder seçiminin ilk mərhələsində sifarişçi müəssisələr üçün arzu olunan nəticədir. Lakin bu autsorsinq xidməti üzrə müqavilənin imzalanması üçün kifayət edəcək göstərici deyildir. Bu səbəbdən logistik provayderlərlə əməkdaşlığın maliyyə cəhətdən də əlverişli olması əsas şərtidir.

2. Xərclərin dəyərləndirilməsi.

Bu mərhələdə logistik provayderlərin təklif etdiyi xidmət üzrə xidmət haqqının sifarişçi müəssisənin ümumi xərclərinə nisbətən xərc meyarı müəyyən edilir:

$$\frac{X_{xp}}{X_{\bar{u}}} = X_p$$

Burada, X_{xp} – logistik provayderin tələb etdiyi xidmət haqqını, $X_{\bar{u}}$ – sifarişçi müəssisənin cəmi ümumi xərci, X_p – isə xərc meyarını bildirir.

Xərc meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır və sifarişçi müəssisələr nəticənin 0 – a daha yaxın olmasına çalışırlar. Lakin xərclərin dəyərləndirilməsində təkə xidmət haqqını deyil, həmçinin, alınacaq vəsait qarşılığında təklif edilən işlərin sayını və keyfiyyətini də nəzərə almaq gərəkdir. Bu səbəbdən bəzən $X_p > 1$ olduğu halda da şirkətlər provayderlərlə əməkdaşlıq etməkdə maraqlı olurlar [4].

3. Xidməti keyfiyyətin dəyərləndirilməsi.

Bu mərhələdə logistik provayderin göstərdiyi xidmət səviyyəsinin müəyyənləşdirilməsi üçün müəyyən dövr ərzində göstərdiyi ümumi işlərin, həmçinin, şikayətlərin (mənfi geri bildirişlərin, problemli münasibətlərin) sayı müəyyənləşdirilməlidir. Daha sonra aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən keyfiyyət meyarı müəyyənləşdirilir:

$$\frac{N_{sp}}{N_{xp}} = K_p$$

Burada, N_{sp} – şikayətlərin sayını, N_{xp} – göstərilən ümumi xidmətlərin sayını, K_p – isə keyfiyyət meyarını bildirir.

Keyfiyyət meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Nəticənin 0 - a yaxın olması müəssisələrin logistik provayderlərdən gözlədikləri nəticədir.

Daxili dəyərləndirmədə qeyd edildiyi kimi, nəqliyyatda risk amili xarici dəyərləndirmə üçün də vacibdir [4].

4. Risklərin dəyərləndirilməsi.

Bu mərhələdə logistik provayderin fəaliyyətinin müəyyən dövrü ərzində baş verən qəzalar, buraxılan xətlərin sayı müəyyənləşdirilərək aşağıda qeyd olunan ifadəyə əsasən risk meyarı müəyyənləşdirilir:

$$\frac{N_{qp}}{N_{xp}} = R_p$$

Burada, N_{qp} – qəzaların, xətlərin sayını, N_{xp} – göstərilən ümumi xidmətlərin sayını, R_p – isə risk meyarını bildirir.

Risk meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Əlbəttə ki, müəssisələr etibarlıq baxımından xidmət provayderindən zamanətli xidmət tələb edirlər ki, məhz risk meyarı bu cəhətdən olduqca vacib hesab olunur.

Qeyd etmək gərəkdir ki, sifarişçi müəssisələr yuxarıda sadalanan meyarlarla yanaşı yüklərin dəqiq və vaxtında çatdırılmasını və yüklər haqqında daima məlumatlı olmağı istəyirlər. Bu səbəbdən, ədəbiyyatlarda göstərilən xarici dəyərləndirmə meyarlarından əlavə olaraq tərəfimizdən daha iki meyar təklif olunur:

- a) Daşıma qabiliyyətinin hesablanması meyarı;
- b) Yüklərin izlənilmə dərəcəsi meyarı.

5. Daşıma qabiliyyətinin hesablanması .

Daşıma qabiliyyətini müəyyənləşdirmək üçün aşağıda qeyd olunan ifadə tərəfimizdən işlənilib hazırlanmışdır.

$$\frac{\sum_1^n Q_i}{n} = Q_p$$

Burada, Q_i – logistik provayderin nəqliyyat vasitəsinin yüklənmə əmsalını, n – müəyyən dövr ərzində logistik provayderin nəqliyyat vasitələrinin yerinə yetirdiyi reyslərin sayını, Q_p – isə daşıma qabiliyyətinin orta istifadə əmsalını bildirir.

Q_p – meyarı, logistik provayder təklif edən şirkətin daşıma qabiliyyətinin göstəricisi olmaqla yanaşı, sifarişçi müəssisələrin “qarşı tərəf daşımalara olan tələbatını qarşılaya biləcəkmi?” – sualının bir növ cavabı olacaqdır. Q_p əmsalı $0 < 0,7 < 1$ aralığında qiymət alır. Əgər $Q < 0,7$ olarsa, logistik provayder üçün bir o qədər də effektiv hesab olunmasa da, autorsinqi sifariş edən müəssisələr üçün arzu olunan göstəricidir. Q - əmsalı $0,7 < 1$ aralığında qiymət aldıqda isə, logistik provayderin qismən yüklənməsi kimi hesab edilir və logistik provayderin yeni müştərilərin daşımalara olan tələbinin tam şəkildə qarşılanmaması ehtimalını yaradır.

6. Yüklərin izlənilmə dərəcəsi.

Məlumdur ki, yük sahiblərini daşımalarda ən çox narahat edən məsələlərdən biri də yüklərinin harda olması barədə məlumatlı olmaq istəkləridir. Yəni, yüklərinin izlənilməsidir. Əlbəttə ki, yüklərin izlənilməsi işlərin planlaşdırılması və yük əməliyyatları üzrə öncədən hazırlıqların görülməsi baxımından olduqca önəmlidir. Bu səbəbdən, müasir daşımalarda yüklərin izlənilməsi məsələsi sifarişçi müəssisələrin logistik provayderlərdən tələb edilən meyarlar siyahısında ön sıralarda yer alır. Yüklərin izlənilmə dərəcəsinin müəyyənləşdirilməsi üçün tərəfimizdən aşağıdakı ifadə təklif olunur:

$$\frac{I_i}{I_n} = I_p$$

Burada, I_i – logistik provayderin istifadəsində olan izlənilə bilən nəqliyyat vasitələrinin sayını, I_n – logistik provayderin istifadəsində olan ümumi nəqliyyat vasitələrinin sayını, I – isə yüklərin izlənilmə meyarını bildirir.

Yüklərin izlənilmə meyarı $0 < 1$ aralığında qiymət alır. Təbii ki, I - əmsalının 1-ə yaxın olması, yəni, izlənə bilən nəqliyyat vasitələrinin sayının çox olması sifarişçi müəssisələr üçün arzu olunandır.

Bütün dəyərləndirmə mərhələlərindən sonra alınan nəticələr doğru provayderin seçilməsinə imkan yaradır. Lakin bir məsələni qeyd etmək lazımdır ki, provayderlərlə əməkdaşlıq qərarı alınmazdan öncə daxili və xarici dəyərləndirmələrin nəticələrinin qarşılaşdırılması lazımdır. Prosesi asanlaşdırmaq məqsədilə tərəfimizdən Microsoft Excel proqramında qarşılıqlı müqayisə

metodu ilə hazırlanmış indikator cədvəli tərtib edilmişdir (şək. 1). Bu cədvəl dörd hissədən ibarətdir:

- ✓ Müqayisə edilən meyarlar;
- ✓ Daxili dəyərləndirmə nəticələri;
- ✓ Xarici dəyərləndirmə nəticələri;
- ✓ Uyğunluq indikatoru.

	A	B	C	D	E	F	G
1							
2		№	Müqayisə edilən faktorlar	Daxili dəyərləndirmə	Xarici dəyərləndirmə	Uyğunluq indikatoru	
3		1	Əsas bacarıqların, təcrübənin dəyərləndirilməsi	0,50	0,70	✓	
4		2	Xərclərin dəyərləndirilməsi	0,25	0,30	✗	
5		3	Keyfiyyətin dəyərləndirilməsi	0,35	0,23	✓	
6		4	Risqlərin qiymətləndirilməsi	0,27	0,11	✓	
7		5	Dəşmə qabiliyyətinin hesablanması		0,30	✓	
8		6	Yüklərin izlənməsi dərəcəsinin hesablanması		1,00	✓	
9							
10							

Şək. 1. Nəticələrin qarşılaşdırılması cədvəli

Şək. 1 – də cədvələ nümunə üçün şərti rəqəmlər daxil edilmişdir. Nəticələrə nəzər salsaq görürük ki, uyğunluq indikatoru 1, 3, 4, 5 və 6 nömrəli meyarlarda “uyğun”, 2 nömrəli meyarda isə “uyğunsuz” bildirişləri vermişdir. Indikatorun göstəriciləri faktorlar üzrə daxili və xarici dəyərləndirmə nəticələrinə görə dəyişir. Beləliklə, alınan nəticələri indikator cədvəlinə daxil etməklə göstəricilərin müqayisəsini asanlıqla əldə etmək olar. Əgər “uyğun” bildirişi çox olarsa sifarişçi müəssisələr ilə logsitik provayderlərin autorsinq xidməti üzrə əməkdaşlığı uğurlu hesab edilə bilər.

NƏTİCƏ

Məqalənin əvvəlində qeyd edildiyi kimi, Azərbaycan iqtisadi bazarında autorsinqin nisbətən zəif inkişaf etməsinin bir sıra səbəblərindən biri olan şirkətlər və müəssisələr arasında etibarsızlıq, inamsızlıq problemi qeyd olunan metodla düzgün qərarların alınması ilə müəyyən qədər həll olunacaqdır. Onu da qeyd etmək gərəkdir ki, ölkədə aparılan iqtisadi islahatlar, inhisarçılığa qarşı aparılan ciddi mübarizə nəticəsində sahibkarlar üçün şəffaf biznes mühiti yaradılması Azərbaycan iqtisadi bazarında zəif inkişaf etmiş sahələrə də təsirsiz ötürülməyəcəkdir. Uğurlu siyasi-iqtisadi islahatlar, qəbul olunmuş strateji yol xəritəsi logistik autorsinq sahəsində dünya təcrübəsinin öyrənilməsinə, 3PL provayderlərin öz xidmətlərini yüksəltməsinə və bazara 4PL provayderlərin daxil olmasına əlverişli şərait yaradır. Müasir menecmentdə geniş istifadə olunan autorsinq xidmətləri modeli bu gün dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində geniş tətbiq olunduğu kimi, son illərdə Azərbaycan iqtisadi bazarında da **biznes proseslərinin** idarə edilməsinin üçüncü tərəfə ötürülməsi istiqamətində “YOM Logistics Azerbaijan”, “Baku Logistics Centre”, “**Business Service Centre**” kimi bir çox müəssisələrin meydana gəldiyini görə bilərik [5]. Tərəfimizdən təqdim olunan metod autorsinq xidmətlərindən istifadə etmək istəyən müəssisələr üçün lazımi vəsait olmaqla yanaşı, logistik autorsinq xidmətlərinin Azərbaycan iqtisadi bazarında inkişafına müəyyən töhvə verəcəkdir.

ƏDƏBİYYAT

1. O.N. Həsənlı. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksində logistika, Bakı, 2017.
2. “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”-Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı.
3. С.В. Юрьев. Аутсорсинг как элемент современных экономических отношений. Монография, Санкт-Петербург, 2012.

4. Ö. Yılmaz - İşletmelerde dış kaynaklardan yararlanma ve işletme performansı üzerindeki etkileri, Balıkshehir, 2006.
5. O.N. Həsənlı, E.M. Nəcəfov. Azərbaycan Respublikasında logistik autorsinq xidmətlərinin vəziyyətinin təhlili, Bakı, 2019.

REFERENCES

1. O. N. Hasanli. Azerbaijan Respublikasının neqliyyat kompleksində logistika, Bakı, 2017.
2. "Azerbaijan Respublikasında logistika ve ticaretin inkishafına dair Strateji Yol Xəritəsi" -Azerbaijan Respublikasının Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı.
3. S.V. Yuryev. Outsorsinq kak element sovremennix ekonomicheskix otnosheniy. Monografiya, Sank-Peterburq, 2012.
4. O. Yılmaz - İşletmelerde dış kaynaklardan yararlanma ve işletme performansı üzerindeki etkileri, Balıkshehir, 2006.
5. O.N. Hasanli, E.M. Nəcəfov. Azerbaijan Respublikasında logistik autorsinq xidmətlərinin vəziyyətinin təhlili Bakı, 2019.

EVALUATION METHOD OF LOGISTIC OUTSOURCING SERVICES

Najafov E.M., Hasanli O.N.

National Aviation Academy

The article studies existing in the literature evaluation criteria (internal and external) of the effectiveness of outsourcing in logistics. It was considered that these criteria (both internal and external) cannot be fully used to switch to outsourcing.

In addition to the criteria given in the literature, two other criteria have been prepared by us, which cover issues of logistics providers' ability of transportation and tracking of vehicles used in external evaluations of logistics outsourcing services.

Key words: logistics, outsourcing, economics, transport logistics, 3PL, 4PL, evaluation method, logistics management.

МЕТОД ОЦЕНКИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ АУТСОРСИНГОВЫХ УСЛУГ

Наджафов Е.М., Гасанлы О.Н.

Национальная Академия Авиации

В статье рассматриваются существующие в литературе критерии оценки (внутренние и внешние) эффективности применения аутсорсинга в логистике. Показано, что эти критерии (как внутренние, так и внешние) не могут в полной мере использоваться для принятия решения о переходе на аутсорсинг. Предложены новые критерии (как внутренние, так и внешние) для оценки целесообразности использования аутсорсинга в логистике.

Ключевые слова: Логистика, аутсорсинг, экономика, транспортная логистика, 3PL, 4PL, метод оценки, управление логистикой.

Rəyçi: dos. V.İ. Vəliyev

Müəlliflər haqqında məlumat:

Soyadı, adı, atasının adı	İş yeri	Vəzifəsi, elmi dərəcəsi, elmi adı	Əlaqə
Nəcəfov Elman Mehdi	Milli Aviasiya Akademiyası, "Avianəqliyyat istehsalatı" kafedrası	Müdür müavini, t.e.n., dosent	elmanmehdi@yandex.com+ (+994 70) 311-54-82
Həsənlı Orxan Nizami oğlu	Milli Aviasiya Akademiyası, "Avianəqliyyat istehsalatı" kafedrası	Müəllim, magistr	o.hasanli.n@gmail.com (+994 70) 266-33-70