**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

**DOI: 10.59610/bbu4.2023.4.5**

*Aslanova Müslümə Maqsud qızı,*
*iqtisad elmləri namizədi, dosent,*
*Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin (UNEC)*
*"Biznes və logistika" kafedrası,*
*E-mail: aslanovamuslime@mail.ru;*
*Əsədli Azərxan Asif oğlu,*
*dissertant,*
*Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin (UNEC)*
*"Biznesin idarə edilməsi" kafedrası,*
*E-mail: azerkhan.esedli@gmail.com*
*© Aslanova M.M., Əsədli A.A., 2023*

**UOT - 338.242**

# LOGİSTİKA SİSTEMİNİN FORMALAŞMASINDA DÖVLƏT-BİZNES TƏRƏFDAŞLIĞININ XÜSUSİYYƏTLƏRİ

## X Ü L A S Ə

**Tədqiqatın məqsədi -** biznes subyektləri arasında yaradılan tərəfdaşlıq münasibətlərinin bazar nümayəndələrinin fəaliyyətinə təsirinin təkmilləşdirilməsi və Azərbaycanda logistika sisteminin formalaşmasında dövlət biznes tərəfdaşlığının xüsusiyyətləri, eləcə də logistika sisteminin səmərəli fəaliyyətinin təmin olunmasıdır.

**Tədqiqatın metodologiyası -** müşahidə, tədqiqat işində təhlil, statistik təhlil, müqayisə və kimi iqtisadi üsullardan istifadə olunmuşdur.

**Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti -** məqalədə aparılan təhlillər nəticəsində verilən təklif və tövsiyələr görüləcək biznes strategiyalarının hazırlanmasında, tərəfdaşlıq sazişlərinin pozulması üzrə qaydalarda, nəqliyyat logistika sisteminin dövlət-biznes əməkdaşlığına cəlb olunması məsələlərində öz əksini tapmışdır ki, bu istiqamətdə həyata keçiriləcək innovativ layihələrin hazırlanmasında istifadə oluna bilər.

**Tədqiqatın nəticələri -** məqalədə göstərilən proseslər nəqliyyat logistika sisteminin dövlət-biznes əməkdaşlığına cəlb olunması məsələlərində, tərəfdaşlıq münasibətləri üçün vacib şəraitin qurulması prosesində, Azərbaycan Respublikasının logistika sahəsinə investisiyaların cəlbediciliyin artmasına köməklik göstərəcəkdir.

**Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi -** logistika sisteminin formalaşmasında dövlət-xüsusi biznes tərəfdaşlığının xüsusiyyətləri, Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrinin, eləcə də logistika sisteminin səmərəli fəaliyyətində tərəfdaşlıq münasibətlərinin təmin olunması baxımından vacibliyi. Tədqiqat zamanı nəqliyyat logistika sistemində dövlət-özəl sektor əməkdaşlığı beynəlxalq və milli proyektlərin icra edilməsi üçün dövlət və biznes arasında yaranan institusional və təşkilati qurum kimi araşdırılmış və əsas xüsusiyyətlər müəyyən edilmişdir.

**Açar sözlər**: biznes, dövlət-biznes tərəfdaşlığı, dövlət-özəl sektor, sahibkarlıq, logistika sistemi, logistik xidmətlər, təchizat zənciri, investisiya.

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

## G İ R İŞ

Dövrümüzdə biznes subyektləri arasında yaradılan tərəfdaşlıq münasibətləri hər bir bazar nümayəndəsinin fəaliyyətində inteqrasiya prosesinə çətin və məqsədyönlü şəkildə adaptasiya olunaraq öz əksini tapmışdır. Şirkətlərarası qarşılıqlı təsirin nəticəsi olaraq biznes mühitini dəyişən, onun sərhədlərini daha da genişləndirən xüsusi infrastruktur formalaşmaqdadır.

Dövlətlə biznesin konkret olaraq hansı formada əməkdaşlıq edəcəyinin dövlət-özəl sektor işbirliyinə aid olması ilə əlaqədar vahid fikir mövcud deyil. Dövlət-özəl sahələr üzrə əməkdaşlığı dövlətin biznes layihələrinə qoşulmasını yox, ictimai əhəmiyyəti olan layihələrə dövlətin nəzərdə tutduğu fəaliyyətlərdə özəl sektorun cəlb edilməsi mexanizmlərinin tətbiq olunmasını nəzərdə tutur.

Dövlət-özəl sektor əməkdaşlığı ictimai bir məzmun daşıyan beynəlxalq və milli layihələrin icra edilməsi üçün dövlət və biznes arasında yaranan institusional və təşkilati qurum kimi anlaşılır. Bir çox hallarda, sözügedən qurumlar müvəqqəti fəaliyyət göstərir və konkret layihənin icra edilməsi üçün nəzərdə tutulmuş müddətdə yaradılır və layihə həyata keçirildikdən sonra fəaliyyətini dayandırır.

Dövlətin iqtisadi siyasətində ticarət və logistika sahələri ümumən hər bir sektorun inkişafının təməlini əks etdirməklə, əlavə dəyərin və yeni iş yerlərinin açılmasında və mənfəətin artırılmasında vacib rol oynayır. Ölkəmizdə keyfiyyət və kəmiyyət göstəricilərinin inkişafı perspektivi üzərində reallaşdırılan logistika və ticarət sektorlarında qlobal və regional dəyər zəncirlərinə inteqrasiya olunma, dünya ölkələrinin ən öncül təcrübələrinə aid olan nümunələrə əsaslanır. Tranzit ticarətindən böyük mənfəət əldə etmək üçün əlavə dəyər yaradan xidmətlər təmin edilməkdədir.

**Nəqliyyat logistika sistemində dövlət-biznes əməkdaşlığı**

Dövrümüzdə istənilən bir sahənin böyük sürətlə dəyişməsinə baxmayaraq, işin, fəaliyyətin əsasında dayanan prinsiplər dəyişilməz qalır. Burada haqqında söhbət etdiyimiz fəaliyyət, elə biznesin özüdür. Biznesdə də həmçinin, oyunda olduğu kimi, uğurlu nəticənin əldə edilməsi üçün oyunçularla birlikdə eyni zamanda, bir neçə etibarlı tərəfdaşlara da ehtiyac vardır.

İstənilən tərəfdaş əməkdaşlıq müqaviləsi bağlandıqdan sonra bütün istiqamətlərdə əmlak, pul və bacarıqları daxil etməklə bizneslərini birləşdirirlər və təbii olaraq, qarşılığında tərəfdaşlıqda iştirak edən iştirakçılar öz mənfəətini və itkilərini bölüşürlər. Qeyd etmək lazımdır ki, bu sazişlərdəki iştirakçılar fərdi şəxs, və ya bir şirkət ola bilər. Birdən çox insanın ortaq qərar vermə imkanının olması bu iqtisadi münasibətlərdə ən önəmli proseslərdən biridir. Vacib olan müxtəlif məsələləri araşdıraraq ortaq qərarın qəbul edilməsi və sonda hüquqi tərəfdaşlıq müqaviləsini hazırlamaqdır. Müqavilədə gələcəkdə görüləcək biznes strategiyalarının hazırlanması, yarana biləcək mübahisələrin həlli yolları, mənfəətlərin paylanılması, mülkiyyətlərin dəyişildirilməsi (yeni tərəfdaşları cəlb etmək və yaxud cari tərəfdaşları satın almaq) və sonunda tərəfdaşlıq sazişlərinin pozulması üzrə qaydalar öz əksini tapır. Tərəfdaşlıq münasibətləri qurularkən müqavilənin bağlanması hüquqi cəhətdən o qədər də məcburi deyil, lakin buna baxmayaraq, mütləq şəkildə tövsiyə edilir. Tərəfdaşlar arasında hüquqi sazişlərin imzalanmaması nisbətən riskli hesab olunur. Bağlanmış sazişlər sonradan yaranacaq anlaşmazlıqların və mübahisələrin qarşısını ala bilər.

Tərəfdaşlıq əlaqələrinin, eləcə də, dünya iqtisadiyyatının inkişaf meyillərinin təhlil edilərək öyrənilməsi Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələrinin, eləcə də logistia

AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.
AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.
АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.

sisteminin səmərəli fəaliyyətinin təmin olunması baxımından çox vacibdir. Tərəfdaş – sahibkara istehsal prosesinin normal təşkil edilməsi üçün vacib olan malı göndərənlər və onun müəssisəsində istehsal edilən əmtəənin istehlakçısı nəzərdə tutulur. Həmçinin, onu da qeyd etmək lazımdır ki, hər hansı hüquqi haqlara sahib olan, biznes münasibətləri olan sub-yektləri biznes mühitində tərəfdaş kimi seçmək olar. Tərəfdaşlıq münasibətlərinə daxil olar-kən hər bir tərəf həll edəcəkləri məsələləri diqqətdə saxlayırlar.

Tərəfdaşların seçilməsi məsələsinin həllindən biznes fəaliyyətində uğurlar və ya, uğursuzluqlar çox asılıdır. Sahibkarların təcrübəsi onu sübut edir ki, tanış olmayan adamlarla və ya şirkətlərlə əlaqə yaratmaq və az tanınan şəxsləri tərəfdaş seçmək heç də məqsədəuyğun deyil. Tərəfdaş-sifarişçilər, malgöndərənlər, alıcılar dost deyillərsə də, ən azından tanış olmalıdır. Bir şirkət üçün bütün tərəfdaşları 5 qrupa ayırmaq olar:

1. Ticarət agentləri, dillerlər və vasitəçilər;
2. Şirkətlər üçün marketinq, reklam məqsədilə müxtəlif xidmət göstərən müəssisələr;
3. Müəyyən məhsulun istehsal mərhələləri üçün məsuliyyət daşıyan və şirkət ilə bir yerdə hər hansı sifariş üçün işləyən müəssisələr;
4. Sifarişdə üçüncü şirkət üçün müəssisə ilə birgə çalışan təşkilat;
5. Tərəfdaşlığın nəticəsi kimi gəlir əldə edilən təşkilatlar. Belə təşkilatlara kommersiya və qeyri-kommersiya müəssisələrini misal göstərmək olar [1].

Azərbaycan Respublikasının dövlət-biznes tərəfdaşlığı sahəsində qanunvericiliyi bu qanundan, Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasından, Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsindən, "İnvestisiya fəaliyyəti haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunundan, "Xarici investisiyanın qorunması haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunundan, "Sahibkarlıq fəaliyyəti haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunundan və digər normativ-hüquqi aktlardan ibarətdir. Bu qanunun məqsədi Azərbaycan Respublikası iqtisadiyyatına dövlət-biznes tərəfdaşlığı əsasında investisiyaların cəlbi üçün hüquqi bazanın yaradılmasıdır. Bu qanun Azərbaycan Respublikası ərazisində dövlət-biznes tərəfdaşlığının dövlət tənzimləməsinin əsaslarını, dövlət-biznes tərəfdaşlığı müqavilələrinin icrası zamanı dövlətin səlahiyyətlərini müəyyən edir. Bu qanun mineral resursların axtarışı, kəşfiyyatı, işlənməsi, dövlət satınalmaları və özəlləşdirməyə şamil olunmur [2].

Potensial xarici tərəfdaş barədə məlumatın toplanması, sistemləşdirilməsi və təhlil edilməsi yəni, ümumilikdə, tərəfdaşların qiymətləndirilməsi və seçimi prosesi ən məsuliyyətli mərhələ hesab edilir. İndiki şəraitdə iqtisadi informasiyanın toplanması, əldə edilməsi və onun mənbələri çoxdur. İnformasiyanın axtarılması və öyrənilməsi ilə məşğul olan marketinq, informasiya, konsaltinq şirkətlərinin geniş yayılan şəbəkəsi Qərb ölkələrində fəaliyyətdədir. Tərəfdaşları düzgün seçmək üçün tərəfdaş şirkətlərin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin təhlil edilməsi aşağıdakı ardıcıllıqla aparılır:

1. Bazarda fəaliyyət göstərən şirkətlərin potensial rəqibləri nəzərə alınaraq siyahısını tərtib etmək;
2. Şirkətlərin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətini göstərən əsas göstəricilərin kompleks formada təhlil edilməsi;
3. Əsasən beynəlxalq bazarların fəaliyyəti strategiyasının kompleks formada təhlil edilməsi;
4. Potensial tərəfdaşların və güclü rəqiblərin fəaliyyətinin güclü və zəif tərəflərinin aşkarlanması, onların müxtəlif müqavilələrdə, həmçinin şirkətlərarası əməkdaşlıqda iştirak etmə səviyyəsinin öyrənilməsi [3].

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.
AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.
АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

Maddi ehtiyatların çatışmazlığı biznesdə müəyyən bir sahibkarı özünə tərəfdaş etməyə yönəldən ən vacib səbəb kimi qiymətləndirilə bilər. Müəyyən bir sahibkar özünə tərəfdaş seçdiyin zaman qarşı tərəfin bütün xarakteristikasının, onların işinə və ya potensialına uyğunluğunun təhlilini çox diqqətlə icra etməlidir. Əks təqdirdə sonralar müəyyən problemlər yarana bilər. Buna belə bir misal göstərmək olar: hər hansı "A" istehsal müəssisəsi öz ərazisindən başqa bir "B" təchizat müəssisəsini mövcud olan vaxtın azlığından və informasiyanın qıtlığından əsaslı təhlil aparmadan və yaxud araşdırılmadan özünə tərəfdaş kimi seçir. Bunun üzərindən biraz zaman keçdikdən sonra daha uyğun olan geoqrafik şərtlərə malik olan digər bir təchizatçı firmanın olduğunu öyrənir. Bu zaman artıq hazırki təchizatçı firmanın tərəfdaşlığı "A" istehsalçı şirkətə görə iqtisadi uyğunluğunu itirir və daşınma xərclərinin çox olmasını əsas götürərək o firma ilə münasibətləri yekunlaşdırmaq və yenicə aşkar etdiyi geoqrafik cəhətdən daha yaxın olan təchizat firması ilə yeni tərəfdaşlıq münasibətləri yaratmaq qərarı alınır. Belə nəticəyə gəlmək olar ki, sahibkar özünə tərəfdaş seçərkən vacib olan ən əsas şərt kimi gələcəkdə seçəcəyi tərəfdaş barəsində yetərincə və aydın məlumatın yaranmasıdır.

Müvəffəqiyyətli tərəfdaşlıq münasibətləri üçün vacib şəraitin qurulması prosesini belə mərhələlərə bölmək olar:

1. Tərəfdaşların seçilməsi necə olmalıdır? Sahibkarlar birinci olaraq bundan öncəki əməkdaşlıq münasibətlərinin effektivliyinə baxaraq özlərinə tərəfdaş seçirlər. Hər bir halda ilk addımda tərəfdaşlığın istifadəsində hər bir tərəfdaş şirkətn yüksək iradəsi təmin olunmalıdır.

2. Komandanın yaranması və yaxud layihə rəhbərlərinin bir araya gəlməsi. Hər bir rəhbər proyekt üzərində öz öhdəliklərini müəyyənləşdirdikdən sonra bu öhdəliklər barədə iştirakçı rəhbərlərə məlumat verməlidir. Bununla əlaqədar seminarlar keçirilməli və bu seminarlarda tərəfdaşlar və mütəxəssislər iştirak etməlidirlər.

3. Komandanın yaranması və tərəflərin toplanılması. Sahibkarların öhdəlikləri müəyyənləşdirildikdən sonra başqa maraqlı tərəflərin də həmçinin öhdəlikləri aydınlaşdırmalıdır və hər bir tərəfdaş bu haqda məlumatlandırılmalıdır. Bununla əlaqədar olaraq müntəzəm olaraq, təlimlər keçirilir. Maraqlı tərəflərlə birlikdə tərəfdaş firmaların mühəndisləri, hüquqşünasları və s.işçilər iştirak edirlər.

Biznes sahəsində tərəfdaşlıq münasibətlərinin müsbət rolunu qısa formada aşağıdakı kimi göstərmək olar:

1. Müştərək münasibətlərin və vəzifələrin yaranması. Tərəfdaşlıq zamanı işin effektivliyinin artırılması məqsədilə eyni bir işə bir neçə sahibkarın məsuliyyətini, münasibətini birləşdirmək məqsədəuyğundur.

2. Qarşılıqlı anlaşmanın artırılması. Tərəfdaşlar arasında yaranmış qarşılıqlı anlaşmanın nəticəsi olaraq daha əlverişli qərarların verilməsinə bir növ imkan yaranır.

3. Gələcək perspektivlik. Tərəfdaş olan firmaların həcm və maliyyə ehtiyatlarının böyüməsini əməkdaşlıq nəticəsində əldə etmək olar.

4. İnzibati cəhətdən xərclərin azalması. Saziş ilə bağlı xərclərə ehtiyac qalmır. Çünki tərəfdaşlıq münasibətləri yaranarkən istənilən tərəfdaş hüquqi proseslərlə bağlı yetərincə məlumatlandırılır.

5. Yeniliklərin daha da təkmilləşdirilməsi. Tərəfdaşlar yaranan yenilikəri öz aralarında bölüşərək yaranacaq risk və gəlirləri təhlil edə bilərlər.

6. Tərəfdaşların arasında çalışmalarının mükəmməlləşdirilməsi. Zaman keçdikcə istənilən tərəf qarşı tərəfin gözləntiləri və standartları ilə əlaqədar daha çox məlumat əldə edir və bundan əvvəlki lahiyəhələrdə baş verən səhvlərdən nəticə çıxararaq daha müvəffəqiyyətlə layihələr qura bilir.

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

Dövlətlərin hər bir sosial-iqtisadi inkişaf dövründə təcrübələrini təhlil edərkən onu müşahidə etmək olar ki, bu cür əməkdaşlıqlar nəqliyyat (hava limanları, dəniz limanları, avtomobil yolları, dəmir yolları, boru nəqliyyatı və s.), sosial infrastuktur (istirahət, səhiyyə, təhsil, turizm və s.), kommunal (qaz təchizatı, su təchizatı, elektrik təchizatı, və s.) sahələrində uğurla tətbiq edilir.Nəqliyyat infrastrukturuna heç bir şübhə yox ki, bu sahələr arasında liderlik məxsusdur.

İndiki dövrdə dövlət-biznes tərəfdaşlığının istənilən formalarından istifadə edilməsi investisyalarla əlaqədar dövlət büdcəsinin yükünü azaldacaq və bu yükün bir hissəsinin özəl sahələrə yönəldilməsi sosial infrastruktur proyektlərində risklərin paylanılmasına şərait yaradardı. Dünya ölkələrinin təcrübəsi göstərir ki, inkişaf etməkdə olan ölkələrdə dövlət-biznes əməkdaşlığının uğurlu tətbiqi sahələri enerji paylayıcı şəbəkələri, mənzil-kommunal xidmətləri və ən əsası nəqliyyat infrastrukturu kimi sahələrdir.

Son illər nəqliyyat logistika sisteminin səmərəli şəkildə formalaşması dövlətimizin diqqət mərkəzindədir. Nəqliyyat logistika sisteminin dövlət-biznes əməkdaşlığına cəlb olunması dövlət büdcəsinin nəqliyyat sahələri ilə əlaqədar investisya yükünü mühüm dərəcədə azaltmaqla birlikdə, həyata keçirilən işlərin keyfiyyətini atrırar, məsuliyyətini yüksəldər, bizneslə bağlı şirkətlərin iri proyektlərində iştirak təcrübəsini daha da artırardı.

Logistikada idarəetmə tədarük zəncirinin idarə edilməsinin bir hissəsi olub mənşə və istehlak nöqtəsi arasında müştərilərin tələblərinin ödənilməsində əmtəələrin, xidmətlərin və onlarla bağlı məlumatların effektiv, səmərəli irəliyə və geriyə axınının planlaşdırılması, onların icra edilməsi və buna nəzarət edilməsidir. Logistikanın idarə edilməsi müştəri tələblərini yerinə yetirmək məqsədilə əmtəələrin, xidmətlərin, informasiyaların iki tərəfli axınını- yəni həm irəliyə, həm də geriyə planlaşdıran, tətbiq edən və idarə edən tədarük zəncirinin bir hissəsidir [4].

Yüksək keyfiyyətlə icra edilən logistik əməliyyatların qiymətləndirilməsinin rolu və əhəmiyyəti hazırki logistika sistemində durmadan artır. Bunun nəticəsi olaraq, logistika sisteminin fəaliyyətində səmərəlilik meyarının yüksəlişi təmin olunur. Əksər dünya şirkətləri qlobal iqtisadi böhrana görə şirkətlərin yerləşdiyi ərazilərin qeyri-sabitliyi, həmçinin qeyri-müəyyənliyi şəraitində logistik əməliyyatları qiymətləndirmək üçün daha keyfiyyətli metodlara ehtiyac duyurlar.

Bununla yanaşı, ümumilikdə logistika sisteminin effektivliyini müəyyənləşdirə biləcək universal bir parametr vardır. Sözügedən parametr təchizat zəncirində material axını və logistika xərcləri təşviq olunarkən əldə olunan mənfəətdir.

İstənilən logistik əməliyyat qaçılmaz bir peoses kimi xərclərlə müşayiət edilir. Hər hansı bir logistik əməliyyatın icra edilməsi logistika sistemində xüsusi elementlər tərəfindən çəkilən xərclərlə müşayiət edilir.

Bütövlükdə, logistika sistemində keyfiyyətin qiymətləndirilməsi təchizat zəncirində mövcud olan mənfəət və xərclərin müqayisə edilməsi yolu ilə icra edilə bilər. Söz yox ki, fəaliyyətində idarəetmənin logistik prinsiplərini reallaşdıran hər hansı bir biznes şirkəti, birinci növbədə, logistik xüsusiyyətləri tətbiq edərkən müəssisənin fəaliyyətinin effektivliyinin necə artacağını başa düşməyə çalışır.

AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.
AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.
АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.

*Cədvəl 1.*

**Ölkə iqtisadiyyatında nəqliyyatın xüsusi çəkisi, faizlə [5].**

| | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|
| Əlavə dəyər | 6,1 | 5,9 | 7,1 |
| Ümumi mənfəət | 6,7 | 6,6 | 8,6 |
| Xalis mənfəət | 5,8 | 5,8 | 6,6 |
| İşçilərin orta illik sayı | 8,1 | 8,0 | 8,3 |
| Orta aylıq nominal əməkhaqqı **) | 148,2 | 134,8 | 125,2 |
| Əsas fondlar | 7,6 | 6,9 | 6,5 |
| Əsas kapitala investisiyalar | 11,2 | 11,8 | 12,1 |

*) ilkin məlumatlar əsasında

**) ölkə üzrə orta aylıq nominal əməkhaqqı ilə müqayisə, faizlə

*Cədvəl 2.*

**Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat***

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Cəmi** | **6.231.943** | **7.081.741** | **7.006.367** | **8.688.982** | **10.873.13** |
| Dəmir yolu | 270.841 | 299.772 | 274.827 | 284.751 | 398.96 |
| Dəniz | 170.567 | 180.484 | 168.987 | 178.597 | 248.81 |
| Hava | 2.066.918 | 2.396.355 | 3.035.229 | 3.875.401 | 4.904.81 |
| Boru kəməri | 2.272.532 | 2.292.011 | 2.323.741 | 3.049.506 | 3.567.15 |
| Neft kəməri | 1.539.697 | 1.313.258 | 1.127.013 | 1.197.650 | 1.238.91 |
| Qaz kəməri | 732.835 | 978.753 | 1.196.728 | 1.851.856 | 2.328.24 |
| Avtomobil | 1.396.899 | 1.844.202 | 1.181.960 | 1.274.573 | 1.692.63 |
| Metro | 54.186 | 68.917 | 21.623 | 26.154 | 60.75 |

*) müvafiq illərin faktiki qiymətlərlə

*Cədvəl 3.*

**Nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir,
əvvəlki ilə nisbətən %-lə**

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|
| **Cəmi** | **113,6** | **98,9** | **124,0** | **125,1** |
| Dəmir yolu | 110,7 | 91,7 | 103,6 | 140,1 |
| Dəniz | 105,8 | 93,6 | 105,7 | 139,3 |
| Hava | 115,9 | 126,7 | 127,7 | 126,6 |
| Boru kəməri | 100,9 | 101,4 | 131,2 | 117,0 |
| Neft kəməri | 85,3 | 85,8 | 106,3 | 103,4 |
| Qaz kəməri | 133,6 | 122,3 | 154,7 | 125,7 |
| Avtomobil | 132,0 | 64,1 | 107,8 | 132,8 |
| Metro | 127,2 | 31,4 | 121,0 | 232,3 |

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

Əksər dünya dövlətləri dəmir yolu, dəniz yolu, quru yolu daşımaları zamanı logistik mərkəzlərinin köməyi ilə əlavə dəyər yaradaraq, əvvəldə qeyd olunan iqtisadi mənfəəti əldə etməyə çalışırlar. Dünyanın ən öncül təcrübələrinə görə logistik mərkəzlərin köməkliyi ilə əlavə dəyərin yaradılmasının 3 əsas uğur göstəricisi mövcuddur:

1. Dəyəri yaratmaq üçün seçilən təchizat zəncirlərində tarazlaşdırılan inkişafın daha çox xeyir verəcəyi nəzərdə tutulmaqla, infrastruktur və xidmətlər paralel inkişaf edilməlidir. Əgər infrastruktura həddən ziyadə diqqət yetirilərsə, ticarət üçün vacib olan xidmətlərin təmin edilməsində bir sıra çatışmazlıqların əmələ gəlməsinə səbəb olar ki, bu da artımda müəyyən məhdudiyyətlər yarada bilər. Başqa tərəfdən, xidmətlərə normadan artıq diqqət yetirilməsi infrastruktur çatışmazlığını yarada bilər.

2. Düşünülmüş planlaşdırmanın və aydın strategiyanın mövcudluğu logistika sistemində investisiya qoyuluşları üçün əsas şərtlərdən biridir. Mənfəətin və potensialın düz hesablanmaması fəaliyyətə başlamaqda, həmçinin fəaliyyətin sürətləndirilməsində müəyyən problemlər yarada bilər. Yüksək ixtisaslaşmış mərkəzlərin tikintisinə qoyulan irihəcmli investisiyaların tələb olunduğunu nəzərə alaraq onu da qeyd etmək olar ki, öncədən uyğun risk qiymətləndirməsinin gözə alınması vacibdir. Buna uyğun olaraq, geniş və əsaslandırılaraq düşünülmüş planlaşdırmanın və texniki-iqtisadi göstəricilərin böyük əhəmiyyəti vardır.

3. Bütövlükdə təchizat zəncirinin optimallaşdırılmasını reallaşdıra biləcək mövqeyi olan özəl sektor iştirakçıları ümumi olaraq logistika mərkəzlərinin tikintisində mövcud olmurlar. Yəni firma səviyyəsində tamamlanmamış planlaşdırma, həmçinin optimallaşdırma logistik mərkəzlərinin yaranması mərhələsində bir növ səmərəsizliyə gətirib çıxara bilər. Eləcə də ümumilikdə təchizat zəncirlərinə münasibətdə logistikanın düzgün olaraq optimallaşdırılmasını bacaran və yaxud bunu etmək üçün vacib bazar gücünə sahib olan 3-cü tərəf kimi potensialı güclü olan logistik şirkətlərin çatışmazlığı hiss edilir. Birbaşa xarici investisiyalar bazasının mövcudluğu o cümlədən, ölkə nəzarəti altında təchizat zənciri komponentlərinin yaradılması gömrük və logistika sisteminin fəaliyyətinə və inkişaf etdirilməsinə təsir göstərən əsas amillərdən hesab edilir [6].

Ticarət həcmlərinin müntəzəm olaraq artırılmasında Azərbaycanın coğrafi mövqeyinin böyük rolu vardır. Ölkədə logistika sahəsinin davamlı inkişafı onun regional və beynəlxalq ticarətdə rolunun artmasına təkan verməkdədir. Yəni həm Şərq-Qərb dəhlizi, eləcə də Şimal-Cənub dəhlizi üzərindəki üstün coğrafi mövqeyi olduğu üçün dövlətimizin həm tranzit ticarəti və həm də idxal-ixrac əməliyyatlarından gəlir əldə etmək imkanı vardır. Yeni yaradılacaq liman və dəmir yolları ilə əlaqədar bir çox vacib infrastruktur layihələri artıq yekunlaşmaqdadır. Belə üstünlükləri və aktivləri nəzərdə saxlayaraq, Azərbaycan ərazisində intermodal və multimodal (nəqliyyat növlərinin mənimsənilməsi) logistik infrastrukturun yaradılmasının köməkliyi ilə logistika sektorunda özəl sahələrin iştirakının artırılması, ticarətin həcminin çoxaldılması, tranzit ticarətindən daha çox mənfəətə nail olmaq məqsədilə bir sıra təşəbbüslər həyata keçiriləcəkdir.

İstənilən logistik sistemin ümumi və əsas effektivlik göstəricilərinə bunlar daxildir:

1. Ümumən sərf olunacaq logistik xərclər;
2. Logistik xidmətlərin keyfiyyətinin səviyyəsi;
3. Logistik sahələrin biznes sistemində ümumi fəaliyyəti;
4. Logistik proseslərin müddəti;
5. Logistik əməliyyatlarda, proseslərdə keyfiyyət göstəriciləri və logistik xidmətlərin səviyyəsi.

Yuxarıda sadalanan göstəricilər logistik şirkətlərin və logistika sistemlərinin müqayisəli qiymətləndirilməsi zamanı istifadə edilir. Belə göstəricilər asanlıqla ölçülə biləndir və çağdaş logistika firmalarının strateji, operativ və taktiki planlaşdırılmasının özəyini təşkil edir. Eləcə

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

də onların üzərində logistika sisteminin keyfiyyətinin artırılması üçün monitorinq sistemi, habelə firmanın idarəetmə uçotu üzrə fəaliyyətini daha da təkmilləşdirmək üçün bir sistem qurulur.

Logistika sisteminin fəaliyyəti ilə əlaqədar qeyd-şərtsiz olaraq bütün əməliyyatların, proseslərin həyata keçirilməsi zamanı mövcud ola biləcək xərclərin cəmi, özündə ümumi logistik xərcləri ehtiva edir. Ümumi logistik xərcləri aşağıdakı qruplara bölməklə təsnifləşdirmək olar:

1. Əməliyyat zamanı baş verəcək logistik məsrəflər və yaxud logistik əməliyyatların həyata keçirilməsi zamanı ola biləcək məsrəflər. Çox zaman belə xərclərə, həmçinin əməliyyat xərcləri deyilir. Onları daxili (loqistik əməliyyatlar firmanın öz şəxsi ehtiyatları hesabına həyata keçirildikdə), xarici (üçüncü tərəfin logistik xidmətləri əməliyyatlara cəlb olunduqda) əməliyyat xərclərinə ayırmaq lazımdır;
2. Logistika sisteminin idarə olunması ilə əlaqədar məsrəflər və yaxud inzibati məsrəflər;
3. Baş verə biləcək logistik risklərin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar məsrəflər.

Logistik xidmətlər digər logistika xidmətlərinin köməkliyi ilə icra edildiyi üçün onların keyfiyyətini qiymətləndirməkdə çətinlik çəkilir, ona görə ki, xidmət əmtəədən bu xüsusiyyətlərinə görə fərqləndirilir:

1. Xidmət özü-özlüyündə qeyri-maddi varlıqdır, maddi forması yoxdur və buna görə də onu qiymətləndirmək çətindir;
2. Xidmət ancaq istehlakda deyil, həmçinin xidmətin formalaşmasında mütəmadi olaraq iştirak edən istehlakçıya yönəldilmişdir;
3. Xidmət görülməzdən öncə onun sınaqdan keçirilməsi qeyri-mümkündür;
4. Xidmət "burada və indi" yerinə yetirilir, onun saxlama xüsusiyyəti mövcud deyil.

Əksər hallarda logistik xidmətin göstərilməsi zamanı bilavasitə onun keyfiyyəti qiymətləndirilir, ancaq logistik sistemləri layihələndirərkən bu sistemə yüksək keyfiyyətdə və yaxud ən azı real istehlakçı üçün qənaətbəxş olan logistika xidmətlərini daxil etmək məqbul sayılır. Burada nəticə olaraq, gələcəkdəki logistik sistemlərin istehlakçısına görə sözügedən xidmətlərin keyfiyyət göstəricilərinin müəyyənləşdirilməsində ciddi problemlər yaranır. Eləcə də, bir qayda olaraq, belə demək olar ki, icra edilən logistika xidmətlərinin keyfiyyətini qiymətləndirərkən istehlakçılar çox zaman xidmət göstəricilərinin faktiki dəyərlərini proqnozlaşdırdığı parametrlərlə müqayisə edir. Xidmətin faktiki göstəriciləri ilə istehlakçıların maraq-ları üst-üstə düşərsə, onların keyfiyyəti qənaətbəxş hesab edilir [8].

Ümumiyyətlə, logistik xidmətlərin keyfiyyəti logistika xidmətləri istehlakçılarının proqnozları ilə bu xidmətlərin icra edilməsinin faktiki olaraq səviyyəsi arasında uyumluluq dərəcəsi kimi müəyyənləşdirilə bilər ki, bu, keyfiyyət göstəriciləri toplusunun qavranması, başa düşülməsi ilə ifadə olunur. Bu tendensiyada keyfiyyət göstəricilərinə görə aşağıdakıları nəzərdə saxlamaq vacibdir:

1. Xidmətlərin icra edilməsinə uyğun olan fiziki mühit;
2. Xidmətlər icra edilərkən etibarlılıq, xidmətlərin nəzərdə tutulmuş zamanda, "vaxtında" göstərilməsi imkanı, həmçinin sistemdə hər bir logistik axının idarə olunmasında etibarlılığa riayət edilməsi;
3. Logistik xidmətlərin icra edilməsinin təmin olunmasında məsuliyyət;
4. Əvvəldən axıra qədər xidmətlərin tam həyata keçirilməsi;
5. Təhlükəsizlik baxımından logistik xidmətlər zamanı baş verə biləcək risklərin minimuma endirilməsi;
6. Logistika xidmətlərini icra edən şəxs tərəfindən müştəri ilə qənaətbəxş davranışın mövcudluğu.

AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.
AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.
АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.

Bütövlükdə biznesin, o cümlədən logistikanın fəaliyyəti müəyyən bir logistik üsulla vaxt vahidinə görə icra edilən logistik xidmətlərin həcm göstəricisilə xarakterizə edilir. Buna misal olaraq, vaxt vahidinə görə emal olunan sifarişlərin sayı, yaxud logistik üsullardan keçən əmtəə vahidinə görə logistik məsrəflərin nisbəti ola bilər.

Vacib ərazi əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilmək və mövcud ticarət marşrutlarından səmərəli istifadə etmək məqsədilə dövlətin logistik sahələrdəki və ümumən ticarətdəki payını artırmaq, ölkə investisiyalarına üstünlük vermək və özəl investisiya qoyuluşlarına şəraitin yaradılması, nizamlı və keyfiyyətli strateji hədəflərin reallaşdırılması istiqamətində ölkədə fəaliyyət göstərən şirkətlərin əlaqələndirilməsi kimi tapşırıqlar müəyyənləşdirilir.

*Cədvəl 4*

**Nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş investisiyalar, milyon manat**

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|
| **Cəmi** | **1.922,8** | **2.189,2** | **2.091,6** | **2.857,3** |
| Yerüstü və boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyəti | 305,2 | 377,5 | 389,8 | 166,9 |
| Dəmir yolu nəqliyyatı | 7,1 | 1,2 | 1,2 | 0,4 |
| Digər quruyol nəqliyyatı | 129,8 | 235,8 | 266,8 | 109,2 |
| Boru kəməri | 168,3 | 140,5 | 121,8 | 57,3 |
| Su nəqliyyatı | 115,4 | 98,4 | 53,3 | 40,3 |
| Hava nəqliyyatı | 39,4 | 33,7 | 109,7 | 147,1 |
| Anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat | 1.462,8 | 1.679,6 | 1.538,8 | 2.503,0 |

Nəzəri cəhətdən, Azərbaycanda Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərindən istifadə edərək əldə edəcəyi əlavə ticarət həcmi konteyner, quru, maye yükdaşımaları ilə birlikdə 230 milyon ton təşkil edir. Ən çox mənfəət gətirən marşrutlara, güclü rəqabətin hökm sürdüyü Çinlə ticarət aiddir ki, Azərbaycanın da sözügedən marşrutlarda iştirak etməsi, ticarət həcminin artması baxımından çox böyük perspektivlər yarada bilər.

Ümumi olaraq, il ərzində 110 mln ton həcmində **konteyner** üzrə daşımaların əksər hissəsi Çinlə Avropa arasında olan daşımalara aid edilir ki, bunun 52 mln tonu Çindən Avropaya və 29 mln tonu isə Avropadan Çinə daşınmaqdadır. Həmçinin Çin Respublikasından hər birində 9 mln ton olmaqla, Şimali Afrika və Qara dəniz ərazilərinə də yüklər göndərilir.

Bir çox **maye yük** axını Orta Asiyadan başlayaraq, Avropaya və Qara dəniz regionuna göndərilir. Ancaq əks tərəfə işləyən marşrutlara görə bu göstərici o qədər də yüksək olmaya bilər. Yəni Avropadan Orta Asiyaya cəmi 0,1 mln. ton, Qara dəniz ərazisinə isə 1 mln ton yük göndərilməkdədir.

Avropa və ya Qara dəniz regionundan Çinə əsasən **quru yük** axınları göndərilir. Ümumilikdə, Qara dəniz regionundan 30 mln. ton, Avropadan isə 10 mln. ton quru yük axını hərəkət edir. Çindən həm Avropaya, həm də Qara dəniz regionuna nəticə etibarilə, 8 mln. ton, Rusiyadan Hindistan və İrana isə, 3 və 5 mln. ton quru yük göndərilir [6].

Tərəfdaşlıq münasibətləri dedikdə bu, müəyyən sahibkarlar arasında həyata keçirilən elə saziş əlaqələridir ki, onların hər birinə ayrı-ayrılıqda fəaliyyətlərinin nəticəsi olaraq əmtəə və pul formasında mübadiləsi yolu ilə istənilən səviyyədə gəlir əldə etməyə şərait yaradır.

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

Tərəfdaşlıq münasibətlərinin daha ketfiyyətli formada qurulması hər bir sahibkarın marağındadır, yalnız bu münasibətlər müxtəlif variantların müqayisə edilərək təhlil edilməsi yolu ilə müəyyənləşdirilə bilər. Sahibkarlıq fəaliyyətinin məqsədəuyğun proqnozlaşdırılması istənilən tərəfdaşla qarşılıqlı münasibətlərin ən effektiv formasını seçmək üçün imkan yaradır.

Birtərəfli və iki və daha çox şəxslərin iştirakı ilə nəzərdə tutulan qarşılıqlı müqavilə fərqləndirilir. Sahibkarlar arasında bağlanan və əsasında ticari maraqlar duran istənilən anlaşma müqavilə adlandırılır. Tərəfdaşa hər hansı əmtəəni verib onun əvəzində pul, və ya digər əmtəə alırsınızsa, bu müqavilə hesab edilir və əgər əmtəəni verib onun əvəzində heç nə almırsınızsa, bu sadəcə olaraq hədiyyə və ya bəxşiş hesab edilir. Əgər siz tərəfdaşla razılaşsanız ki, yarımfabrikat istehsal edəcəksiniz və o isə, istehlak üçün bundan hazır məhsul buraxacaq, o halda belə münasibət də müqavilə adlandırılır.

İstənilən sahibkar öz praktik fəaliyyətində əməkdaşlığın müəyyən bir formasını təklif etməlidir və ya tərəfdaşın seçdiyi əməkdaşlıq formasına cavab verməlidir. Buna görə biznesdə tərəfdaşlıq münasibətlərinin hər bir forması barədə sahibkarın bütöv təəssuratı olmalıdır. Xarici tərəfdaşların fikrincə, bizim ölkədə sahibkarlıq fəaliyyəti kifayət qədər primitiv formada yerinə yetirilir. Biz hər zaman bazardan ucuz qiymətə daha çox əmtəə almağa çalışırıq. Dünya ölkələrində qəbul edilmiş ümumi tendensiyaya görə, bu cür hərəkət ağılsızlıq hesab edilir. Bir çox hallarda dünya bazarına sahibkar yüksək keyfiyyətli əmtəə əldə etmək, almaq üçün çıxır, belə əmtəənin qiyməti isə baha olur. Xarici sahibkar təəcüblənir ki, bizim ona təklifimiz istənilən bir əşyanı almaq və yaxud satmaq və ya ortaq bir müəssisə yaratmaq olur. Təbii ki, səriştəli və peşəkar sahibkarın belə bir sadə fəaliyyətlə kifayətlənməsi qeyri-mümkündür.

## YEKUN

Hazırki güclü xüsusiyyətlərə əsaslanaraq, ölkəmizin 2025-ci ildən sonrakı dövrdə logistika, sahəsində məqsədi digər ölkələrlə strateji əlaqələrə sahib olmaqla yanaşı effektiv fəaliyyət göstərən logistik mərkəzlərin köməkliyi ilə regional cəhətdən vacib logistika qovşağına çevrilməkdir. Bu göstəricilərin həyata keçirilməsi yetərincə böyük məbləğdə investisiya vəsaiti tələb edir. Yəni infrastrukturun təkmilləşdirilməsi və tənzimləyici stimulların vasitəsilə 2025-ci ilə kimi Azərbaycan Respublikasının logistika sahəsinə investisiyaların qoyuluşu baxımından regionlarda ən üstün ərazilərə dönüşməsi vacib göstəricidir [7]. Bu perspektivlərin əsas tərkib hissəsi kimi, ölkəmizin beynəlxalq bazarlarda strateji əlaqələri olan logistik mərkəzlər formalaşdırılacaqdır. Bu mərkəzlərdə əməliyyatların effektivliyinin təmin olunması üçün ən üstün rəqəmsal əməliyyat modelləri tətbiq ediləcəkdir və bu proseslərin daha da sürətləndirilməsi məqsədilə sözügedən sahədə özəl sektorun iştirakının daha da stimullaşdırılması ilə yanaşı, eləcə də birbaşa olaraq xarici investisiyaların qoyuluşu reallaşdırılacaqdır.

## İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SIYAHISI:

1. www.e-reading.link.
2. "Dövlət-biznes tərəfdaşlığı haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu (maddə 1,2).
3. Abbasov S. Müştərək sahibkarlıq beynəlxalq biznesin təşkilinin forması kimi. Bakı, 2011.
4. Y.Elmira, Ş.Stella, O.Günay. "Cənubi Qafqazda Özəl Sektorun İnkişafı və Texniki Peşə təhsili və Təlimi" Proqramı, Almaniya Beynəlxalq Əməkdaşlıq Cəmiyyəti (GİZ), Bakı 2019, səh 13.
5. http://stat.gov.az. ARDSK-nın məlumatları əsasında tərtib olunmuşdur.
6. Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu və müstəqil ekspertlərin hesablamaları.
7. AR-nın milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi, 2016.
8. IHS və Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası.

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

*Musluma Magsud Aslanova,*
*Ph.D. (Econ.), Associate Professor,*
*Department of "Business and Logistics" of*
*Azerbaijan State University of Economics (UNEC),*
*Email: aslanovamuslime@mail.ru;*
*Azerkhan Asif Asadli,*
*Ph.D. Student,*
*Department of "Business Management" of*
*Azerbaijan State University of Economics (UNEC),*
*Email:azerkhan.esedli@gmail.com*
*© M.M. Aslanova, A.A.Asadli, 2023*

# CHARACTERISTICS OF STATE-BUSINESS PARTNERSHIP IN FORMATION OF LOGISTICS SYSTEM

## A B S T R A C T

**The purpose of the research -** improving the impact of partnership relations created between business subjects on the activity of market representatives and the features of state-private business partnership in the formation of the logistics system in Azerbaijan, as well as ensuring the efficient operation of the logistics system.

**The methodology of the research -** economic methods such as analysis, comparison, observation and statistical analysis were used in the research work.

**The results of the research -** the processes indicated in the article will help to increase the attractiveness of investments in the logistics field of the Republic of Azerbaijan in matters of involving the transport logistics system in state-business cooperation, in the process of establishing important conditions for partnership relations.

**The practical importance of the research -** the suggestions and recommendations given as a result of the analyzes carried out in the article have been reflected in the preparation of business strategies, the rules on the violation of partnership agreements, the involvement of the transport logistics system in the state-business cooperation, which can be used in the preparation of innovative projects to be implemented in this direction.

**The originality and scientific novelty of the research -** the characteristics of public-private business partnership in the formation of the logistics system, the importance of ensuring the foreign economic relations of the Republic of Azerbaijan, as well as partnership relations in the efficient operation of the logistics system. During the research, the public-private sector cooperation in the transport logistics system was investigated as an institutional and organizational entity created between the state and business for the implementation of international and national projects, and the main features were determined.

**Keywords**: business, public-business partnership, public-private sector, entrepreneurship, logistics system, logistics services, supply chain, investment.

**AUDİT 2023, 4 (42), səh. 47-58.**
**AUDIT 2023, 4 (42), pp. 47-58.**
**АУДИТ 2023, 4 (42), стр. 47-58.**

*Асланова Муслума Магсуд кызы,*
*кандидат экономических наук, доцент,*
*кафедра «Бизнес и логистика»*
*Азербайджанского Государственного*
*Экономического Университета (UNEC),*
*E-mail: aslanovamuslime@mail.ru;*
*Асадли Азерхан Асиф оглы,*
*диссертант,*
*кафедра «Управление бизнесом»*
*Азербайджанского Государственного*
*Экономического Университета (UNEC),*
*E-mail: azerkhan.esedli@gmail.com*
*© Асланова М.М., Асадли А.А., 2023*

# ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО ПАРТНЕРСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

## Р Е З Ю М Е

**Цель исследования** – улучшить влияние партнерских отношений, создаваемых между субъектами хозяйствования, на деятельность представителей рынка и особенности государственно-частного партнерства в формировании логистической системы в Азербайджане, а также обеспечение эффективной работы логистической системы.

**Методология исследования** – в исследовательской работе использовались такие экономические методы, как анализ, сравнение, наблюдение и статистический анализ.

**Практическая значимость исследования** - предложения и рекомендации, данные в результате проведенного в статье анализа, находят отражение при составлении бизнес-стратегий, правил о нарушении договоров партнерства, вовлечения системы транспортной логистики в государственно-деловое сотрудничество, которое может быть использовано при подготовке инновационных проектов, реализуемых в данном направлении.

**Результаты исследования** - процессы, представленные в статье, помогут повысить привлекательность инвестиций в логистическую сферу Азербайджанской Республики, в вопросах вовлечения системы транспортной логистики в государственно-частное сотрудничество, в процессе установления важных условий партнерских отношений.

**Оригинальность и научная новизна исследования** - особенности государственно-частного партнерства в формировании логистической системы, значение обеспечения внешнеэкономических связей Азербайджанской Республики, а также партнерских отношений в эффективном функционировании логистической системы. В ходе исследования было определено государственно-частное сотрудничество в системе транспортной логистики как институционально-организационное образование, создаваемое между государством и бизнесом для реализации международных и национальных проектов, и определены их особенности.

**Ключевые слова**: бизнес, государственно-деловое партнерство, государственно-частный сектор, предпринимательство, логистическая система, логистические услуги, цепочка поставок, инвестиции.

*Məqalə redaksiyaya daxil olmuşdur: 05.09.2023*
*Təkrar işləməyə göndərilmişdir: 15.09.2023*
*Çapa qəbul olunmuşdur: 22.09.2023*

*The date of the admission of the article to the editorial office: 05.09.2023*
*Send for reprocessing: 15.09.2023*
*Accepted for publication: 22.09.2023*

*Дата поступления статьи в редакцию: 05.09.2023*
*Отправлено на повторную обработку: 15.09.2023*
*Принято к печати: 22.09.2023*