

DOI:10.26104/NNTIK.2023.74.60.032

Орозалиев Т.С., Мырзабек уулу У.

ИШКАНАЛАРДЫН ЭКОНОМИКАСЫНДА ЛОГИСТИКАНЫН МААНИСИ

Орозалиев Т.С., Мырзабек уулу У.

ЗНАЧЕНИЕ ЛОГИСТИКИ В ЭКОНОМИКЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

T. Orozaliev, Myrzabek uulu U.

THE VALUE OF LOGISTICS IN THE ECONOMY OF ENTERPRISES

УДК: 658.7:338

Макалада чарбалык субъекттин ишмердүүлүгүндө логистиканын ролу жана мааниси талкууланат. Макалада логистикалык менеджмент маселеси жана өндүрүш тармагындагы логистика көйгөйлөрү каралат, ошол эле учурда бул көйгөй көбүнчө компаниянын жалпы экономикалык стратегиясынын жоктугунан улам курчуп, өнүгүүнү кыйындатат. Иш-аракеттин айрым чөйрөлөрүндө, анын ичинде ишканада сатып алуу иш-чараларын уюштуруу жаатындагы стратегияларды ишке ашыруу. Ошондой эле логистикалык системаларды өнүктүрүүнүн негизги этаптары аныкталган жана талданган. Бул берененин актуалдуулугу логистика-компаниянын ишмердүүлүгүнүн бардык түрлөрүн жана багыттарын камтыйт, бирок, өндүрүштү өнүктүрүүнүн бардык этаптарында, компания чыгымдарды азайтуу жана белгилүү бир көлөмдө жана сапатта белгилүү бир убакыт ичинде продуктуларды чыгарууга умтулат, ар кандай ыкмаларды, каражаттарды жана иш-аракеттерди айкалыштыруу менен жайгаштырат.

Негизги сөздөр: ишканалардын экономикасы, башкаруу, логистика, ишкана, логистикалык системалар, жүк ташуу, транспорт.

В статье рассматривается значение и роль логистики в деятельности экономического субъекта. В статье рассматривается вопрос управления логистикой и проблемы логистики в производственной сфере, при этом данная проблема нередко усугубляется отсутствием общей экономической стратегии компании, что усложняет разработку и реализации стратегий в отдельных сферах деятельности, в том числе в сфере организации закупочной деятельности на предприятии. Также выделены и проанализированы основные этапы развития логистических систем. Актуальность данной статьи заключается в том, что логистика включает в себя все виды и направления деятельности компании, однако на всех стадиях развития производства компания стремится снизить затраты и производить продукцию в заданном объеме и качестве за определенное время и место с использованием комбинации различных методов, средств и видов деятельности.

Ключевые слова: экономика предприятия, менеджмент, логистика, предприятие, логистические системы, грузоперевозки, транспорт.

The article discusses the role and importance of logistics in the activities of an economic entity. The article deals with the issue of logistics management and the problems of logistics in the manufacturing sector, while this problem is often exacerbated by the lack of a general economic strategy of the company, which complicates the development and implementation of strategies in certain areas of activity, including in the field of organizing procurement activities at the enterprise. The main stages in the development of logistics systems are also identified and analyzed. The relevance of this article lies in the fact that logistics includes all types and directions of

the company's activities, however, at all stages of production development, the company seeks to reduce costs and produce products in a given volume and quality for a certain time and place using a combination of various methods, means and activities.

Key words: enterprise economics, management, logistics, enterprise, logistics systems, cargo transportation, transport.

Логистика – важный вид деятельности, открывающий широкие возможности использования человеческих и материальных ресурсов, влияющих на хозяйство. Управление логистикой оказывает существенное влияние на состояние финансово-экономического и правового обеспечения в условиях рыночной экономики. Это следует отнести в первую очередь к рынку транспортных услуг, организации и эксплуатации складских помещений, развитию транспортных услуг в посреднических организациях и предприятиях.

Логистика – это действенная система организации всех процессов товародвижения, начиная с закупки необходимого сырья и материалов (поставки) и заканчивая доставкой готовой продукции конечному потребителю.

В результате логистика содержит все виды деятельности по движению материальных ресурсов во времени и пространстве.

Перемещение материальных ресурсов создает соответствующие сложности для экономики предприятий. Сперва, передвижение материальных ресурсов составляет достаточную часть общих затрат предприятий. Во-вторых, на расходы материальных потоков воздействуют решения всех отделов предприятий, от закупок до продаж, и меры по уменьшению издержек во всех отделах не обязательно приводят к самым низким общим затратам. Таким образом, может быть трудно примирить противоречивые задачи. В-третьих, лишь немногие предприятия имеют системы учета затрат, которые демонстрируют стоимость перемещения финансовых ресурсов. В-четвертых, отсутствуют алгоритмы, с помощью которых можно уверенно планировать движение материальных ресурсов и минимизировать общие издержки. Экспериментальный метод слишком длительный и непрактичный для сложной системы перемещение материальных ресурсов.

Разобраться с этой проблемой помогают методы управления логистикой. Приоритет методов управления логистикой наиболее полно проявляется на предприятии, работающем в условиях динамичного спроса и предложения, реализующем материалоемкое производство.

Управление цепями поставок требует внедрения комплексной системы управления и контроля за перемещением и использованием всего перечня продукции, поступающей на производство, а также готовой продукции, доставляемой потребителю. Задачей логистики – обеспечить следующие условия: наличие нужных товарно-материальных запасов в нужном месте, в необходимом количестве и в необходимое время. Исполнение концепции логистики на предприятиях приводит к конкретным экономическим результатам: уровень запасов готовой продукции снижается в среднем на 10-12%, количество задержек поставок на 30-35%.

В процессе экономической глобализации возрастает значение логистики в хозяйственной деятельности. В настоящее время качество логистических услуг в Кыргызстане намного ниже, чем за рубежом, что в свою очередь снижает конкурентоспособность отечественных компаний на международной арене. В качестве доказательства можно привести ряд статистических данных: «более 40% международного грузооборота приходится на Соединенные Штаты Америки; 90% авиадоставок в мире осуществляют европейские, азиатские и североамериканские авиакомпании; грузовые автомобильные перевозки имеют самые высокие темпы роста в Восточной Европе». Если обратиться к опыту стран, наиболее успешных в этой области, то можно составить примерное структурное соотношение наибольших затрат, затрачиваемых на производственно-хозяйственную логистику предприятий, работающих в этих странах. На управление запасами отводится от 20% до 40%, транспортные расходы составляют 15-35% и административные функции составляют примерно 9-14%.

Стоимость доставки значительна и добавляется к стоимости товара. Транспортные расходы существенно снижают конкурентоспособность товаров. Например, в Средней Азии, в том числе в Кыргызстане, стоимость перевозки продукции на экспорт и импорт составляет 25%, а в странах, имеющих выход к морю, эта доля составляет около 10%.

Кыргызстан имеет слаборазвитую транспортную систему. Географическое положение страны, трудоемкие пограничные процедуры и другие физические препятствия препятствуют развитию транспортного сектора и развитию торговли. Наша страна, по нашему мнению, может стать важной транзитной зоной

для коммерческого транспорта и торговли между Китаем, Российской Федерацией, Казахстаном, Южной Азией и Ближним Востоком.

Наша страна имеет высокие транспортные расходы из-за неразвитости транспортной инфраструктуры, сложных климатогеографических условий, особенно в зимний период. В результате наблюдается низкая скорость грузовых перевозок, что негативно сказывается на конкурентоспособности товаров предприятий. Экспортно-ориентированный бизнес в сельском хозяйстве и промышленности требует быстрых, надежных и доступных транспортных и телекоммуникационных связей.

За последние годы страна намного улучшила свою транспортную инфраструктуру при помощи развития региональной торговли с Китаем и другими азиатскими странами. Улучшив свои позиции в рейтинге Всемирного банка Индекс эффективности логистики (LPI) - со 146 места (2016 г.) до 108 места (2022 г.).

Индекс эффективности логистики (LPI) представляет собой средневзвешенное значение показателей страны по основным параметрам: эффективность процесса оформления (т.е. скорость, простота и предсказуемость формальностей) органами таможенного контроля, включая качество инфраструктуры, связанной с торговлей и транспортом (например, железные дороги, автомобильные дороги, информационные технологии); простота организации поставок по конкурентоспособным ценам.

В 2021 году в Кыргызстане перевезли свыше 28 млн тонн грузов. В этом показателе республика выросла на 15,9%, или 3,9 млн тонн по сравнению с 2020 годом. В последний месяц ушедшего года перевозки грузов всеми видами транспорта выросла на 584,5 тыс. тонн, или на 21,2%, а по сравнению с ноябрем - на 162,5 тыс. тонн, или на 5,1%.

Несмотря на это, в Кыргызстане объем грузовых перевозок в 142 раза меньше, чем в соседнем Казахстане, как ранее сообщали в Евразийской экономической комиссии. Тем не менее, вопреки общему снижению объема грузоперевозок в ЕАЭС на 0,2%, в Кыргызстане данная сфера динамично развивается и уверенно выходит на допандемийные показатели.

В 2021 году рост объемов грузоперевозок всеми видами транспорта отмечался в каждом из регионов республики. Объем грузооборота всех видов транспорта в 2021 году по сравнению с 2020 годом возрос на 218,5 млн тонно-километров, или на 9%. Как видно из таблицы 1, преобладающий транспорт для грузоперевозок является автомобильный на долю которого приходится 91,54%, следующий железнодорожный – 7,39%.

Таблица 1

Грузооборот по видам транспорта

	Фактически		В процентах к соответствующему периоду предыдущего года	
	2020	2021	2020	2021
Перевозки грузов всеми видами транспорта, тысяч тонн	24 666,1	28 576,7	72,1	115,9
Наземный транспорт				
Железнодорожный	2 014,5	2 112,3	89,8	104,9
Автомобильный	22 394,6	26 158,6	70,6	116,8
Трубопроводный транспорт	256,9	305,4	105,8	118,9
Воздушный транспорт	0,1	0,4	33,3	400,0
Грузооборот всех видов транспорта, миллионов тонн-километров	2 428,7	2 647,2	83,4	109,0
Наземный транспорт				
Железнодорожный	937,5	1 002,8	107,7	107,0
Автомобильный	1 275,4	1 375,4	69,2	107,8
Трубопроводный транспорт	208,6	248,2	108,2	119,0
Воздушный транспорт	7,2	20,8	84,7	288,9

Поскольку наша страна является аграрной республикой, в период поспевания овощей и фруктов многие фермерские хозяйства ориентированы на реализацию выращенной сельхозпродукции предприятиями которые экспортируют их, эти компании предъявляют особые требования к качеству выращенной сельхозпродукции и поставляют ее непосредственно на рынки ближнего и дальнего зарубежье в основном автомобильным транспортом и реже железнодорожным и воздушным транспортом.

Под вопросом остается проблема объективного перераспределения доходов от реализации сельхозпродукции между сельхозпроизводителями, перерабатывающие продукцию предприятиями и компаниями посредниками. В то же время из-за некомпетентности рыночного спроса и предложения, и недостаточных складских площадей фермеры несут большие убытки при сбыте своей сельхозпродукции и зачастую продают сельхозпродукцию по низким ценам торгово-посредническим организациям.

В этом контексте большинство существующих проблем возможно было бы решить путем создания торгово-логистических центров (далее ТЛЦ) с использованием новых технологий, соответствующим мировым стандартам.

По сведениям Регионального центра Развития сотрудничества с Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций, убытки при хранении и грузоперевозке сельскохозяйственной продукции достигают 5-6% в развитых странах, до 30% в развивающихся странах.

Создание ТЛЦ минимизирует затраты сельхозпроизводителей, связанные с хранением, грузоперевозкой и распределением выращенной сельхозпродукции около 15-20%. В результате правильного хранения, централизованных процедур таможенного оформления экспорта и оптимального распределения, цена на сельхозпродукцию снизится.

Совершенствовании и вводе ТЛЦ в процессе формирования стоимости от производителя до реципиента в равной степени позволит минимизировать потери скоропортящихся продуктов до 15-20% и улучшить качество продукции сельского хозяйства и преодолеть многие проблемы, связанные с ее реализацией.

Кроме того, фермерские хозяйства и сельскохозяйственные предприятия не имеют специализированной качественной цепочки поставок и взаимодействия для удовлетворения потребностей внутреннего и внешнего рынков.

Одной из важнейших путей решения проблемы реализации сельскохозяйственной продукции является создание ТЛЦ, которая будет отстаивать интересы производителей и потребителей и предоставлять портфель заказов и предложений.

Необходимо подчеркнуть, что Кыргызстан является членом ВТО и ЕАЭС, имеет льготную политику ВСП+ЕС на беспошлинный ввоз 6200 наименований товаров и льготные тарифы на ввоз 3500 наименований товаров в США. Особое положение Кыргызстана способствует создавать и развивать ТЛЦ, направленные на экспорт сельскохозяйственной продукции в страны ЕАЭС и третьи страны.

Внедрение методов управления логистикой позволяет компаниям значительно сократить запасы, ускорить оборачиваемость оборотных средств, снизить себестоимость продукции и затраты на логистику, обеспечить удовлетворенность клиентов качеством продукции и сопутствующих услуг.

Кроме того, развитая система логистики может сделать экономику страны конкурентоспособной и привлекательной для инвестиций.

Литература:

1. Плоткин Б.К. Основы предпринимательской логистики: учебное пособие / Б.К. Плоткин, Д.Ю. Гогин. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2018.
2. Цей Д.А., Алдакушева А.Б. Роль и значение логистики в деятельности предприятия // Приоритетные направления развития науки и образования: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. - Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. - № 4 (11). - С. 233-235.
3. Губин Е.П. Логистика: учебное пособие / Е.П. Губин; Томский политехнический университет. Томск: Изд-во Томского политехнического университета. –2012. – С. 8.
4. Оперативная информация Национального статистического комитета: О выполнении работ всеми видами транспорта и объемах услуг почтовой и курьерской деятельности, услуг связи в 2021 г.
5. Исмаилова Н.Р. Логистика и маркетинг: проблемы взаимодействия. Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2014. № 1. С. 125-128