

Impact Factor:

| | | |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| ISRA (India) = 3.117 | SIS (USA) = 0.912 | ICV (Poland) = 6.630 |
| ISI (Dubai, UAE) = 0.829 | PIHII (Russia) = 0.156 | PIF (India) = 1.940 |
| GIF (Australia) = 0.564 | ESJI (KZ) = 8.716 | IBI (India) = 4.260 |
| JIF = 1.500 | SJIF (Morocco) = 5.667 | OAJI (USA) = 0.350 |

SOI: [1.1/TAS](#) DOI: [10.15863/TAS](#)

International Scientific Journal Theoretical & Applied Science

p-ISSN: 2308-4944 (print) e-ISSN: 2409-0085 (online)

Year: 2019 Issue: 03 Volume: 71

Published: 29.03.2019 <http://T-Science.org>

QR – Issue

QR – Article



Feruza Jurakuzyiyevna Avulchayeva
Assistant of
the Department of Management
Fergana Polytechnic Institute

SECTION 31. Economic research, finance, innovation, risk management.

RESEARCH PROBLEMS RELATED TO LOGISTICS AT ENTERPRISES

Abstract: This article examines and analyzes the significance of the logistic system in managing the flow of materials in manufacturing plants; transportation and circumstances affecting logistics. The logistic system has been studied as an internal and external factor affecting the operation of the enterprise; given the definition of the term "logistics". As well as investigated statistical data related to the transportation of goods in the Republic of Uzbekistan. At the end of the article, problems in the organization of the logistics system, its shortcomings and possible mistakes are shown. For each problem indicated, definitions are given in a separate order.

Key words: logistics, logistics system, manufacturing enterprises, internal and external factors, logistics service, problems, transportation of goods.

Language: Russian

Citation: Avulchayeva, F. J. (2019). Research problems related to logistics at enterprises. *ISJ Theoretical & Applied Science*, 03 (71), 459-463.

Soi: <http://s-o-i.org/1.1/TAS-03-71-39> **Doi:**  <https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2019.03.71.39>

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ СВЯЗАННЫЕ С ЛОГИСТИКОЙ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

Аннотация: В данной статье изучены и проанализированы значимость логистической системы в управлении потоком материалов на производственных предприятиях; транспортировка и обстоятельства, влияющие на логистику. Логистическая система изучена в качестве внутреннего и внешнего фактора, влияющего на деятельность предприятия; дано определение термину «логистика». А так же исследованы статистические данные, связанные с транспортировкой товаров в Республике Узбекистан. В конце статьи показаны проблемы в организации логистической системы, ее недостатки и возможные ошибки. Для каждой указанной проблемы даны определения в отдельном порядке.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, производственные предприятия, внутренние и внешние факторы, логистическая услуга, проблемы, транспортировка товаров.

Introduction

Совершенствование системы логистики является основой экономики. Посредством системы логистики экономика регионов пересекается, отношение экспорта и импорта усиливаются, а также условия и системы снабжения работают эффективно.

Государственные расходы на совершенствование системы логистики и уменьшение проблем в ней ускоренными темпами будут оправданы. Экономический потенциал и интеграция стран на международном уровне также напрямую связаны с системой логистики.

Управление логистикой является актуальным не только на макро уровне, но и на микро уровне.

Потому что управление потока товарно-материальных ценностей на предприятии и определение каналов сбыта товаров непосредственно связано с логистикой. Покупатель может согласиться с предприятием работать в хороших бизнес-условиях, но если возникнут проблемы связанные с логистикой, поставкой товаров покупателю, то компания не сможет работать с таким покупателем, а также повлиять на маркетинговую политику.

Materials and Methods

Для того чтобы принимать обоснованные решения по управлению материальными потоками, необходимы определенные знания.

Impact Factor:

| | | |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| ISRA (India) = 3.117 | SIS (USA) = 0.912 | ICV (Poland) = 6.630 |
| ISI (Dubai, UAE) = 0.829 | ПИИЦ (Russia) = 0.156 | PIF (India) = 1.940 |
| GIF (Australia) = 0.564 | ESJI (KZ) = 8.716 | IBI (India) = 4.260 |
| JIF = 1.500 | SJIF (Morocco) = 5.667 | OAJI (USA) = 0.350 |

Деятельность по выработке этих знаний относят к логистике; соответственно большая группа определений трактует логистику как науку или научное направление: логистика — междисциплинарное научное направление, непосредственно связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков [6, с. 20].

Логистика - это наука о планировании, управлении, контроле и регулировании движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от источника первичного до конечного потребителя [9, с. 1].

Исходя из вышеупомянутых определений, логистика - это система, открывающая новые возможности для производства, которое может взять на себя любой источник ресурсов от самого начала до конечного потребителя.

Логистическая система – это приспособляющаяся система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции, состоящая, как правило, из нескольких подсистем и имеющая развитые связи с внешней средой [7, с. 21].

Отличительными свойствами логистических систем являются наличие потокового процесса и определенная системная целостность. Цель логистической системы – доставка товаров и изделий в заданное место, в нужном количестве и ассортименте, в максимально возможной степени подготовленных к производственному или личному потреблению при заданном уровне издержек.

Существующая в стране система логистики регулярно изучается и оценивается рядом международных организаций. Индекс эффективности логистики Всемирного банка также является одним из показателей для оценки логистики. Этот индекс был разработан отделом транспорта и торговли и направлен для оценки эффективности логистики стран мира. Индекс эффективности логистики (LPI) впервые был опубликован в 2007 г. Всемирный банк проводит исследования по показателям эффективности логистики каждые два года. Этот индекс изучен Международным Банком более 155 стран и рассчитан национальный индекс эффективности логистики 145 стран. Целью индекса является помочь странам выявить проблемы и возможности в сфере эффективности их торговой логистики путем измерения удобства системы логистики.

Основанный на общемировом опросе операторов на местах, таких как международные экспедиторские компании и службы экспресс-доставки, Индекс эффективности логистики измеряет удобство логистических систем 155 стран. При определении индекса учитываются количественные и качественные показатели. Индекс эффективности логистики помогает

построить профили удобства и «дружелюбности» системы логистики данных стран. Данный индекс измеряет эффективность по всей цепочке поставок логистических услуг в стране и дает оценку с двух позиций: с национальной и с международной.

Международный индекс эффективности логистики дает качественную оценку страны по шести компонентам на основании мнения торговых партнеров – экспертов в области логистики, работающих за пределами страны. Международный индекс эффективности логистики — это суммарный показатель эффективности работы сектора логистики, который объединяет данные о шести ключевых компонентах эффективности в единый комплексный показатель: эффективность работы таможенных органов, качество инфраструктуры, простота организации международных поставок товаров, компетентность и качество логистических услуг, возможность отслеживания грузов, соблюдение сроков поставок.

Национальный индекс эффективности логистики дает качественную и количественную оценку страны, на основании мнений экспертов в области логистики, работающих в стране. Он включает в себя подробную информацию о логистической среде, ключевых логистических процессах, учреждениях, информацию о времени выполнения операций и о стоимости.

Узбекистан занимает 117 место в рейтинге Всемирного банка. Российская Федерация занимает 85 место среди стран СНГ, Казахстан - 77 место, Польша - 31 место, Украина - 69 место, а Беларусь - 110 место. По этому показателю Узбекистан планирует увеличить свою позицию к 2019 году на 20 позиций. Вопрос систематизации работ в этом направлении является приоритетной задачей Указа Президента Республики Узбекистан от 17 января 2019 года «О Государственной программе по реализации Программы стратегического планирования Республики Узбекистан» № УП-5635 от 20 декабря 2017 года и Указом Президента Республики Узбекистан «Об инвестициях и социальном развитии Республики Узбекистан».

В области развития логистики в республике на макро уровне приняты многочисленные государственные законы и нормативные акты. В частности, Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 февраля 2013 года № ПП-56 «О создании и организации мульти модального центра логистики в Наманганской области» привело к подъему логистики на новый уровень в Наманганской области.

В 2019 году на республиканском уровне была проведена организационно-структурная работа по совершенствованию логистики и повышению ее эффективности. Для организации и осуществления логистической деятельности был

Impact Factor:

| | | |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| ISRA (India) = 3.117 | SIS (USA) = 0.912 | ICV (Poland) = 6.630 |
| ISI (Dubai, UAE) = 0.829 | ПИИЦ (Russia) = 0.156 | PIF (India) = 1.940 |
| GIF (Australia) = 0.564 | ESJI (KZ) = 8.716 | IBI (India) = 4.260 |
| JIF = 1.500 | SJIF (Morocco) = 5.667 | OAJI (USA) = 0.350 |

принят Постановление Президента Республики Узбекистан № УП-5647 от 1 февраля 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта». На основании этого Указа был принят Указ Президента Республики Узбекистан № ПП-4143 «Об организации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Узбекистан». Эти постановления и указы направлены на создание Министерства транспорта в республике, и задачи регулирования системы логистики возложен на министерство. Принятые Законы и Постановления сильно влияют на устойчивое развитие логистики в Республике Узбекистан, наряду экономически развитых стран.

Правительством страны принимаются меры по налаживанию механизма для эффективного использования информационно-коммуникационных технологий, транспортных перевозок и транспортной инфраструктуры. Однако тем не менее, темпы внедрения современных методов и технических средств логистики в практику организации и управления

грузопотоками ещё недостаточны. Если ещё недавно для отечественных предпринимателей было достаточно организовать только доставку грузов от поставщика до получателя, то теперь сформировался устойчивый спрос на увеличение спектра услуг по организации перевозок товаров - это организация интермодальных перевозок, т. е. последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза / товара при смене вида транспорта, доставка по принципу .от двери до двери., таможенная очистка, расфасовка, упаковка, хранение, товаров и т. д. В связи с этим, возникла необходимость в институциональном развитии логистической отрасли Узбекистана, повышении качества предоставляемых услуг в области промышленной, торговой, информационной, транспортной, складской, управленческой и других видов логистики [1, с. 437].

На рисунке показаны темпы роста объема грузоперевозок в Республике Узбекистан на период 2000-2017 года.

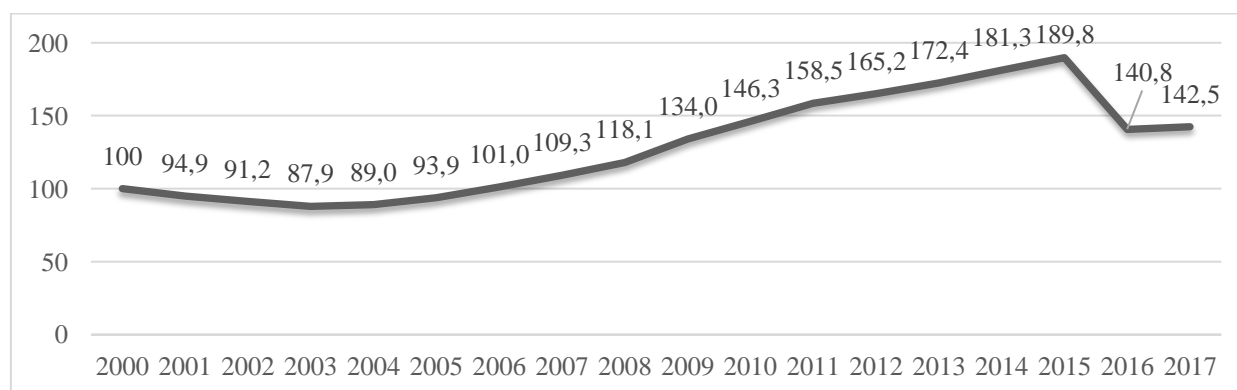


Рисунок 1 - Объем транспортировки товаров в Республике Узбекистан за 2000-2015 годы, (в процентном соотношении к 2000 году) [3]

Из рисунка видно, что по сравнению с 2000 годом объем грузоперевозок до 2005 года низкий, но в результате принятой правительством институциональной меры начиная с 2006 года по 2015 год непрерывно возросла. В 2015 году по сравнению с 2000 годом объем грузоперевозок возросла на 189,8 %, причиной которой является

повышение роста промышленных и сельскохозяйственных продуктов. В 2016 и 2017 годах этот показатель значительно возросла по сравнению с 2000 года, но по сравнению с другими годами она имеет относительно низкий уровень.

Impact Factor:

| | | |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| ISRA (India) = 3.117 | SIS (USA) = 0.912 | ICV (Poland) = 6.630 |
| ISI (Dubai, UAE) = 0.829 | ПИИЦ (Russia) = 0.156 | PIF (India) = 1.940 |
| GIF (Australia) = 0.564 | ESJI (KZ) = 8.716 | IBI (India) = 4.260 |
| JIF = 1.500 | SJIF (Morocco) = 5.667 | OAJI (USA) = 0.350 |



Рисунок 2 - Объем грузоперевозок в республике Узбекистан в 2000-2017 годы в разрезе видов транспорта, (в процентном соотношении к 2000 году) [3]

Как видно, из рисунка 2 объем грузоперевозок в республике Узбекистан приходится в основном на автомобильный транспорт.

Анализ данных последних 18 лет показывает, что если в 2000 году степень грузоперевозок автомобильным транспортом составил 87,1%, то в 2017 году этот показатель составил 88,4%. А грузоперевозок в железнодорожном транспорте из года в год постепенно возрастает.

Несмотря на увеличение объема грузоперевозок внутри республики, наблюдается ряд проблем, которые в конечном счете отрицательно влияют на взаимоотношение производителя с потребителем:

Нехватка на предприятии опытных и квалифицированных специалистов в сфере логистики. Недостаточно специалистов, которые могут прогнозировать на предприятии поток материалов по логистике; преобразовывать ресурсы, предназначенные к продаже или покупке, по требованиям логистики; оперативно и стратегически решать подобные задачи. Нехватка кадров отрицательно влияет не только на систему логистики, но и на маркетинговую политику предприятия.

Неразвитость системы управления складом на предприятии. Координирование деятельности системы резерва и склада – важная задача логистики. Если условия и объем склада не отвечают требованиям свойств и объема резерва, то увеличивается потеря материалов на предприятии. Это явление может привести к формированию дополнительных расходов предприятия или же к повышению себестоимости. Если внутри предприятия развита логистика для грузоперевозок и работает эффективно, то это приведет к сокращению расходов на складские хозяйства.

Увеличение затрат за счёт возврата пустых транспортных средств. В большинстве случаев, движение товарно-материальных запасов компании на другие объекты имеет одностороннюю причину, часто транспортные средства, поставляющие товары, возвращаются пустыми или теряют много времени, чтобы получить новый заказ на транспортировку товара в обратном направлении. Разрешение данной проблемы на микроуровне практически невозможно. Так как, поиск нового заказа после транспортировки первоначального товара тратится много времени или транспортное средство простаивает. Поэтому, в большинстве случаев, транспортные средства вынуждены возвращаться пустыми. В результате увеличиваются транспортные расходы.

Во многих производственных предприятиях нехватка финансовых возможностей на пользование частными логистическими услугами. Увеличение затрат за счет использованием логистической услугой не ограничивается возвратом транспортного средства пустым. Предприятий, не имеющих частной логистической услуги, интересуется финансовая сторона этой услуги. Так как, перевозка, поставка товаров требует от предприятия много технических средств. И в большом количестве предприятий среднего размера такой возможности нет. Это явление приводит к формированию новых затрат и увеличению себестоимости по отношению к конкурентам.

Низкий уровень прогнозирования потока материалов. Правильное прогнозирование объема материалов способствует экономии текущих расходов в логистике или их правильному управлению. Но во многих предприятиях за счет неточного обмена информации между маркетингом и производственным участком или в

Impact Factor:

| | | |
|--------------------------|------------------------|----------------------|
| ISRA (India) = 3.117 | SIS (USA) = 0.912 | ICV (Poland) = 6.630 |
| ISI (Dubai, UAE) = 0.829 | ПИИЦ (Russia) = 0.156 | PIF (India) = 1.940 |
| GIF (Australia) = 0.564 | ESJI (KZ) = 8.716 | IBI (India) = 4.260 |
| JIF = 1.500 | SJIF (Morocco) = 5.667 | OAJI (USA) = 0.350 |

результате того, что маркетинг рыночной деятельности начинает «хромать», прогноз материального потока не является возможным.

Наличие явлений, когда товар не поставляется в указанное время. Во многих случаях, из-за того, что путь транспортировки товаров лежит через город или горные территории, городские пробки или осадки в горных районах и т.п., наблюдается отставание от графика транспортировки груза. Если предприятие пользуется методом управления производственными ресурсами just in time, то может возникнуть риск приостановления процесса производства.

Наличие избыточного объема товарно-материальных резервов. Неправильное прогнозирование товарно-материальных резервов или неэффективное управление приводит к увеличению запасов на складе. В производственных предприятиях данное явление ведет за собой возникновение лишних затрат, связанных с управлением хозяйством склада.

Нехватка в международных перевозках транзитных направлений двухстороннего

интереса. Плохое взаимоотношение соседних стран отрицательно влияет на систему логистики. Любая страна решая задачи по экспорту или в заключении договора по импорту старается определить направления перевозки. Если государство имеет плохое отношение с соседними странами, между ними не будет выгодных транзитных соглашений. Это не только влияет на систему логистики, но и на рост экономики. Поэтому одним из основных условий успешной системы логистики является открытие взаимовыгодных транзитных коридоров.

Conclusion

Из вышеупомянутых проблем о логистике можно сделать вывод о том, что несвоевременное решение проблем, неправильное управление системы логистики, производственных предприятий приведет к серьезным неполадкам в сфере доставки до потребителя. Также излишние затраты и не эффективное использование рабочей времени понижает общей производственный рентабельность предприятия.

References:

1. Avulchaeva, F. J., & Turgunov, J. A. (2016). Voprosq klassifikatsii transportnoy logistiki v razreshenii problem mulg'ti modalg'nosti gruzoperevozok. *Molodoy uchyonqy*, № 3 (107).
2. Bauersoks, D. D., & Kloss, D. D. (2005). *Logistika: integrirovannaya tsepg' postavok* [Tekst]: per. s angl., 2-e izd. (p.639). Moscow: Olimp-Biznes.
3. (n.d.). *Dannqe Komiteta Statistiki Respubliki Uzbekistan*. Retrieved 2019, from [htt's://stat.uz/uz/statinfo/makroko-rsatkichlar](http://stat.uz/uz/statinfo/makroko-rsatkichlar)
4. Drozdov, P. A. (2008). *Osnovq logistiki: uchebnoe posobie*. (p.211). Minsk.
5. Elova, I. A. (2009). *Logistika. ucheb.-metod. Posobie*. M-vo obrazovaniya Respubliki Belarusg', Belarus. gos. un-t transp. (p.163). Gomelg': Bel GUT.
6. Gadjinskiy, A. M. (2007). *Logistika. Uchebnik*. 15-e izd., pererab. i dop. (p.472). Moscow: Izdatelg'sko-torgovaya korporatsiya «Dashkov i K°».
7. Levkin, G. G. (2009). *Logistika: teoriya i praktika*. (p.221). Rostov n/D: Feniks (Vqsshee obrazovanie).
8. Kristofer, M., & Pek, X. (2005). *Marketingovaya logistika*. (p.200). Moscow: Izdatelg'skiy dom «Texnologiya».
9. Miroshnichenko, M. A., & Duplyakina, O. K. (2015). Primenenie kontrollinga v logisticheskix sistemax organizatsii. *Nauchnqy jurnal KubGAU*, №108(04), <http://ej.kubagro.ru/2015/04/pdf/32.pdf>
10. Stepanov, V. I. (2006). *Logistika*. [Tekst] : uchebnik. (p.488). Moscow: TK «Velbi»; Izd-vo «Prospekt».