

ЛОГИСТИКА НА ТРАНСПОРТЕ

The Bulletin of Kazakh Academy of Transport and Communications named after M. Tynyshpayev
ISSN 1609-1817. Vol. 116, No.1 (2021), pp.170-176

EFFICIENCY OF CARGO DELIVERY THROUGH THE REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

Ainash Userbaeva, lecturer, Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakhstan;
ainashkz@bk.ru

Abstract. General concepts of logistics allow us to determine what a regional transport logistics system is. It is a complex economic system created within the borders of the region under consideration, providing a single process of transport services for optimally organized regional material flows.

The purpose of creating and operating Transport Logistics Systems is clearly and clearly formulated: the unconditional delivery of goods prepared as much as possible for production or personal consumption to the designated place and in the prescribed time, in the required quantity and assortment, with costs not exceeding the established level. The main elements of regional transport logistics systems are: transport, export and warehouse enterprises. They, in close contact with each other, implement the most effective options for the delivery of goods in terms of time and total costs. . According to Western experts, even in a highly organized economy, the development of logistics transport chains will reduce total costs by more than 20%. As for the Southern Region, 2 Railways, 12 sea and 3 river ports with infrastructure, about 60 shipping companies, about 140 freight forwarding companies, many road carriers, etc. can be potential participants in transport logistics systems. In addition, the principles of regional transport logistics systems include:

- total costs should be considered as a criterion for the optimality of the logistics system;
- the regional logistics system should be built step by step, in the form of simple but self-sufficient education in terms of the goals set in the first steps;
- an integral part of the regional logistics transport system should initially be an information subsystem that includes all management processes and all structural elements of this system and provides documentation support for material and financial flows;
- the logistics system can only work on the basis of coordination and standardization of all its components;
- a prerequisite for effective interaction of all participants within the logistics system is the presence of a material and other flow coordinator.

These principles are common to any situation. However, when implementing them in practice, it is necessary to take into account regional features, including the state of the transport industry, specific material flows, the region's participation in the country's Export, Import and transit, the intensity and direction of internal flows.

The logistics center is a large regional complex of engineering and technical facilities that provide cargo distribution services to cargo owners. Their structure meets modern European standards. First of all, these are warehouses of parts (components) and finished products, usually of a high level with several intermediate passages.

Keywords: transport, export, warehouse enterprises, logistics centers, consumer, customer, profit and profit

ӘОЖ 65.40

10.52167/1609-1817-2020-116-1-170-176

А.С. Усербаева¹

¹Логистика және көлік академиясы, Алматы, Қазақстан

АЙМАҚТЫҚ КӨЛІКТІК ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕ БОЙЫНША ЖҮКТЕРДІ ЖЕТКІЗУ ТИІМДІЛІГІ

Аңдатпа. Логистиканың жалпы тұжырымдамалары аймақтық көліктік логистикалық жүйенің не екенін анықтауға мүмкіндік береді. Бұл оңтайлы түрде

ұйымдастырылған аймақтық материалдық ағындарға көліктік қызмет көрсетудің бірыңғай процесін қамтамасыз ететін, қарастырылып отырған аймақтың шекараларында құрылған күрделі экономикалық жүйе.

Көліктік логистикалық жүйелерді құру және жұмыс істеу мақсаты айқын және нақты тұжырымдалған: өндірістік немесе жеке тұтынуға барынша дайындалған тауарларды белгіленген жерге және белгіленген мерзімде, қажетті мөлшерде және ассортиментте, белгіленген деңгейден аспайтын шығындармен сөзсіз жеткізу.

Аймақтық көліктік логистикалық жүйелердің негізгі элементтері: көлік, экспедиторлық және қойма кәсіпорындары болып табылады. Олар бір-бірімен тығыз байланыста уақыт пен жалпы шығындар тұрғысынан тауарларды жеткізудің тиімді нұсқаларын жүзеге асырады. Батыс мамандарының бағалауы бойынша, тіпті жоғары ұйымдастырылған экономикада да логистикалық көлік тізбегін дамыту жалпы шығындарды 20% - дан астамға қысқартуға мүмкіндік береді. Оңтүстік аймаққа келетін болсақ, 2 темір жол, инфрақұрылымы бар 12 теңіз және 3 өзен порты, 60-қа жуық кеме қатынасы компаниясы, 140-қа жуық экспедиторлық компания, көптеген автомобиль тасымалдаушылары және т. б. көліктік логистикалық жүйелердің әлеуетті қатысушылары бола алады.

Түйінді сөздер: көлік, экспорт, қойма кәсіпорындары, логистикалық орталықтар, тұтынушы, тапсырыс беруші, пайда.

Сонымен қатар аймақтық көліктік логистикалық жүйелердің принциптеріне мыналар жатады:

- жиынтық шығындарды логистикалық жүйенің жұмысының оңтайлылығының өлшемі ретінде қарастырған жөн;

- аймақтық логистикалық жүйе кезең-кезеңмен, алғашқы қадамдарда алға қойылған мақсаттар тұрғысынан қарапайым, бірақ өзін-өзі қамтамасыз ететін білім беру түрінде құрылуы керек;

- аймақтық логистикалық көлік жүйесінің ажырамас бөлігі бастапқыда осы жүйенің барлық басқару процестерін және барлық құрылымдық элементтерін қамтитын және материалдық және қаржылық ағындарды Құжаттамалық қамтамасыз ететін ақпараттық Ішкі жүйе болуы керек;

- логистикалық жүйе оның барлық құрамдас бөліктерін үйлестіру және стандарттау негізінде ғана жұмыс істей алады;

- логистикалық жүйе шеңберіндегі барлық қатысушылардың тиімді өзара әрекеттесуінің міндетті шарты материалдық және басқа ағындарды үйлестірушінің болуы.

Бұл принциптер кез-келген жағдайға ортақ. Алайда оларды іс жүзінде

іске асыру кезінде өңірлік ерекшеліктерді, оның ішінде көлік саласының жай-күйін, ерекше материалдық ағындарды, өңірдің ел экспортына, импортына және транзитіне қатысуын, ішкі ағындардың қарқындылығы мен бағыттылығын ескеру қажет.

Логистикалық орталық – жүк иелеріне жүктерді бөлу бойынша қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін инженерлік-техникалық құрылыстардың ірі аймақтық кешені. Олардың құрылымы қазіргі еуропалық стандарттарға сәйкес келеді. Ең алдымен, бұл бөлшектер (компоненттер) мен дайын өнімдердің қоймалары, әдетте, бірнеше аралық өткелдері бар жоғары деңгейлі.

Олардың арасында: бастапқы жүктерді қоймадан комиссиялық және жинақтау жүзеге асырылатын аймаққа және одан әрі дайын өнім қоймасына беруді қамтамасыз ететін көлік жүйесі; комиссиялық және тапсырыстарды жинақтау аймағы; буферлік қойма болады. Аймақтық логистикалық орталықтарды құру өндірушілерде жинақталған кезде жүкті сақтау уақытының азаюына байланысты аймақтағы қоймалардың жалпы сыйымдылығын азайтуға мүмкіндік береді. Логистикалық орталықты аймақтық басқару органдарымен келісе отырып,

аймақтың негізгі жүк ағындары өтетін көлік тораптарына орналастырған жөн. Аймақтық логистикалық орталықтардың негізі оңтүстік аймақтағы теңіз порттарының терминалдары немесе теміржол станциялары болуы мүмкін.

Аймақтық логистикалық жүйелер. Аймақ - бұл бірқатар белгілері бойынша басқа аумақтардан ерекшеленетін және белгілі бір тұтастыққа, оның құрамдас элементтерінің өзара байланысына ие белгілі бір аумақ. Аумақты аймақтарға бөлу әдетте аудандастыру деп аталады. Ол қойылған мақсаттарға сәйкес жүзеге асырылады, яғни әрқашан мақсатты немесе проблемалық түрде бағытталған. Бір аумақ үшін аудандастырудың көптеген түрлерін қолдануға болады. Аймақтық айырмашылықтардың белгілері - аймақтық демография, әлеуметтану, мәдениеттану, саясаттану және т. б. экономикалық аспектілері.

Логистикалық көзқарас тұрғысынан аймақты экономикалық жүйе ретінде түсіну қызығушылық тудырады. Қазіргі теорияларда аймақ көп функциялы және көп өлшемді жүйе ретінде зерттеледі.

Жалпы көлемде сусымалы (36,1 %), құймалы (32,2 %) жүктер мен қара металдар (27,6%) басым. Экспортта қара металдар (44,7 %) және сусымалы жүктер (36%) басым. Транзитке құймалы жүктердің (56,1 %) және сусымалы (29,6%) айтарлықтай үлес салмағы тән. Импорт жалпы жүк ағындарының өте аз бөлігін құрайды (1,8%) және онда бірінші орында жүк тасымалы (53,6%). Айта кету керек, нақты логистикалық жүйелер, әдетте, белгілі бір жүкті бір түрге тасымалдау үшін жасалады және әмбебап немесе көп салалы емес. Егер бұрын Логистикалық қызмет көрсету туралы негізінен контейнерленген және басқа ыдыс-аяқ жүктеріне қатысты айтатын болсақ, қазіргі уақытта олар үйілген және үйілген жүктерді де қамтиды.

Сонымен қатар логистиканың өзектілігін негізге ала отырып, оны бірнеше факторлармен түсіндіруге болады:

Біріншіден экономикалық фактормен - өйткені қазір компанияның

негізгі басымдылығы-компанияның кірісін ұлғайту және сапаны арттыру, тұтынушыға қызметтер кешенін көрсету мақсатында өндірістік шығындар мен айналым шығындарын азайту мүмкіндіктерін іздестіру арқылы, сондықтан нарықтық қатынастарды дамыту жағдайында «жобалау мен есептеу + пайда және кіріс + тұтынушы, тапсырушы» қағидаты логистиканың маңыздылығының өсуіне әкеледі.

Екіншіден ақпараттық факторлар бұл жерде информатика нарық пен логистиканы тығыз байланыстырады, өйткені ақпараттық ағындар логистикалық үрдістердің тақырыбы, құралы және құрамдас бөлігі болып табылады.

Үшіншіден техникалық фактор логистиканың басқару жүйесі ретінде, оның субъектілері мен объектілері қойма шаруашылығындағы және басқару саласындағы техникалық жетістіктер негізінде, басқаруды автоматтандыру және компьютерлендіру кезінде дамып, тауар жарақаттарында шешуші жетістікке жететіндігінде көрінеді.

Логистика - синергетикалық әсерге қол жеткізу мақсатында жүйелік тәсіл мен экономикалық ымыралар негізінде шикізаттың бастапқы көзінен дайын өнімнің түпкілікті тұтынушысына дейінгі материалдық ағындардың қозғалысын және олармен байланысты ақпараттық және қаржылық ағындарды басқаруды жетілдіру. Логистика салаларының бірі көлік логистикасы болып табылады, ол логистикалық тізбекте бірыңғай экономикалық нәтиже алуға бағытталған тауарларды бөлу процесінің қатысушылары болып табылатын көлік кәсіпорындары болып табылады. Көлік тауарларды таратудың логистикалық процесінде шикізат пен материалдарды жеткізушілерден бастап, әр түрлі делдалдарды қамтитын және дайын өнімді тұтынушыларға дейін, яғни бірыңғай көлік және өндіріс процесінің ажырамас бөлігі болып табылатын бірыңғай технологиялық тізбекті құрайды.

Материалдық ағымның қозғалыс жолындағы логистикалық операциялардың

едәуір бөлігі әртүрлі көлік құралдарының көмегімен жүзеге асырылады, ал көлік логистикалық жүйелер элементтері арасындағы байланыстырушы буын болып табылады.

Логистикадағы көліктің негізгі міндеті - шығындар мен уақыт шығындарын азайту. Көліктік логистиканы дербес облысқа бөлу мынадай факторларға байланысты:

- көліктің тұрақты және оңтайлы жұмыс істейтін «жабдықтау – өндіру – бөлу – тұтыну» жүйесін құру қабілеті;

- логистикалық жүйе шеңберінде көлік проблемаларын шешу қажеттілігі (шикізатты, жартылай фабрикаттарды және дайын өнімді бөлу арналарын таңдау кезінде);

- тауарды бастапқы шикізат көзінен дайын өнімді түпкілікті тұтынуға дейін жылжытуға арналған жалпы логистикалық шығындардағы көлік шығындарының жоғары үлесі (50% - ға дейін);

- сыртқы экономикалық сауда қызметінде тауарлар бағасындағы көліктік құрамдас бөліктің жоғары үлесі;

- ішкі тасымалдауда да, халықаралық қатынастарда да тауарларды оңтайлы жеткізуді ұйымдастыруда үлкен маңызы бар экспедиторлық кәсіпорындардың көп болуы.

Көлік логистикасының сондай-ақ тасымалдауды ұйымдастырудың негізінде жатқан өз қағидаттары бар:

- шығыстарды оңтайландыру-жылжымалы құрамның жүк көтергіштігін барынша толық пайдалану және қоймаларсыз жеткізілімдерді ұйымдастыру, Тапсырыс, жөнелту және қоймалау бірліктеріне жүктің көліктік партиясының еселігі және ыдысты стандарттау арқылы қол жеткізіледі.

- жүктің ауқымы мен ауқымынан үнемдеу – дәл осы ұйымдастыру қағидатымен 1 тонна жүк пен 1 км жол шығындары минималды болады.

- жеке арналарда жүк ағындарын шоғырландыру, тауарларды бөлу және экономикалық емес арналардан бас тарту.

- жүктерді «дәл мерзімінде» жеткізу-бірыңғай технологиялық көліктік-

өндірістік процесті әзірлеу және іске асыру негізінде жүзеге асырылады. Жеткізушілер мен олардың клиенттері үшін көлік логистикасының оңтайлылығы «теп-теңдік нүктелері» ұғымы болып табылады, Олардың орналасуы синергетикалық әсерге қол жеткізуде маңызды рөл атқаратын көлік шығындарын оңтайландырумен және көлік кәсіпорындарының бәсекелестерімен салыстырғанда көлік қызметтері нарығындағы үлесін арттырумен байланысты.

Логистикалық тізбектегі көлік жұмысын талдау маршруттарды оңтайландыру және жүк тиелген және бос көлік құралдарының кестесін жасау, көлік түрі мен ыдыстың оңтайлы үйлесімін, келісілген жеткізу уақыты мен тасымалдау қашықтығын анықтау үшін жүргізіледі. Мұндай талдау көлік шығындарын азайтуға мүмкіндік береді (10-15%).

Көлік логистикасы - бұл қажетті тауарлардың қажетті мөлшерін қажетті уақытқа және ең аз шығынмен оңтайлы маршрутпен қажетті нүктеге жылжыту екендігі белгілі. Көліктік логистикалық жүйені пайдалану нәтижесі «логистиканың алты ережесін» орындаудың жоғары ықтималдығы болып табылады: қажетті жүк, қажетті жерде, қажетті уақытта, қажетті мөлшерде, қажетті сапада, ең аз шығынмен деген ережеде.

Көлік логистикасы шешетін міндеттерге мамандар мыналарды кіргізеді:

- көлік жүйелерін, оның ішінде көлік дәліздері мен көлік тізбектерін құру;

- көлік-қойма процесінің технологиялық бірлігін қамтамасыз ету;

- көлік процесін қойма және өндіріс орындарымен бірлесіп жоспарлау;

- жүкті жеткізудің ұтымды бағытын айқындау;

- көлік құралының түрі мен түрін таңдау және т. б.

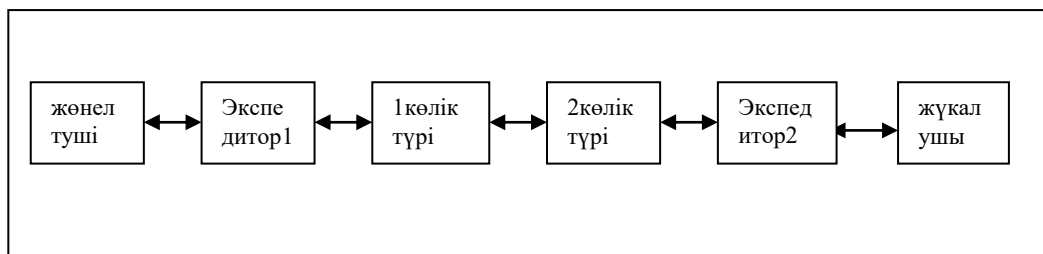
Көлік үрдісін ұйымдастырудың екі негізгі тәсілі бар:

- дәстүрлі;

- логистикалық, мультимодальды тасымалдау операторының қатысуымен.

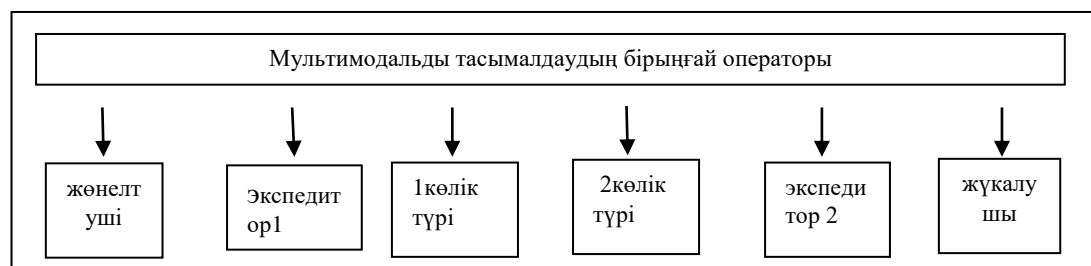
Дәстүрлі тәсілмен материалдық ағындарды басқарудың бірыңғай функциясы жоқ. Ақпарат пен қаржыны жылжыту мәселелеріндегі байланыстардың

үйлесімділігі төмен, өйткені олардың әрекеттерін үйлестіретін ешкім жоқ (сурет 1).



Аралас тасымалға логистикалық тұрғыдан келгенде көлік процесінің жаңа учаскесі — мультимодальді тасымалдаудың бірыңғай операторы қосылады. Мұндай оператордың болуы

материал ағынын жылжытуды жоспарлауға және шығуда көрсетілген параметрлерге қол жеткізуге мүмкіндік береді (2-сурет).



2-сурет. Аралас тасымалдаудың логистикалық тәсілі
Figure 2-logistics approach for mixed transportation

Келесі 1-кестеде аралас және логистикалық тәсілдерінің тасымалдарды ұйымдастырудың дәстүрлі салыстырмалы сипаттамасы келтірілген.

1-кесте - Аралас тасымалдауды ұйымдастырудың дәстүрлі және логистикалық тәсілдерінің салыстырмалы сипаттамасы

Table 1-Comparative characteristics of traditional and logistics approaches to the Organization of mixed transportation

Дәстүрлі тәсіл (тікелей және аралас тасымалдау)	Логистикалық тәсіл (тікелей және аралас тасымалдау)
Көліктің екі немесе одан да көп түрі	Көліктің екі немесе одан да көп түрі
Оператордың бірыңғай түрінің болмауы	Оператордың бірыңғай түрінің болуы
Тасымалдаудың мөлшерлемесінің болмауы	Тасымалдауға бірыңғай өтпелі мөлшерлеменің болуы
Қатысушылардың өзара әрекеттесуінің дәйекті схемасы	Қатысушылардың өзара әрекеттесуінің дәйекті орталық схемасы

Қорытынды:

Логистикалық көзқарас тұрғысынан аймақты экономикалық жүйе ретінде түсіну қызығушылық тудырады. Қазіргі теорияларда аймақ көп функциялы және көп өлшемді жүйе ретінде зерттеледі. Аймақтың төрт парадигмасы ең көп таралған:

-Аймақ квазимемлекеттік мемлекет ретінде мемлекет пен ұлттық экономиканың салыстырмалы түрде оқшауланған ішкі жүйесі болып табылады. Бұл жағдайда аймақтар аймақаралық экономикалық қатынастардың әртүрлі нысандарын және мемлекеттік органдармен өзара әрекеттесуді қамтамасыз етеді.

-Аймақ квазикорпорация ретінде өзін-өзі дамыту үшін айтарлықтай ресурстық әлеуетке ие ірі меншік және экономикалық қызмет субъектісі болып табылады.

-Аймақ – нарық - бұл белгілі бір аумақта экономикалық қызметтің жалпы шарттары бар әртүрлі тауарлар мен қызметтер, еңбек, несие-қаржы ресурстары, бағалы қағаздар, ақпарат, Білім және т.б. нарықтардың жиынтығы.

Экономикалық кеңістік келесі сипаттамалармен және параметрлермен сипатталады:

-кеңістік ауданының бірлігіне тығыздық (халық саны, жалпы өңірлік өнім көлемі, Табиғи ресурстар, негізгі капитал және т.б.);

-орналастыру (біртектілік, саралау, шоғырлану, халықтың бөлінуі және экономикалық қызмет көрсеткіштері, оның ішінде игерілмеген және игерілмеген аумақтардың болуы);

-байланыс (кеңістіктің бөліктері мен элементтері арасындағы экономикалық байланыстардың қарқындылығы, Көлік және коммуникациялық желілердің дамуымен анықталған тауарлардың, қызметтердің, капиталдың және адамдардың ұтқырлық шарттары).

Осылайша, егер біз логистикалық жүйелердің градациясын және иерархияны салыстыратын болсақ, онда келесі қорытынды жасауға болады.

Бұл жүйенің элементтердің күрделілігі, дербестігі және өзара тәуелділігі сияқты қасиеттерінің жоғары деңгейі аймақты макрологиялық және кейбір жағдайларда (аумақтық шектеулерді ескере отырып) мезологиялық деңгейлерге жатқызуға мүмкіндік береді.

Зерттеу нысаны ретінде аймақтың ерекшелігі логистикалық жүйенің құрылысына өз ерекшеліктерін жүктейді. Аймақтық экономика үшін - негізгі ұғымдардың бірі «экономикалық кеңістік» - бұл көптеген объектілер мен олардың арасындағы байланыстарды қамтитын қаныққан аумақ: елді мекендер, өнеркәсіптік кәсіпорындар, экономикалық дамыған және рекреациялық алаңдар, көлік және инженерлік желілер және тағы басқалар.

ӘДЕБИЕТ

- [1] Аникин Б. А. Логистика производства: теория и практика : Учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / В. А. Волочиенко, Р. В. Серышев ; отв. ред. Б. А. Аникин. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 454 с.
- [2] Левкин Г. Г. Коммерческая логистика: Учебное пособие для вузов / Г. Г. Левкин. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 375 с.
- [3] Мельников В. П. Логистика: Учебник для СПО / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк ; под общ. ред. В. П. Мельникова. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 287 с.
- [4] Неруш, Ю. М. Логистика : Учебник для академического бакалавриата / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 5-е изд., пер. и доп. — М. : Издательство «Юрайт», 2019. — 559 с.
- [5] Логистика складирования : Учебник.: ИНФРА-М, 2011.- 559 с.: 1 CD-R. (/ В.В. Дыбская.- М

REFERENCES

- [1] Anikin, B. A. *Logistika proizvodstva* [in Russian: logistics of production]: theory and practice: textbook and workshop for undergraduate and graduate / VA Volochienko, RV Seryshev; resp. ed. - Moscow: Yurayt Publishing House, 2019. — 454 p
- [2] Levkin, G. G. *Kommercheskaia logistika* [in Russian: Commercial logistics]: textbook for universities / G. G. Levkin. 2nd ed., Rev. and DOP. - M.: yurayt Publishing house, 2018. — 375 p

- [3] Melnikov, V. P. *Logistika* [in Russian: logistics]: textbook for PDF / V. p. Melnikov, A. G. Skhirtladze, A. K. Antonyuk; ed. - Moscow: Yurayt Publishing House, 2018. — 287 p.
- [4] Nerush M. *Logistika* [in Russian: logistics]: the textbook for the academic bachelor / Yu. M. Nerush, A. Yu., Nerush. - 5th ed., TRANS. and extra — M. : urait, 2019. — 559 p
- [5] Logistics of warehousing: textbook.: INFRA-M, 2011. - 559 p.: 1 CD-R. (/V. V. Dybskaya.- M

АЙМАҚТЫҚ КӨЛІКТІК ЛОГИСТИКАЛЫҚ ЖҮЙЕ БОЙЫНША ЖҮКТЕРДІ ЖЕТКІЗУ ТИІМДІЛІГІ

Усербаева Айнаш Сатановна - лектор, Логистика және көлік академиясы, Алматы, Қазақстан; ainashkz@bk.ru

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

Усербаева Айнаш Сатановна - лектор, Академия логистики и транспорта, г.Алматы, Казахстан; ainashkz@bk.ru

Аннотация. Общие понятия логистики позволяют определить, что такое региональная транспортная логистическая система. Это сложная экономическая система, выстроенная в границах рассматриваемого региона, обеспечивающая единый процесс транспортного обслуживания оптимально организованных региональных материальных потоков.

Четко сформулирована цель создания и функционирования транспортно-логистических систем: безусловная поставка товаров, максимально подготовленных к производственному или личному потреблению, к месту назначения и в установленные сроки, в необходимом количестве и ассортименте, с затратами, не превышающими установленного уровня.

Основными элементами региональных транспортно-логистических систем являются: транспортные, экспедиторские и складские предприятия. Они в тесной связи друг с другом реализуют выгодные варианты доставки товаров с точки зрения времени и общих затрат. По оценкам западных специалистов, даже в высокоорганизованной экономике развитие логистических транспортных цепочек позволит сократить общие затраты более чем на 20%. Что касается Южного региона, то потенциальными участниками транспортно-логистических систем могут стать 2 железные дороги, 12 морских и 3 речных порта с инфраструктурой, около 60 судоходных компаний, около 140 экспедиторских компаний, многие автомобильные перевозчики и др.

Ключевые слова: транспорт, экспорт, складские предприятия, логистические центры, потребитель, заказчик, прибыль.

The Bulletin of Kazakh Academy of Transport and Communications named after M. Tynyshpayev
ISSN 1609-1817. Vol. 116, No.1 (2021), pp.176-181

OPTIMIZATION OF EXISTING LOGISTICS PROBLEMS

Ainash Userbaeva, lecturer, Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakhstan; ainashkz@bk.ru

Abstract. Logistics as a science is the achievement of its goal by considering all business processes in the industry, its costs in the process of consideration, supervision, improvement, management. By reducing or optimizing the costs associated with logistics, i.e. by considering the costs that will have the main impact on the profit of the company being built by all entrepreneurs. In this regard, logistics in the company and enterprises takes on the role of a hidden unused resource, which provides a high competitive advantage for the promotion of this business. Delivery of certain materials, goods, orders to the customer, which is currently an important component of the quality of customer service, is an integral part of logistics in enterprises or firms. The time has passed when the customer of the product is interested only in the minimum price, so the entire chain of price management is located at the seller of the commercial department. Due to the current current, the basis of any trading company is the elite seller, for which he receives a lot of bonuses from his company and good bonuses from the companies that come in between. And the prices of goods are now balanced, and the customer is primarily interested in the quality of products and their service. We can say that high-quality services take