

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІЛІМ ЖӘНЕ
ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
КӨЛІК – ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



**«КӨЛІК ЖӘНЕ ЭНЕРГЕТИКАНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ:
ИННОВАЦИЯЛЫҚ ШЕШУ ТӘСІЛДЕРІ» X ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ БАЯНДАМАЛАР
ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО – ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ: «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА И
ЭНЕРГЕТИКИ: ПУТИ ИХ ИННОВАЦИОННОГО РЕШЕНИЯ»**

**PROCEEDINGS OF THE X INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICE
CONFERENCE «ACTUAL PROBLEMS OF TRANSPORT AND ENERGY:
THE WAYS OF ITS INNOVATIVE SOLUTIONS»**

Нұр-Сұлтан, 2022

УДК 656/621.31
ББК 39/31
А43

Редакционная коллегия:

Председатель – Мерзадинова Г.Т., Член Правления – Проректор по науке, коммерциализации и интернационализации ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, д.т.н., профессор; Заместитель председателя – Султанов Т.Т., заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Сулейменов Т.Б. – декан транспортно-энергетического факультета ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, д.т.н., профессор; Председатель «Әдеп» – Ахмедьянов А.У., к.т.н., доцент; Арпабеков М.И. – заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», д.т.н. профессор; Тогизбаева Б.Б. – заведующий кафедрой «Транспорт, транспортная техника и технологии», д.т.н. профессор; Байхожаева Б.У. – заведующий кафедрой «Стандартизация, сертификация и метрология», д.т.н. профессор; Жакишев Б.А.– заведующий кафедрой «Теплоэнергетика», к.т.н., доцент.

А43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: X Международная научно – практическая конференция, Нур-Султан, 17 марта 2022 /Подгот. Г.Т. Мерзадинова, Т.Б. Сулейменов, Т.Т. Султанов – Нур-Султан, 2022. – 597с.

ISBN 978-601-337-661-5

В сборник включены материалы X Международной научно – практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Нур-Султан 17 марта 2022 года.

Тематика статей и докладов участников конференции посвящена актуальным вопросам организации перевозок, движения и эксплуатации транспорта, стандартизации, метрологии и сертификации, транспорту, транспортной техники и технологии, теплоэнергетики и электроэнергетики.

Материалы конференции дают отражение научной деятельности ведущих ученых дальнего, ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.



© ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, 2022

"Яндекс.Такси". Сапарлар бос жүргізуші орындығымен өтеді, сынақ инженері жолаушылар орныналады. 2020 жылдың ақпанына қарай 5 мың нан астам сапар жасалды.

2019 жылғы қыркүйектегі жағдай бойынша Яндекстің пилотсыз автомобильдерінің жалпы жүрісі 1 млн км құрады (олардың 900 мыңы 2019 жылы жасалған).

2020 жылдың қыркүйегінде Яндекс пилотсыз автомобильдерді әзірлеу мен айналысатын бөлімшені Yandex Self-Driving Group (YandexSDG) жеке компаниясына бөлді.

"Яндекс.Такси" көлік қызметтерін ұсынуға уәкілетті серіктестер мен жұмыс істейді. Елдің заңнамасына байланысты бұл таксомоторлық компаниялар, такси станциялары, лицензияланған тасымалдаушылар, жеке кәсіпкерлер немесе тиісті рұқсаты бар басқа заңды тұлғалар болуы мүмкін. Компания жүргізушілерді "Таксометр" мобильдік қосымшасын қолдануға және жолаушылармен дұрыс қарым-қатынас жасауға үйретеді. Оқу бағдарламасын сәтті аяқтағандар жоғары рейтингке ие болады, бұл тапсырыс алудың артықшылығы.

2018 жылдың қараша айында Яндекс.Такси қазіргі уақытта Ресейде, Беларусьте және Қазақстанда іске асырылып жатқан жылдамдықты бақылау жобасы туралы жариялады. Жүйе автомобильдің жылдамдығын бақылайды және шекті жылдамдықтан асатын жүргізушілерге ескертулер жібереді. Жүйені іске қосқаннан кейін Яндекс жүргізушілері арасында жылдамдық 12 есеге кемиді. Uber сияқты, Яндекс жолдағы жүргізушілердің мінез-құлқын бақылау үшін телематикалық деректерді пайдаланады және тұрақсыз немесе агрессивті мінез-құлқты көрсететін жүргізушілерді тоқтата алады.

Жолаушылар мен жүргізушілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін "Яндекс.Такси" жүргізушілердің жұмысқа жұмсайлатын уақытын бақылайды. Бірнеше сағат үздіксіз жұмыс істегеннен кейін, олар жеткілікті дем алғанға дейін тапсырыс беруді тоқтатады [81]. Компания адам факторынан туындаған жол-көлік оқиғаларының санын азайту үшін назарды бақылау жүйесін дамытуда. Жасанды интеллект жүйесі драйвердің қашан шаршағанын немесе алаңдағанын анықтау үшін жыпылықтау және есу сияқты факторларды ескереді. "Яндекс.Такси" - ұқсас жүйесі бар автомобильдерді онлайн брондаудың жалғыз қызметі. Сонымен қатар, Яндекс рульде кімнің тұрғанын анықтау арқылы алаяқтықтың алдын алу үшін тұлғаны тану жүйесін әзірлейді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. <https://yantax.ru/kak-rabotaet.html>
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8#%D0%9E%D1%81%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8>
3. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81.%D0%A2%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8>

УДК 658.8

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РИСКОВ НА ПРИМЕРЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ «ZHARYQLOGISTIC»

Нураков С.Н., Сатанова Ә.А.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E-mail: enuter@yandex.kz, 0Satanova_2020@mail.ru)

Научная статья посвящена изучению логистических рисков компании в целом, а также при транспортировке зерна. Актуальность данной темы не вызывает сомнений, так как одним из принципов логистики является надежность в выполнении обязательств перед партнерами при осуществлении логистических операций, связанных с организацией доставки грузов. Логистические решения, направленные на снижение неопределенности в организации

доставки грузов, должны способствовать решению текущих задач доставки грузов, а также предотвращению и снижению возможных логистических рисков в будущем.

Риски, относящиеся к логистике, характеризуют вероятность наступления события при выполнении логистических операций: грузопереработки, транспортировки, складирования, управления запасами и других, - также к логистическим относятся риски, связанные с администрированием логистики, управлением логистическими функциями, операциями, т.е. процессами.

Общая карта рисков содержит риски, разделенные на две группы: внешние и внутренние. К внешним рискам отнесены макроэкономические, рыночные, политические, финансовые, риски трудовых ресурсов, техногенные и природно-климатические, научно-технические и технологические. Внутренними рисками являются производственно-технологические, технические и ресурсные, инвестиционные, риски структурных преобразований, кадровые и управленческие риски.

Факторы, оказывающие влияние на основные логистические риски:

- недостаточная координация отделов;
- разнородное информационное обеспечение;
- низкий уровень автоматизации управленческих задач и т.д.

Одной из важных задач компании это - разработка и внедрение высокоэффективных интегрированных транспортно-логистических технологий, обеспечивающих интеграцию всех видов транспорта, грузовладельцев, грузополучателя и других участников транспортного процесса в единой технологически совместимой системе, интеллектуальное управление транспортными и логистическими процессами, а также сокращение времени обработки отправок в эти терминалы логистической сети.

При экспорте зерна возникают множество системных и несистемных рисков из-за неразвитости логистической инфраструктуры по хранению и транспортировке зерна. Политические и таможенные барьеры стали главным препятствием, помимо высоких затрат на транспортировку. Ряд транзитных стран применяют фитосанитарные ограничения на казахстанское зерно, провозимое по из территории используя нетарифные барьеры.

При реализации зерна экспорт, необходимо выполнить мероприятия, которые бы не снижали уровень качества на всех этапах жизненного цикла продукции. Следует отметить, что практически все процессы, включая и товародвижение, несут в себе те или иные риски, которые могут привести к различным негативным последствиям.

В исследовании использовались следующие методы: сравнительный анализ, метод анализа документов.

Формирование теории и методология управления логистическими рисками посвящены работы А. Н. Стерлигова; в том числе транспорт: А. В. Григорьев, П. В. Куренков, Л. Б. Миротин, А. Ю. Михеев, К. Р. Мхитарян, В. А. Persianov, В. П. Федько. и т.д.).

Компания Zharyqlogistic занимается оказанием услуг транспортно-экспедиционных перевозок грузов по Казахстану, Китаю, России, Европе и СНГ. Компания не имеет собственного транспорта, грузоперевозки по заявкам от клиентов-заказчиков выполняются полностью привлеченным транспортом по договорам аренды.

При проведении анализа логистической деятельности были выделены следующие логистические риски в компании:

Таблица 1 Логистические риски компании

Признак	Вид риска
1. Организационный	Риски, связанные с ошибками поставщика, ошибками сотрудников аутсорсинговых фирм. Риски, связанные с внутренней организацией работы компании
2. Предпринимательские	Риск, связанный с приемкой; Риск, связанный с транспортировкой товара Риск снижения прибыли; Риск уменьшения товарооборота; Риск увеличения закупочных (оптовых) цен; Риски связанные с конкурирующими организациями
3. Правовые и экономические	Риски, связанные с кризисов, изменение курсов валют, пошлин, правовых режимов; Риск того, что контрагент не выполнит свои обязательства в срок (нарушение контрактных условий по оплате); Риски, связанные с условиями платежа;
4. Технический	Риск возникновения пожаров, аварий и поломок, приостановление работы сети. Форс-мажорные обстоятельства;
5. Техничко-технологический	Риск, связанный с поломкой, компьютерной техники и иного оборудования, при помощи которого осуществляется часть логистических функций.

В каждой логистической подсистеме компании можно выделить свои риски, указанные в таблице ниже.

Таблица 2. Логистические риски компании

Наименование логистических подсистем	Риск	Вариант решения проблемы
Закупки	Несоответствие цены качеству товара. Увеличение затрат на закупку 1 партии товара. Повышение тарифной стоимости перевозки.	Функционально-ценовой анализ. Соблюдение бюджетных ограничений. Оптимизация условий сделки
Транспортировка	Увеличение транспортных издержек. Нарушение графика поставок. Повреждение или утрата имущества. Простой транспортного средства.	Оптимизация маршрутов Диспетчеризация. Охрана имущества. Имущественное страхование. Страхование ответственности
Хранение	Иммобилизация материальных ресурсов. Утрата (хищение) имущества.	Управление запасами. Охрана имущества. Противопожарные мероприятия. Имущественное страхование
Материально-техническое снабжение	Несбалансированность (несоответствие объема поставок потребностям) Несоответствие по качеству материальных ресурсов. Ситуации возникновения дефицита. Сверхнормативные запасы. Невыполнение условий договора	Нормирование расхода материальных ресурсов. Входной контроль. Управление производственными запасами. Оперативные закупки. Управление производственными запасами.

	экспедитором. Изменение транспортного законодательства в период сделки. Налоговые риски по перевозкам. Разрыв контракта из-за действий властей страны, в которой находится контрагент. Задержка материальных ресурсов при транспортировке (в транзите)	Поставки «точно в срок»
--	---	-------------------------

В связи с тем, что, компания часто пользуется услугами сторонних организаций аутсорсинга, можно столкнуться с риском задержки сроков поставки, потери товара в пути, а также его порчи во время перевозки или перегрузки. Во избежание вышесказанных последствий необходимо пользоваться услугами страхования товара от повреждения, утери и порчи. Условия, по которым необходимо выбирать транспортную компанию для осуществления транспортировки зерна:

- География присутствия;
- Стоимость и сроки доставки груза;
- Оптимизация по срокам-ставкам и сервису;
- Возможность ежедневных отправок в любые направления;
- Круглосуточное отслеживание находящегося в пути груза;
- Возможность уведомления о месторасположении груза;
- Приостановка исполнения услуги доставки, изменение направления движения, возврат;
- Наличие официальной государственной регистрации и лицензии на осуществление транспортных услуг;
- Опыт работы в сфере грузоперевозок;
- Наличие полиса страхования транспортной компании;
- Регулярность выполнения рейсов и т.д.;
- Просчитывая сроки и стоимость доставки оборудования компания должна брать во внимания все условия.

Несоблюдение необходимой температуры, влажности при перевозке груза (зерно) также может повлечь порчу продукции и тоже грозит транспортно-экспедиционной компании получением штрафных документов с требованием возмещения ущерба, материальных затрат и других издержек.

Для принятия ряда мер для обеспечения защиты и уменьшения логистических рисков необходимо:

- внедрять или совершенствовать методы и технологии компании;
- детально изучить и анализировать ситуации, которые могут возникнуть в настоящем и будущем.
- выделить основные факторы, которые в большей мере влияют на эффективность деятельности предприятия и возникновение рисков.
- изучать и соблюдать законодательства;
- вести профессиональное бюджетирование, детально планировать работы.

Еще один метод минимизации риска при транспортировке зерна это - работа с собственным персоналом по усилению вовлеченности сотрудников логистических и коммерческих подразделений в процесс, повышение ответственности за результат транспортировки зерна.

Для этого необходимо постоянное обучение работников; повышение профессионального уровня персонала, приобретение знаний в области качества зерна, условий его хранения и транспортировки, повышение мотивации логистического персонала.

Предприятие, как и любая другая коммерческая компания, заинтересовано в минимизации рисков и увеличении прибыли. Чтобы правильно управлять рисками, необходимо знать методы, которые служат этому. Их реализация позволяет достичь ряда преимуществ, в том числе

увеличение вероятности достижения поставленных целей, модернизация всех доступных механизмов контроля или определение реальных затрат на инвестиционные проекты. При этом следует помнить, что риски не устраняются полностью. Их можно только уменьшить / ограничить, в основном путем введения профилактических мер.

Список использованных источников

1. Балдин К. В. Воробьев С. Н. Управление рисками. М.: ЮНИТИ, 2017.
2. Гурнович Т. Г., Остапенко Е. А., Молчаненко С. А. Оценка и анализ рисков: учебник. М. 2019.
3. Круи М. Основы риск-менеджмента: пер. с англ. М.: из-во Юрайт, 2015.

УДК 658.7

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ И ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ «ZHARYQLOGISTIC»

Нураков С.Н., Сатанова Ә.А.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E-mail: enuter@yandex.kz, Satanova_2020@mail.ru)

Актуальность исследования совершенствования методов и технологий транспортно-логистической компании обусловлена стремительным ростом темпов развития логистики, а также потребностью повышения эффективности деятельности предприятий рассматриваемой сферы в условиях пандемии новой коронавирусной инфекции и существующих противозидемических ограничений, из-за которых в течение длительного времени транспортно-логистические компании вынуждены были осуществлять свою деятельность не в полном объеме. Между тем, существуют категории грузоперевозок, которые очень важны для обеспечения жизнедеятельности целых регионов. К такой категории относятся перевозки продуктов питания, товаров, произведенных в сфере животноводства и растениеводства. В рамках данной работы совершенствование методов и технологии транспортно-логистической компании будет рассмотрено на примере зерна.

Зерно является весьма специфическим видом груза, требующим особенного подхода к организации системы транспортировки. Для доставки зерновых необходимо знать правила транспортировки. Зерно — продукт, который требует определенных условий хранения и транспортировки. Необходимо защитить от попадания осадков, во избежание порчи товара. При транспортировке должна соблюдаться температура и контролироваться влажность. Перед загрузкой следует проверить исправность тары.

Создание логистической системы распределения зерна позволяет найти наиболее оптимальные пути распределения произведенных зерновых культур и значительно снизить инфраструктурно-транзакционные издержки, а также увеличить скорость и качество проведения погрузочно-разгрузочных работ, что в результате позволит повысить прибыль участников зернового рынка за счет расширения объемов реализации зерна и повышения качества осуществляемых логистических услуг на всех этапах движения.

Наиболее слабым местом в логистической цепи перевозки и перевалки экспортных зерновых грузов является железнодорожная система страны. Изношенность вагонов зерновозов приводит к их дефициту в пиковые периоды перевозок. Существующая система эксплуатации вагонов-зерновозов является неэффективной, предполагая в основном повагонные отправки. Это приводит к увеличению оборота вагонов и снижению их продуктивности.