

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ» КЕАҚ

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»
XVIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XVIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»**

**PROCEEDINGS
of the XVIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»**

**2023
Астана**

УДК 001+37
ББК 72+74
G99

«GYLYM JÁNE BILIM – 2023» студенттер мен жас ғалымдардың XVIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XVIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «GYLYM JÁNE BILIM – 2023» = The XVIII International Scientific Conference for students and young scholars «GYLYM JÁNE BILIM – 2023». – Астана: – 6865 б. - қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-601-337-871-8

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 001+37
ББК 72+74

ISBN 978-601-337-871-8

**©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2023**

Көлденең топса арқылы өзара байланысқан екі тәуелсіз жартылай рамадан тұратын, жартылай рамаларды бір-біріне қатысты жылжыту мүмкіндігі бар біріктірілген көлік құралы белгілі. Топсаның ішінде жетек білігі орналасқан. Бұл шешімнің кемшілігі-жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдармен жүру кезінде көлік құралы тек төмен жылдамдықпен жүре алады. Сонымен қатар, жолсыз режимде бұл дизайн діріл мен шудың жоғарылауымен сипатталады. Қойылған міндетке негізінен барлық доңғалақтарға жетегі бар, көлденең бойлық топса арқылы өзара байланысқан екі тәуелсіз жартылай рамалары бар, артқы осьтің жетек білігі өтетін белгілі біріктірілген көлікте өнертабысқа сәйкес рамалар арасында реттелетін гидравликалық цилиндрлер орнатылғандығына байланысты қол жеткізіледі. Гидравликалық цилиндрлер жоғарғы ұштары бірінші жақтауға, ал төменгі ұштары екіншісіне бекітілген. Гидравликалық цилиндрлердің төменгі бекіту нүктелері жоғарғы жағына қатысты екі жаққа бөлінеді.

Қорытынды. Біріктірілген машиналардың бірнеше конструкциялары белгілі, олардың арасында машинаның бөліктерін бұғу арқылы бұру әдісі тығыз, күрделі және тар жол жағдайларына ең қолайлы болып табылады. Алайда, бұл бұрылыс әдісі, басқалар сияқты, бірқатар кемшіліктерге ие. Бұл мақалада бірнеше ұсынылған біріктірілген машиналардың конструкцияларының түрлері, онда қойылған мақсатқа бөлімдердің салыстырмалы айналуы, жеке бөліктің немесе машинаның екі бөлігінің айналу жылдамдығының өзгеруі арқылы қол жеткізіледі. Бұл ұсынылған артикуляциялық машиналардың дизайны олардың маневрлігін арттыру және бұрылу шығындарын азайту мақсатына қол жеткізуге мүмкіндік береді, қолданыстағы машиналармен салыстырғанда тиімдірек және әртүрлі мақсаттағы жаңа біріктірілген машиналарды әзірлеу кезінде пайдалануға ұсынылуы мүмкін.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Баженов, Е.Е. Теория автомобиля и трактора // Е.Е. Баженов. – Екатеринбург: УГТУ-УПИ, 2000. – 125 с
2. <https://helpiks.org/5-41267.html> // Конструктивные особенности самоходных погрузочно-транспортных и транспортных машин
3. Шмаков, А. Ю. Прогнозирование характеристик криволинейного движения сочлененных машин: дисс. ... канд. техн.наук. – М.: МГТУ, 2000.
4. Куляшов, А.П. Экологичность движителей транспортно-технологических машин // А.П. Куляшов, Е.В. Колотилин. – М.: Машиностроение, 1993. – 203 с.
5. Колесный трактор с шарнирно сочлененной рамой // Санкт-Петербург, Курортный р-н, г. Сестрорецк, ул. Всеволода Боброва, 28, кв. 8, Амельченко А.В. 2018г.
6. Сочлененное транспортное средство // Акционерное общество открытого типа “Автоцентр-Тольятти-ВАЗ” // Яковлев В. П., Наумов В. М., Кологривых Н. В., Яковлев Д. В., Романев В.А.

ӘОЖ 656.13

КӨЛІК ЖӘНЕ ЭКСПЕДИТОРЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕРДІ БАСҚАРУ ЖҮЙЕСІ

Еркін Жанкелді Бақытұлы

zhankeldi.erkin@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасының магистранты, Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекші – Сулейменов Т.Б.

Сыртқы экономикалық әдебиеттерде атап өтілген логистиканың жалпы түсінігінің қалыптасуы орын алды өте ұзақ жүрді және жабылды үш кезең болды: бөлшектену кезеңі,

кезең «классикалық» логистика және неологика кезеңі немесе екінші буын логистикасы. Осы уақыт ішінде тұжырымдамаарқайсысы үшін бірнеше даму кезеңдері мен деңгейлерінен өтті олардың көпшілігі өз басымдықтарымен сипатталды, сыни өнімді бөлу процесінің теориялары мен тәсілдері. Бөлшектену кезеңі (1920-1950 жж.) өзіншебасқарудың логистикалық алдындағы кезеңі болдытауар айналымы бытыраңқы болды.

Жабдықтау, тасымалдау, қоймалау, қорлар, өндіріс және бөлу бір-бірімен байланыссыз қызмет салалары ретінде жеке қарастырылды және жұмыс істеді. Іс жүзінде бұл, мысалы, фирманың (кәсіпорынның) көлік бөлімі көбінесе компанияның ұйымдық құрылымындағы шетелдік, тіпті «паразиттік элемент» ретінде қабылданады, көтерме сауда қосымшасы үшін. Компания ауқымындағы жұмыстың осы саласына жауапкершілік басқару вертикалының төменгі деңгейлерінің біріне жүктелді. Бірақ өндіріс көлемінің өсуімен және айналыс сферасының шығындарының өсуімен тауар айналымының көлік және басқа да функционалдық бағыттарының рөлі арта бастады. Осы қызмет бағыттарының әрқайсысында оңтайландыруға, соның ішінде тасымалдауды оңтайландыруға артықшылық беріле бастады. Оның критерийі қоғамдық көлікпен жүктерді тасымалдаудың ең төменгі бағасы және меншікті жылжымалы құраммен тасымалдауға кететін ең төменгі шығындар болды. Ілгерілеу «классикалық» логистика кезеңі.

Осы классикалық кезеңде (1950 жылдардың ортасы – кеш 1970 жж.) логистиканың жалпы концепциясы оның ішінде өткізудің біріккен кезеңдері: «концептуализация онжылдығы» кезеңі (1956-1965); логистика теориясын апробациялау кезеңі концепциясы (1966-1970 жж.) және кезеңінің «өзгеріс кезеңі логистикадағы басымдықтар» (1971-1979 ж.ж.) Экономиканың «сатушы нарығынан» «сатып алушылар нарығына» көшу кезеңінде орын алған «концептуализация онжылдығы» үшін логистиканың теориялық негіздерін қалыптастыру және фирмалардың шаруашылық тәжірибесінде оларды жүзеге асырудың ұйымдастыру шараларын әзірлеу тән. Бұл негіздер мен шаралар ең алдымен мыналарды қамтиды:

1) Міндетті шығындарды талдау жүк ағындарын бөлу арналарының нұсқалары;

2) Тауарлардың проблемаларына жүйелі көзқарасты қолдану туу;

3) Қызметтің кейбір бағыттарын оңтайландыру шығындарды талдау негізінде тауар айналымының салалары, яғни конъюгаттық есептерді кешенді шешу қоймаларды орналастыруды оңтайландыру, оңтайлысын анықтау тауарлар партияларының шағын мөлшері және оңтайлы жүктерді тасымалдау маршруттарының нұсқалары.

4) Мемлекеттік басқару органдарын құру тауар қозғалысы (мысалы, АҚШ-та 1963 ж таратуды басқару жөніндегі ұлттық кеңес 1985 жылы атауы өзгертілген материалдық құндылықтар негізгі міндеті болып табылатын логистикалық кеңеске логистиканы жүзеге асырудың нысандары мен әдістерін әзірлеу өндірісті басқаруға көзқарас және тауар қозғалысы.

5) Арнайы фирмалар мен кәсіпорындарда білім алу процесті басқаруға арналған құрылымдық бөлімшелер сомдық тауарларды жүйелік тәсіл негізінде бөлу. Конъюгаттық есептерді оптим бойынша кешенді шешу өнімді бөлу процесінің кейбір бағыттарын мизациялау «концептуализация онжылдығы» ішінде ғана қамтылды тауарларды бөлу.

Заманауи экономика жағдайында жүк тасымалдаудың тиімділігін арттыру маңызды мәселелердің бірі болып табылады даму бағыттары, және логистикалық шығындарды азайтпай мүмкін емес. Бәсекеге қабілеттілік экспедиторлық компанияның қызметі логистикалық қызметті ұйымдастыру әдістеріне тікелей байланысты, ал бизнесті ұйымдастырудағы соңғы тенденциялар экспедиторлық қызметті оңтайландыру процесінде логистиканың әдістері мен принциптерін әзірлеуге негіз болады. Сахналау және одан әріосы мәселелердің дамуы осы зерттеудің өзектілігі мен жаңалығын анықтайды. Зерттеу барысында көліктік-экспедиторлық қызметтің логистикасы тұжырымдамасының негіздеріқарастырылды; көлік-экспедиторлық қызметті реттеудің құқықтық аспектілері ашылды; жүктерді тасымалдау тарифтерін қалыптастыру ерекшеліктерін бөліп көрсету; ағымдағы проблемалар мен перспективаларды талдады.

Ресейдегі және Еуропалық Одақтағы автомобиль көлігінің динамикасы

2014–2015 жылдары (млн. тонна) Азия-Тынық мұхиты аймағы елдерінен жеткізілімдердің жаңа көліктік-логистикалық схемаларын іздеу. Азия-Тынық мұхиты аймағындағы елдердің үлесі өсті, ал Еуропамен сауда азайды. Тасымалдау осы елдерден басқа көлік түрлеріне негізделген. Басында экономикадағы қиындықтарға қарамастан 2015 жылы сала үшін ең жақсы көрсеткіш – әуе жүктері. Осыған қарамастан олардың жалпы жүк айналымындағы үлесі 1%-ға жуық, олардың жүк айналымы 13,4%-ға өсті [10].

Ресейдің оңтүстігіндегі порттардың рөлі айтарлықтай өсті. Ең жақсы динамиканы Балтықтағы (+8,1%), сондай-ақ Қиыр Шығыстағы (+5,2%) негізгі бәсекелестерін басып озған Азов-Қара теңіз бассейнінің порттары (+10,2%) көрсетті. Азов-Қара теңіздің үлесіне порттар ресейлік жүк айналымының үштен бір бөлігін құрайды. Ресей Көлік министрлігінің болжамдары бойынша, 2030 жылға дейін. Қырымды қоса алғанда, Азов-Қара теңіз бассейніндегі порттардың жүк айналымының үлесі 400 млн.тонна жүк тасымалданады, бұл бүгінгі көлемнен екі есе көп.

Мақалада экспедиторлық компанияның логистикалық қызметін ұйымдастыру және жетілдіру бойынша ғылыми-әдістемелік ұсыныстар әзірленіп, негізделді және жас серпінді дамып келе жатқан компания мысалында сыналды.

ООО ТК AvtoFors теориялық және практикалық негіздерін оқу нәтижесінде экспедиторлық компанияның логистикалық қызметін ұйымдастыру, деп қорытындылады авторлар жаңа ақпараттық жүйелерді пайдалану барлық логистикалық операцияларды айтарлықтай оңтайландырады, сондықтан логистикалық қызметті ұйымдастыруды жақсарту бойынша ұсыныстар ретінде ГЛОНАСС спутниктік навигациясын енгізу арқылы компанияның бағдарламалық жасақтамасын жаңарту жобасын ұсынды.

Күрделі интеграцияланған логистикалық жүйелер болып табылатын тауарды тарату желілері үшін экспедиторлық қызметтер белгілі бір заңдылықтарға негізделген. Олардың біріне сәйкес, күрделі жүйелердің жұмыс істеу тиімділігін айтарлықтай арттыру үшін оларды құрылымдау тәсілдерін оңтайландыру қажет. Тауарларды тарату желілері саласындағы осы объективті заңды іс жүзінде жүзеге асыру олардың көліктік-экспедиторлық қызметтерін логистикамен қамтамасыз етуді қарастырған жөн.

Қазіргі уақытта ұйымдастырушы ретінде экспедиторлық компаниялардың қызметі көлік процестері экономикалық тиімділікті арттырудың негізгі факторы болып табылады.

Жүктерді жеткізу жүйелері және тасымалдау процесінің логистикасы. Сонымен қатар, заманауи жағдайлары, экспедиторлық қызметтері жоғары деңгейде болуымен сипатталады көліктік-экспедиторлық қызметтер нарығындағы бәсекелестік. Бұл ретте, экспедиторлық қызмет көрсету тәжірибесін талдау кезінде экспедиторлық кәсіпорындардың жүк иелеріне қызмет көрсетуде әдістемелік тұрғыдан негізсіз, тиімсіз және бәсекеге қабілетсіз технологияларды қолдану фактілері анықталды. Соңғы ережені нарық жағдайында экспедиторлық қызметтерді ұйымдастыруды реттейтін әдістемелік ұсыныстардың жоқтығымен түсіндіруге болады. Экспедиторлардың, тіпті ірі компаниялардың басым көпшілігі жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың және тасымалдаушылардың жұмысын үйлестіре отырып, жүк иелерінің қажеттіліктерін толық қанағаттандыруға мүмкіндік бермейтін тасымалдауға келіп түсетін сұраныстарды өңдеудің осындай технологиялық схемаларын пайдаланады. Бұл логистикалық технология көліктің еркін түрлерінің болуын және бар дерекқорларға сәйкес кері жүктеу мүмкіндігін дәйекті тексеруге дейін азаяды. Өтініштердегі ауытқулардың ықтималдығы айтарлықтай жоғары болуы мүмкін, бұл клиенттерге қызмет көрсету сапасының деңгейін де, экспедиторлардың бәсекеге қабілеттілік деңгейін де төмендетеді. Тасымалдаушылар мен жүк иелерінің бірлескен жұмысын дұрыс ұйымдастыру болып табылатын экспедиторлық компанияның қызметі нақты нарық жағдайындағы экспедитор қызметінің тиімділігімен анықталады (басқарудың орталықтандырылған әдістері болмаған жағдайда), бұл өз кезегінде жалпы көлік жүйелерінің тиімділігін анықтауға мүмкіндік береді. Өйткені қазіргі заманғы экспедиторлық кәсіпорындардың қызметінде ұйымдастырушылық қана емес, сонымен қатар үлкен дәрежеде

делдалдық қызметтің белгілері көліктік-экспедиторлық қызметтер нарығында әртүрлі тараптардың мүдделерін үйлестіру қажеттілігін тудыратын даулы жағдайлар туындайды. Экспедиторлық қызмет көрсету процесі күрделі технологиялық процесс, оны басқару бала асырап алудың әртүрлі кезеңдерінде көптеген баламалармен бірге жүреді шешімдер. Қате шешімдерге байланысты қателердің құны айтарлықтай жоғары болуы мүмкін. Бұл жылжымалы құрамның тұрып қалуының жоғары құнын, жүктің зақымдануы мен жоғалу мүмкіндігін түсіндіреді, экспедитор үшін қосымша пайда. Осыған қарамастан, экспедиторлық қызметті басқару процедурасы шеңберінде шешім қабылдауды негіздеудегі заманауи логистикалық тәсіл көптеген мәселелерді шешуге мүмкіндік берді.

Жоғарыда келтірілген ережелердің көмегімен экономикалық тиімділікті арттыру саласында теориялық және эксперименттік зерттеулер жүргізудің ерекше маңыздылығын негіздеуге болады. Логистикалық тәсілді пайдалана отырып, қызметтерді жіберу процестері. Ең алдымен, логистиканың қазіргі жағдайының бірқатар проблемалық мәселелерін шешу қажет экспедиторлық қызмет көрсету, экспедиторлық қызмет саласындағы терминология мәселесін көрсету, экспедиторлық қызмет көрсетудің мазмұны мен ерекшеліктерін талдау, экспедитордың логистикалық функцияларын көрсету.

Қазіргі уақытта экспедиторлық қызметтердің логистикалық архитектурасы пайдалы жүктердің (жүк немесе жолаушылар) қозғалысына және логистикалық инфрақұрылым объектілерінің жұмысына тікелей жауапты тасымалдау операторларының бірыңғай үздіксіз желісі ретінде қабылданатынын атап өтуге болады. Бұл тұрғыда көліктің де маңызды рөлі бар тауарларды таратудың жаһандық жүйелерін қолдауда, адамдардың еңбек пен тұрмыста әлеуметтік қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін қалалық және перифериялық инфрақұрылымды ұстауда көрінеді. Сондықтан тиімді пайдалану үшін шаралар кешенін әзірлеу қажет ұлттық деңгейде де, халықаралық деңгейде де жүктер мен жолаушыларды жеткізуді ұйымдастырудағы көлік-логистикалық қызметтер мен логистикалық технологиялардың әлеуеті. Материалдық, қаржылық, ақпараттық, кадрлық және басқа да ағындар түрлерін тиімді басқару, жоспарлау және қамтамасыз ету негізін құрайтын қызмет түрін логистикалық технология деп түсіну керек. Бұл жағдайда логистиканың мақсаты тауарларды тиімді бөлу болып табылады. Материал ағынының басынан бастап, түпкілікті тұтынумен аяқталады.

Заманауи көліктік логистиканы дамыту, басқалармен қатар, экспедиторлық қызмет саласындағы шағын және орта бизнес құрылымдарының жойылуына әкеледі, олар ірі халықаралық көлік және тарату орталықтары сияқты ірі логистикалық құрылымдардың бәсекелестігіне төтеп беру. Тек осы орталықтар ғана өз жұмысында материалдық ағындарды бақылауға арналған заманауи ақпараттық технологиялар кешенін пайдалана алады және тауарларды түпкілікті тұтынушыларға жеткізу үшін тиімді логистикалық басқаруды қамтамасыз етеді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Авторы: Багинова Вера Владимировна, Федоров Лев Сергеевич, Сысоева Елена Александровна, Кузьмин Дмитрий Владимирович, Фен Шисюань, Логистика 2020- стр-10,11,12.
2. «Экономика и бизнес», авторы: Негреева В.В., Кузнецова Е.Д. 3-ббстр.
3. Автор: Дмитриев Александр Викторович, издание Функционирование логистических систем.
4. Официальный сайт программы NovaTrans [Электронный ресурс] URL: <https://novatr.ru/>
5. Trans-manager official site [electronic resource] URL: <http://www.trans-manager.ru/>