

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

В связи с этим, для решения данной проблемы предлагается продлить срок действия СЭЗ до 2060 года.

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 февраля 2018 года № 131 «Об утверждении перечней товаров, облагаемых налогом на добавленную стоимость по нулевой ставке, реализуемых на территорию специальной экономической зоны, полностью потребляемых при осуществлении деятельности, отвечающей целям создания специальных экономических зон».

На практике Участникам СЭЗ рациональней покупать товары в странах-членах ЕАЭС по нулевой ставке в связи с отсутствием в Перечне необходимых товаров. Проблема же заключается в том, что утверждённый Перечень товаров является ограниченным, не всегда отражает потребность Участников и процесс расширения данного перечня очень долгий.

Предлагается переход от «длинного списка» разрешенных товаров к «короткому списку» запрещенных видов по принципу «разрешено все, что не запрещено».

Вывод: Географическое расположение в области благоприятной природно-климатической зоне, наличие природных земель и водных ресурсов, прохождение по ее территории транспортных коридоров, а также близость к территориям других стран определяет наилучшее состояние СЭЗ на данный момент, если не учитывать ситуацию с пандемией. Несмотря на однобокость проблемных вопросов и путей решений, не стоит забывать, что такова Законодательная база нашей страны, которая как известно далеко не самая совершенная. И, к сожалению это – наверное и есть один из самых глобальных проблемных вопросов, поднятых в данной статье.

#### **Список использованных источников**

Стратегия развития специальной экономической зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» на 2020 – 2022 годы–Информация о текущей деятельности СЭЗ;

<https://www.gov.kz/memleket/entities/miid?lang=ru>– Статистические данные;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/N10T0000299>– Решение Комиссии таможенного союза от 28 мая 2010 года № 299;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1700000123#z284>– Кодекс Республики Казахстан «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» от 26 декабря 2017 года № 123-VI ЗРК;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1800016577/links>– Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 февраля 2018 года № 131.

**УДК 550**

### **УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПРОЦЕССАМИ НА ЗАВОДЕ «ТУЛПАР»**

**Нураков С.Н., Абдиева Д.М.**

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

Логистика решает вопросы рационализации материальных и связанных с ним и финансовых, информационных и сервисных потоков, а так же эффективного управления ими в процессе товародвижения; в стратегическом аспекте она выступает основным элементом согласования целей всех структурных звеньев различного функционального назначения и одним из факторов формирования ключевых компетенций предприятия. Принятие решений в области формирования логистической системы организации является сложным процессом, и с ним всегда связана не которая не определенность. При этом, процесс системы о ценочных показателей логистической деятельности предприятия должен базироваться на теории

компромиссов. Согласно ей, компромисс заключается в выборе на и более подходящих для оценки комбинаций показателей, единиц измерения и базы агрегирования. Это позволит конкретные данные о различных видах логистических операций и процессов, осуществляемых в пределах логистической системы предприятия, органично соединить между собой и в единой комплексной системе оценить результативность, и эффективность логистической деятельности не только предприятий, но и логистическую деятельность в границах цепей поставок.

Процесс управления транспортной логистикой на предприятии ТОО «ВЗТ «Тулпар» находится в значительной зависимости от работы отделов снабжения и логистики и таможенной очистки.

Основными функциями данных отделов являются:

Контроль поставок грузов и работа по претензиям (главные претензии заказчика груза к его перевозчику/поставщику разделяются на три категории: претензии по срокам доставки, претензии по сохранности груза, претензии по оплате);

Привлечение сторонних перевозчиков (необходимо предварительное согласование условий перевозок), формирование графиков транспорта с СВХ в г. Мадрид, Испания;

Экспедирование и отслеживание доставки, т.е. мониторинг перевозок, отслеживание состояния и местонахождения грузов, экспедирование реализуется при необходимости индивидуального подхода к отправке грузов.

Организация доставки груза, его перегрузка, хранение, выполнение иных работ с грузом таким образом, чтобы груз был доставлен на завод вовремя (в те сроки, которые определены договором) и в сохранности (безухудшения его потребительских свойств и без сверх нормативных потерь);

Организация фрахтования транспортных средств;

Контроль: наличия отправительской (экспедиторской) маркировки грузов;

Наличия отгисков и пломб на перевозочных средствах;

Отслеживание: Процесса выполнения погрузочно-разгрузочных, перевалочных, перегрузочных, упаковочных и складских работ; соблюдения условий и сроков хранения и выдачи грузов.

Обеспечение соблюдения условий договоров в ходе транспортно-экспедиционного обслуживания, требований нормативных правовых актов и международных договоров по вопросам транспортно-экспедиторской деятельности перевозки, безопасности труда, санитарной, пожарной, экологической и иной безопасности;

Оформление товарно-транспортных и иных сопроводительных документов на всех стадиях реализации транспортно-технологических схем и маршрутов доставки грузов;

Оформление документов, которые связаны со страхованием грузов;

Информирование руководства завода о движении груза;

Учет необходимой коммерческой документации;

Ведение дел согласно претензиям.



Рисунок 1 – Логистика комплектующих на территории завода

Одной из тенденций в сфере управления транспортной логистикой считается анализ транспортировки грузов, который необходим для оптимизации маршрутов, формирования графиков перевозок, улучшения парка транспортных средств или исследования деятельности привлекаемых перевозчиков. Стратегический анализ нужен для принятия долговременных решений (о главных перевозчиках, постоянных маршрутах, закупки или модернизации транспортных средств), оперативный анализ дает возможность находить эффективные частные решения.

В компании ТОО «ВЗТ «Тулпар» установлены следующие основные правила для отелов снабжения и логистики при закупе комплектующих:

Условия поставки должны быть:

Для иностранных поставщиков – FCAMadrid (при этом право собственности на груз переходит от Поставщика к Заказчику (заводу) после поставки грузов на СВХ в г.Мадрид);DAPNur-Sultan, в отдельных и редких случаях EXW.

Для местных поставщиков – DDP.

Несоответствующие материалы отправляются поставщику по отчету качества при содействии отдела логистики, с выставлением счета за перевозку поставщику

Официальным транспортным перевозчиком завода является АО «KTZExpress» и как и во многих транспортных компаниях, у них можно увидеть различные способы формирования тарифов: стоимость за километр, стоимость за час, стоимость по объему или массе перевозимого груза и др.

К наиболее существенным внешним факторам, оказывающим отрицательное влияние на эффективную логистику завода Тулпар можно отнести:

Частые и резкие изменения состояние рынка запасных частей зарубежом: недостаток сырья для производства материалов в связи с пандемией;

Недобросовестность отдельных поставщиков в исполнении обязательств по договору;

Высокие тарифы за простой и экстр. хранение грузов.

Завод Тулпар также, как и другие машиностроительные предприятия Казахстана, не застрахованы от данных ситуаций.

Таким образом, основная проблема завода это высокие транспортные издержки, непоставка и/или недопоставка комплектующих поставщиками своевременно для оптимальной

организации погрузки, которые приводят к задержкам сдачи сроков проекта и производственному простоя. Поэтому, в целях совершенствования функционирования завода, необходимо рассмотреть пути оптимизации экспортных поставок и транспортных издержек.

Для оптимизации логистического процесса компании ТОО «ВЗТ «Тулпар» с учетом выявленных проблем необходимо:

оптимизировать затраты на перевозку за счет точного графика поставок без срывов и задержек;

локализация комплектующих или определение предпочтений отечественным товаропроизводителям. В этом случае можно рассмотреть программу индустриализации Казахстана и на государственном уровне должен решаться вопрос поддержки предпринимателям данной сферы.

Рассмотрим проблему несвоевременной поставки запасных частей и частоте погрузок с СВХ Мадрида. Так как имеется большое количество поставщиков с разными сроками поставки, а для эффективности и целесообразности расходов на перевозку материалы необходимо забрать одной фурой, возникают трудности с организацией транспорта и доставкой материалов на завод для конечного использования. Для решения этой задачи предлагается оптимизировать работу с поставщиками и оперативно реагировать на все изменения.

Правильное и оперативное решение вопросов должно базироваться на следующих факторах:

Повышение уровня местного содержания комплектующих, связанного с широко масштабной государственной программой с акцентом на товары отечественного производства;

Организационно-методические мероприятия, базирующиеся на концепции логистики, рассматривающей движение материального потока как единого целого.

Так как эти факторы взаимосвязаны, то повышение уровня вышеупомянутых вопросов дает техническую возможность комплексно решать поставленные задачи.

Таким образом, из проведенного исследования по определению содержания сферы применения термина «логистика», мы склоняемся к мысли, что в целом, логистика решает вопросы рационализации материальных и связанных с ними финансовых, информационных и сервисных потоков, а так же эффективного управления ими в процессе товародвижения; в стратегическом аспекте она выступает основным элементом согласования целей всех структурных звеньев различного функционального назначения и одним из факторов формирования ключевых компетенций предприятия.

Принятие решений в области формирования логистической системы организации является сложным процессом, и с ним всегда связана неопределенность. При этом, процесс системы оценочных показателей логистической деятельности предприятия должен базироваться на теории компромиссов. Согласно, компромисс заключается в выборе наиболее подходящих для оценки комбинаций показателей, единиц измерения и базы агрегирования. Это позволит конкретные данные о различных видах логистических операций и процессов, осуществляемых в пределах логистической системы предприятия, органично соединить между собой и в единой комплексной системе оценить и результативность, и эффективность логистической деятельности не только предприятий, но и логистическую деятельность в границах цепей поставок.

Поэтому, в целях совершенствования финансовой и производственной составляющих завода, необходимо рассмотреть пути оптимизации транспортных издержек и локализацию комплектующих как способами решения вышеперечисленных проблем. Подводя итог выше сказанному можно с уверенностью сказать, что данные задачи становятся особо актуальными в условиях данной экономической ситуации нашей страны.

#### **Список использованных источников:**

Алесинская, Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления / Т.В. Алесинская.– Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2014.– 121 с.

Аникин, Б.А. Логистика: Учебник / Б.А.Аникин, Т.А. Родкина. - М., Изд-во Проспект, 2015. – 408 с.

Байда Е.А. Подходы к оценке качества логистических услуг // Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, новации: материалы Междунар. науч.-практ. конф.: Электронный ресурс. 2016. С. 972-976.

Володина Н.Л., Щеголева Т.В. Логистический подход к управлению материальными потоками в производстве // Интеграционные процессы в науке в современных условиях: междунар.науч.-практ. конф. 2016. – С.19-20.

**УДК 577**

## **МАТРИЦА АЛЬТЕРНАТИВ ДЛЯ СЭЗ «МЦПС «ХОРГОС»**

**Мухаметжанова А.В., Шайкенов Ш.Ш.**

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан  
(E- mail: mukhametzhanova.v@gmail.com, wwshyrak@gmail.com)

Аннотация: В данной статье рассмотрена текущая ситуация с туризмом, работа СЭЗ «МЦПС «Хоргос» как провайдера, роль Хоргоса в глобальной цепочке поставок, а также разработана матрица альтернатив.

Ключевые слова: Туризм, Специальная экономическая зона, МЦПС «Хоргос», провайдер, матрица альтернатив.

Исходя из целей создания СЭЗ «МЦПС «Хоргос» на ближайшие три года одной из основных стратегических целей является: • развитие туризма, в том числе делового туризма.

По результатам проведенных маркетинговых исследований, наблюдается динамика устойчивого роста спроса со стороны близлежащих населенных пунктов и удаленных областей Казахстана, провинций и Китая (Диаграмма 1). Поток посетителей поступательно растет вне зависимости от времени года, за исключением лишь национальных праздников.



Диаграмма 1. Фактические и прогнозные потоки (разработано автором)

Казахстанская часть	510	671	1134	1222	1210	1288	1855	2319	2551	2806	2946
Китайская часть	1830	2518	2784	2917	3245	3396	4668	5575	7433	8032	9353