

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.

УДК658.7

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ И ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ «ZHARYQLOGISTIC»

Сатанова Әйгерім Асқарқызы

Satanova_2020@mail.ru

Магистрант 2 курса ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель - С.Н. Нураков

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 противоэпидемических 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.

Проблемами изучения факторов, влияющих на формирование инновационных транспортно-логистических комплексов на примере стран Европейского Союза занимались В.А. Манова и А. С. Лебедева [1].

Возможности использования в сложных логистических системах интермодальных транспортных модулей для ускорения приемоотправочных и передаточных операций в условиях интенсификации международного товарообмена изучали в своих работах П. К. Рыбин, И. Д. Новикова и Ю. А. Мороз [2].

Как видно из анализа степени научной разработанности проблемы, достаточно мало исследований, посвященных деятельности транспортно-логистических компаний в сфере железнодорожных перевозок. Среди значимых работ можно отметить исследование И. М. Гулого, который провел анализ положительных результатов цифровой трансформации, в части динамики добавленной стоимости, созданной с применением цифровых технологий, роста онлайн-продаж, сокращения затрат труда в структуре себестоимости перевозок [3].

Однако, данная работа посвящена монополисту в организации железнодорожных перевозок зерна, а работа предприятий малого и среднего бизнеса, занятых в транспортно-логистическом комплексе на железнодорожном транспорте, остается недостаточно изученной проблемой, что обуславливает научную новизну настоящей статьи.

По своей сути транспортная логистика позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков как снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам — быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка.

Деятельность по совершенствованию методов и технологии транспортно-логистической компании будет рассмотрена на примере компании «Zharyqlogistic».

Целью транспортно-логистической компании является обеспечение качественного и надежного сервиса, отвечающего индивидуальным требованиям и запросам любого клиента, при разумных ценах и в сжатые сроки, а также создание максимально оптимизированной, высокотехнологичной и четко выстроенной структуры доставки грузов железнодорожным транспортом. Данный способ является экономически выгодным для транспортировки большого числа грузов. При этом в структуре перевозок лидирующей группой являются насыпные грузы.

В сравнении с 2019 году сократились железнодорожные перевозки в Иран через Актау порт. Снижение спроса привели к значительному сокращению экспорта в этот регион.

Одной из особенностей двадцатого года, является увеличение перевозок в КНР специализированным парком вагонов зерновозов, что стало последствием пандемии и повышением требований к безопасности зерновой продукции. Однако, 2021 году выгрузка вагонов в КНР практически не осуществляется, и порядка 2000 зерновозов стояли на границе, в том числе и зерновозы компании «Zharyqlogistic».

При систематизации полученной информации и анализе логистических процессов в компании были выявлены основные проблемы и сформулированы предложения по улучшению работы компании:

1. Для перевозок зерна используют арендованные специальные вагоны-зерновозы, которые являются разновидностью хоппера. Функция саморазгрузки значительно облегчает отдельные процессы транспортировки зерна. Однако, наряду с расходами компании на железнодорожные перевозки которые связаны с эксплуатацией инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, дополнительными платами и сборами, взимаемыми железными дорогами, расходами на доставку зерна на элеваторы автомобильным транспортом и его перегрузку на железнодорожный транспорт, а также с оплатой различных сертификатов, существенное влияние на величину расходов оказывает принадлежность вагонов зерновозов к парку вагонов собственности железных дорог или к парку собственных (арендованных вагонов).

Так как перевозка зерна в вагонах железных дорог, а также в вагонах, взятых у нее в аренду существенно не отличаются для компании можно приобрести зерновозы. Но также необходимо

учесть, что ввиду значительной стоимости новых вагонов-зерновозов стоимость перевозки в них зерна выше, чем при использовании вагонов собственности железных дорог.



Рисунок 1 – Структура показателей, необходимых для принятия решения о выборе оптимального маршрута

Также для перевозки зерна муки и других сыпучих грузов можно использовать крупнотоннажных контейнера общего назначения. Они перевозятся на специальных платформах. К тому же такие контейнеры-зерновозы, в отличие от хопперов не занимают станционных путей, и их можно складировать в несколько рядов-этажей на предназначенных для этой цели

2. Неправильно построенные маршруты доставки готовой продукции и нерациональное использование транспортных средств при перевозке грузов.

Перспективным направлением используемых методов и технологий транспортно-логистической деятельности в рассматриваемом случае является развитие маршрутизации перевозки для увеличения оборота вагонов компании. В этой связи предприятие решает важнейшую задачу – разработку оптимального маршрута при условии оказания качественных транспортно-логистических услуг. Все это в совокупности будет способствовать повышению производительности работы и формирует предпосылки для своевременной и качественной

доставки грузов на экспорт в большом количестве. Сама постановка вопроса о разработке и выборе оптимального маршрута грузоперевозки говорит о том, что для принятия решения мало знать исходные данные. Необходимо собрать и проанализировать множество показателей, отраженных на рисунке 1.

При этом необходимо учитывать, что разработка оптимального маршрута является весьма сложным и ответственным этапом, на основе которого строится вся логистическая цепочка, а значит, он является основополагающим в успешности всего мероприятия по грузоперевозке.

Также необходимо проводить систематический и своевременный мониторинг и анализ состояния транспорта, выявить проблемные зоны использования транспорта в обеспечении безопасности его передвижения, анализировать и контролировать соблюдение графика и маршрута передвижения груза посредством систем GPS.

Для повышения конкурентоспособности компании «Zharyqlogistic» необходимо улучшить качество транспортно-логистического сервиса в следующих направлениях:

- развивать производственно-техническую базу;
- повышать уровень взаимодействия и информационной связи между участниками перевозочного процесса, терминалами, складами, таможнями, другими предприятиями и потребителями их услуг;
- создавать единую нормативно-правовую базу, принимать современные законы в области транспортной логистики;

Для повышения доходов от логистической деятельности необходимо:

– повышение производительности труда. Достигается следующими методами: замена труда капиталом, повышение эффективности организации труда. – ввести учёт логистических издержек.

- Выявление, анализ и учёт логистических затрат должен быть систематическим и скоординированным.

Таким образом, была обоснована потребность в организации системного анализа сложной системы показателей, необходимых для принятия решения о выборе оптимального маршрута транспортно-логистической компанией в сфере железнодорожных перевозок. Проведение данного анализа можно оптимизировать за счет внедрения различных информационных технологий и инноваций искусственного интеллекта.

Список использованных источников

Манова В. А., Лебедева А. С. Факторы, определяющие формирование инновационных транспортно-логистических комплексов // Транспортные системы и технологии. – 2020. – №2. – С. 129-144.

Рыбин П. К., Новикова И. Д., Мороз Ю. А. Анализ потенциала контейнерных перевозок на примере Калининградского транспортного узла // Техник транспорта: образование и практика. – 2021. – №2. – С. 78-86.

Гулый И. М. Аналитические методы оценки цифровой трансформации в транспортно-логистическом бизнесе // Вестник евразийской науки. – 2021. – №13. – С. 47.