

of freight cars in international traffic (with amendments and additions as of 01.01.2020)].
Jelektronnyj resurs <https://osjd.org> › api › media › resources

[5] *Nerazvitaja infrastruktura pogranichnyh punktov RK meshaet rasshireniju mezhdunarodnoj trgovli* [In Russian: The underdeveloped infrastructure of the border points of the Republic of Kazakhstan hinders the expansion of international trade]. Jelektronnyj resurs <https://zonakz.net/>

МЕРОПРИЯТИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА ХОРГОС – АЛТЫНКОЛЬ

Карсыбаев Ержан Ертаевич, д.т.н., Академия гражданской авиации, г. Алматы, Казахстан; erzhlogist@mail.ru

Мусалиева Роза Джалиловна, к.т.н., Университет «Туран», г. Алматы, Казахстан; roza.mussaliyeva@mail.ru

Рахметжанов Ардак Айтказыевич, магистр, Пограничная академия, Алматы, Казахстан; raa8080@mail.ru

ХОРГАС - АЛТЫНКОЛЬ ШЕКАРАЛЫҚ КЕДЕНДІК ӨТКІЗУ ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ЖАҚСARTУ ШАРАЛАРЫ

Қарсыбаев Ержан Ертайұлы, т.ғ.д., Азаматтық авиация академиясы, Алматы, Қазақстан; erzhlogist@mail.ru

Мусалиева Роза Джалиловна, т.ғ.д., «Туран» университеті, Алматы, Қазақстан

Рахметжанов Ардак Айтказиевич, магистр, Шекара академиясы, Алматы, Қазақстан

Аңдатпа. Бұл мақалада Алтынкөл станциясының даму шаралары талқыланады. 1520 мм калибрлі вагондардан 1435 мм калибрлі вагондарға қайта тиеу және жылжымалы құрамның бір мемлекетаралық түйісу пункті қайта жүктелуін қамтамасыз ету процесін бақылау үшін, функцияларына мемлекетаралық түйісу пункті бос вагондарды жеткізу және оны бөлу кіретін бір жылжымалы құрам операторы қажет, ауыстыру пункттері олардың қажеттілігіне сәйкес. Сондай-ақ, станциядағы пойыздардың тәуліктік қабылдауын арттыру үшін 1520 мм калибрінде 3 қабылдау-жөнелту жолын салу жоспарланған. Жоспарланған жолдың ұзындығы 1200 метр немесе 84 кәдімгі вагон болады.

Түйінді сөздер: шекарадан өту, тасымалдауды ұйымдастыру, жүкті ауыстырып тиеу, Алтынкөл станциясы, жол өлшеуіш, жылжымалы құрам, кедендік операциялар.

The Bulletin of Kazakh Academy of Transport and Communications named after M. Tynyshpayev, ISSN 1609-1817, DOI 10.52167/1609-1817, Vol. 117, No.2 (2021) pp.50-58

FUNDAMENTALS OF LOGISTICS IMPROVEMENT ROAD TRANSPORT

Bitileuova Zukhra, Cand.Sci.(Eng.), Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakstan.

Ramazan Bekbol, doctoral student, Academy of Logistics and Transport, Almaty, Kazakstan.

Abstract: This article was characterized by the need to improve the quality of transport services, improve management mechanisms, use modern management methods, flexible response to changes in the population's needs for transport services, and the ever-increasing role of road transport in the context of socio-economic reconstruction aimed at improving the quality of life of the population of the Republic. However, at present, there is no unambiguous position between scientists and practitioners in logistics and transportation chain management on the composition of the main business processes related to this industry. For example, a common approach of information software professionals and system integrators in the field of transport chain management is to assign the following business processes to transport chain management: relationships with carriers, customers and partners; demand, sales and marketing management; Production/Operations and Logistics Planning management of logistics and financial operations; Managing the scheduling of orders and tasks Product lifecycle management procurement management; Asset management. Once again, it was considered that the terminology of United Capital Partners is at the stage of formation and development.

Over time, by observing the change in these indicators, the company can get an idea of how dynamic the chain of its transportation is and how well the strategy of increasing dynamics works. Therefore, the efficient use of advanced logistics concepts, methods and technologies requires a properly organized logistics knowledge base with modern trained specialists, enterprises. Therefore, at this stage of development for domestic companies, the main thing is to increase the base of professional education, continuous training and retraining of employees, including the production of good special literature in the state language.

Keywords: logistics systems, transport factor, logistics logistics and financial operations, transportation process, production and logistics capacity, information systems.

ӘОЖ 658.621

DOI 10.52167/1609-1817-2021-117-2-50-58

Битилеуова З.К , Рамазан Б.

Логистика және көлік академиясы Алматы қ., Қазақстан

АВТОКӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫН ЖЕТІЛДІРУДІҢ НЕГІЗДЕМЕЛЕРІ

Аңдатпа: Бұл мақалада көлік қызметтерінің сапасын жақсарту қажеттілігімен, басқару механизмін жетілдірумен, ішкі өндірістік көліктік қызмет көрсету жүйелерін қамтамасыз ете алатын, басқарудың қазіргі заманғы әдістерін қолданумен, халықтың көлік қызметтеріне қажеттіліктерінің өзгеруіне икемді жауап берумен сипатталып қарастырылады.

Түйінді сөздер: логистикалық жүйелер, көлік факторы, логистикалық логистикалық және қаржылық операциялар, тасымалдау процесі, өндірістік және логистикалық қуаттылық, ақпараттық жүйе.

Негіздеме.

Автокөлік ұлттық экономиканың тиімді дамуына әсер ете алатын мемлекеттің көлік жүйесінің маңызды элементтерінің бірі ретінде қарастырылуы керек. Сонымен бірге, экономиканың көлік кешені салаларының дамуына өзара әсері айқын анықталған, бұл олардың негізгі көрсеткіштерінің тікелей пропорционалды тәуелділігін анықтайды. Осыған байланысты өңірлердің көлік жүйесін

теңгерімді дамыту және орталық және жергілікті атқарушы органдардың көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелеріндегі өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі ерекше өзекті болып табылады, делінген Қазақстан Республикасының 2025 жылға дейінгі Көлік стратегиясында[1,2].

Зерттеу бөлімі.

Республика халқының өмір сүру сапасын жақсартуға бағытталған әлеуметтік-экономикалық қайта құру

жағдайында, автомобиль көлігінің рөлі тұрақты түрде артып келеді, өйткені ол көлік қызметтерінің сапасын жақсарту қажеттілігімен, басқару механизмін жетілдірумен, ішкі өндірістік көліктік қызмет көрсету жүйелерін қамтамасыз ете алатын, басқарудың қазіргі заманғы әдістерін қолданумен, халықтың көлік қызметтеріне қажеттіліктерінің өзгеруіне икемді жауап берумен сипатталады [2-5].

Көлік факторын есепке алу өндіргіш күштерді, экономиканың барлық секторларын дамыту мен орналастырудың, әлеуметтік және ғылыми-техникалық даму бағдарламаларын әзірлеудің қажетті шарты болып табылады.

Қазақстан Республикасында автомобиль көлігі мен желілерін, автомобиль жолдарын қалыптастыру мен дамытуда белгілі бір оң нәтижелер берген экономикалық реформалар жүргізілді, сонымен қатар көлік кешенінің дамуын баяулататын проблемалық сәттер де бар. Оларды еңсеру жолдарын анықтау, зерделеу және іздестіру көлік республиканың әлеуметтік-экономикалық дамуының тежеуші факторына айналмауы үшін қажет.

Дегенмен қазіргі уақытта логистика және тасымалдау тізбегін басқару (ТТБ) бойынша ғалымдар мен практиктердің арасында осы салаға қатысты негізгі бизнес-процестердің құрамы бойынша бір мәнді ұстаным жоқ. Мысалы, ТТБ саласындағы ақпараттық бағдарламалық өнімдер мамандары мен жүйелік интеграторлар арасында кең таралған көзқарас келесі бизнес-процестерді ТТБ-ға жатқызу болып табылады [6-9]:

- тасымалдаушылармен, клиенттермен және серіктестермен өзара қарым-қатынас;
- сұранысты, сатуды және маркетингті басқару;
- өндірісті/операцияларды және логистиканы жоспарлау;
- логистикалық және қаржылық операцияларды басқару;
- тапсырыстар мен тапсырмаларды диспетчерлеуді басқару;
- өнімнің өмірлік циклін басқару;

- сатып алуды басқару;
- активтерді басқару.

Бұл тағы бір рет UCP (*United Capital Partners*) терминологиясының қалыптасу және даму сатысында екенін көрсетеді. Бизнес-процесс-бұл анықталуы керек қызмет:

- бұл қызметтің жалпы тасымалдау тізбегі мен жеке қатынасшы үшін маңызы;
- клиенттер үшін қызмет нәтижелерінің құндылығы (сыртқы және ішкі);
- SCM (*Supply Chain Management*) - процестің нәтижелілігі мен тиімділігіне жауап беретін департамент;
- процесті орындау үшін қажетті ресурстар (персонал, өндірістік және логистикалық қуаттылықтар, жабдық, бағдарламалық қамтамасыз ету, орта, ақпарат және т. б.);
- процесті орындау технологиясы;
- қызметті бағалау, клиенттердің қанағаттану нәтижелерін бағалау көрсеткіштері.

Процестердің бірігуі тасымалдау тізбегінің белгісіздік жағдайындағы өзгерістерге бейімделу және басқару қабілетіне қатысты. Бұл тасымалдау тізбегі ресурстарды әртүрлі қажеттіліктерге сәйкес икемді түрде таратуы және процестерді бірдей қуаттылықтармен әртүрлі мақсаттарға жету үшін реттей алуы үшін қажет.

Желілік бірігу "бәсекелестік үшін ынтымақтастық" тұжырымдамасына негізделген, онда жеткізу тізбегінің әр қатынасшының күшті жақтары нарықтың қажеттіліктеріне жауап беруді жеделдету үшін бірлесіп қолданылады.

Виртуалды бірігу дегеніміз - келісілген ұжымаралық жоспарлау және нақты уақыт режимінде орындау процесінде тасымалдау тізбегі туралы ақпаратты барынша пайдалану.

Нарықтың өзгеретін талаптарына тасымалдау тізбегінің сезімталдық дәрежесін арттыру үшін жалпы ұсыныс өндіріс және тасымалдау процестерін ұйымдастырудан "қоймаға" (MTS) "тапсырысқа" (MTO) нұсқасына көшу

болып табылады. Алайда, егер біз болжанбайтын сұранысы бар тауарлар сегменті туралы айтатын болсақ, онда компания үшін стратегиялық маңызы бар өнімдер (мысалы, жаңа өнімдер) немесе тұтынушылары өз тапсырыстарының орындалуын күтуге дайын емес өте қысқа өмірлік циклі бар өнімдер болуы мүмкін (мысалы, маусымдық өнімдер). Таңдалған сегмент үшін жеткізудің ұзақ мерзімін ескере отырып, тасымалдау тізбегін "тапсырыс бойынша" жұмыс режиміне толық ауыстыру мүмкін болмауы мүмкін, өйткені бұл компанияның нарықтағы орнын айтарлықтай бұзады [10].

Уақыт өте келе осы көрсеткіштердің өзгеруін бақылау арқылы компания оның тасымалдау тізбегінің қаншалықты динамикалық екендігі және динамиканы жоғарылату стратегиясы қаншалықты жақсы жұмыс істейтіні туралы түсінік ала алады. Осылайша, есеп беру жүйесін құру және алынған нәтижелерді бақылау

жеткізілімдердің динамикалық тізбегінің стратегиясын әзірлеу және енгізу процесін аяқтайды.

Тасымалдау тізбегі қатынасушыларының электрондық құжат айналымы. ТТБ кезінде пайдаланылатын құжаттардың күрделілігі, үлкен өлшемділігі және үлкен санының болуы – электрондық деректермен алмасу (ЭДА) тұжырымдамасының пайда болуына себеп болды. Ең жалпы түсіндіруде ЭДА-бұл стандартты деректер форматын қолдана отырып және заманауи телекоммуникациялық технологияларға қызмет көрсететін пайдаланушылар арасындағы компьютерлік ақпарат алмасу.

ЭДА – ның көптеген анықтамалары бар, атап айтқанда, бүгінгі күні кең таралған бірі-контрагенттердің ақпараттық жүйелері арасында келісілген стандарттарға сәйкес құрылымдалған хабарламаларды электронды түрде беру.



Figure 1 - Traditional (a) and EDA (b) schemes of information exchange between the participants of the transmission chain

1 сурет - Тасымалдау тізбегіне қатысушылар арасындағы ақпарат алмасудың дәстүрлі (a) және ЭДА (б) сызбалары

Есеп жүйесіндегі модуль құжаттарды есеп жүйесіне автоматты түрде жүктеуге, өңдеуге және

контрагенттерге жіберуге мүмкіндік береді, бұл кезкелген есеп жүйелерімен және олардың ішкі деректер

форматтарымен жұмыс істеуді қамтамасыз етеді.

Корпоративтік ақпараттық жүйелер арасында тиімді ақпарат алмасуды жүзеге асыруға мүмкіндік беретін ЭДА – ның негізгі элементі-белгілі бір стандартқа сәйкес құрылымдалған деректер форматы

(қазіргі уақытта ЭДА жүйелерінде он екі стандарт қолданылады).

Бүгінгі таңда жеткізілім тізбегінде тауар-көлік ағындарын бақылаудың әртүрлі жүйелері өте көп, олардың ең көп тарағандары кестеде көрсетілген [11, 12].

1 кесте - Тауар-көлік ағындарының мониторинг жүйесі
Table 1 - Commodity transport flow monitoring system

Жүйе	Мүмкіндіктері
PCVtrak	Растрлық (сканерленген) карталармен жұмыс; картада шартты белгі түрінде бір немесе бірнеше (35-ке дейін) көлік құралдарын (КҚ) нақты уақытта көрсету; таңдалған КҚ-ны бақылау; көлік құралының географиялық координаттарын, бағытын, жылдамдығын мәтіндік түрде шығару; картадағы көлік құралының қозғалыс бағыты (векторы); картаға жекелеген нүктелі объектілерді, сызықтар мен жол нүктелерін салу; маршруттан ауытқу сигнализациясы (маршрут-екі жол нүктесінің арасындағы сызық); уақытты бөлу режимінде немесе сұраныс бойынша көлік құралынан координаттар алу мүмкіндігі; кезкелген радиостанцияға қосылу мүмкіндігі
GPS/AVL Subsystem	Векторлық және растрлық карталармен жұмыс; әртүрлі ақпараттық қабаттарды (жолдар, кварталдар, үйлер және т. б.) бейнелеу); пошталық мекенжайды картадағы нүктеге аудару, сондай-ақ берілген нүктенің мекенжайын көрсету (картада тиісті ақпарат болған жағдайда); компьютер экранындағы бір немесе бірнеше картографиялық терезелерде шартты белгілер түрінде КҚ тобын нақты уақытта көрсету; КҚ таңдалған тобын бақылау; географиялық координаттарды, бағытты, жылдамдықты, КҚ пошта мекенжайын көрсету; Көлікке орнатылған датчиктердің күйін мәтіндік түрде көрсету; диспетчер мен жүргізуші арасында екі жақты мәтіндік хабар алмасу; пайдаланушы жасаған түрлі қолданбалы бағдарламалар жүйесіне қосылу мүмкіндігі; тұтану сөндірілгеннен кейін радиостанцияны Автоматты ажырату режимі; ақпаратты жаңарту жылдамдығы секундына 5 машинаға дейін; КҚ-дан ақпаратты беруді тоқтату туралы сигнал беру
Videotrans	"АК[3] – жүргізуші", онлайн режимі (ақпарат алмасу); КҚ орналасқан жерін анықтау; екі жақты байланыс " клиент-тасымалдаушы"
BLACK BOX	Деректерді екі жақты беру (оның ішінде спутник арқылы); маршрутты жоспарлау; жүргізушінің жұмысын есепке алу; кеденмен ақпарат және құжаттар алмасу; КҚ орналасқан жерін тану; деректер банкімен байланыс
CIT	Орналасқан жерді 10 м дейінгі дәлдікпен анықтау; қауіптер, шектеулер және т. б. туралы ауызша хабарлау; маршрутты пернетақтамен енгізу; маршруттардың ДБ қолдау және толықтыру

LOGIQ Dispatch	КҚ-мен жедел байланыс; КҚ орналасқан жерін электрондық картада бақылау; КҚ-ға орнатылатын әртүрлі датчиктердің деректері бойынша Автомобиль мен жүктің жағдайын бақылау
Eutel TRACS	Барлық КҚ орналасқан жерін тұрақты автоматты анықтау, диспетчер болмаса да ақпаратты автоматты түрде алу және сақтау; КҚ-мен байланыс мүмкіндігі; мәтіндік Байланыс мүмкіндігі; Автомобиль мен жүктің параметрлерін қашықтықтан бақылау; төтенше жағдайдағы дабыл

- уақыттың нақты масштабындағы көлік құрамының (КҚ) ағымдағы координаттарын анықтайтын борттық спутниктік навигациялық қабылдағыш;

- борттық байланыс радиожабдығы;
- жергілікті жердің сандық картасын және қадағаланатын КҚ ағымдағы жағдайын дисплейлер экранына шығаратын диспетчерлік пункттің (ДП) компьютерлік және байланыс жабдығы;

- КҚ мен ДП арасында КҚ-ның ағымдағы координаттарын ДП-ға беру және олардың арасында символдық немесе сөйлеу нұсқасындағы кез келген ақпаратпен алмасу үшін екі жақты байланыс жүзеге асырылатын сол немесе өзге түрдегі байланыс радиолиниясы.

Оның қарапайым нұсқасында тауарларды жеткізу тізбегіне қатысатын бір көлік құралына қатысты мониторинг

жүйесі (сурет 2) келесі компоненттерден тұрады [13]:

Тасымалдау тізбектеріндегі тауар-көлік ағындарын бақылау жүйелері спутниктік телекоммуникациялық жүйелерді пайдалануға негізделген, соның арқасында жер үсті коммуникацияларының қымбат және кейбір жағдайларда сенімсіз инфрақұрылымынан бас тартуға мүмкіндік беретін нүкте-нүкте ғаламдық коммуникацияларын орнатуға болады. Спутниктік жүйелер негізінде интернетке асимметриялық қол жеткізу жүйелерін, электрондық коммерция жүйелерін және көптеген басқа жүйелерді құру перспективалы болып табылады, олар көптеген тасымалдау тізбектерінің клиенттері үшін бір уақытта үлкен көлемде ақпарат беруді қажет етеді.

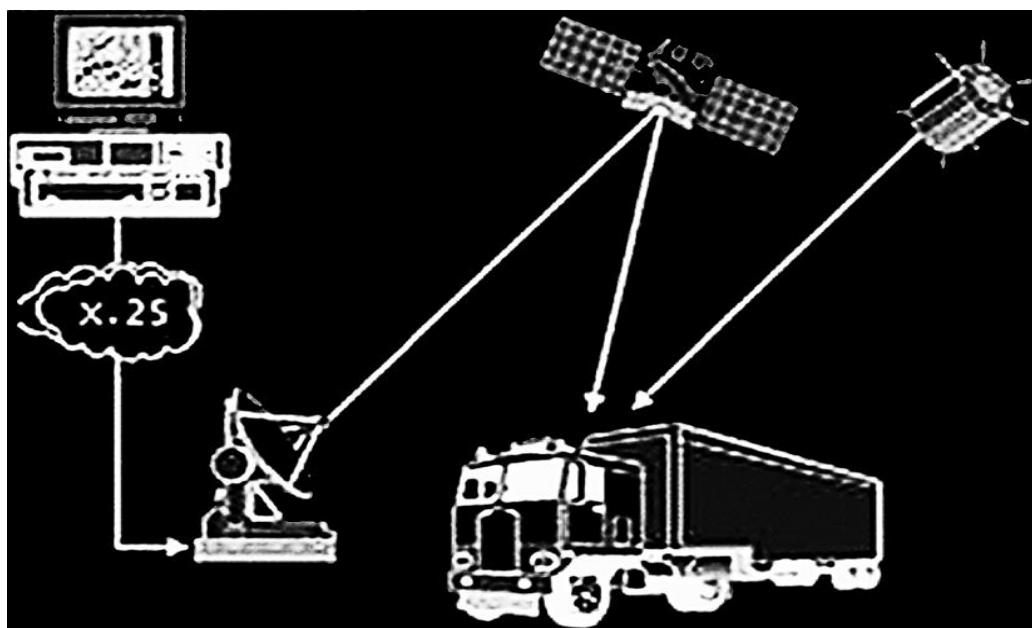


Figure 2 - The structure of the system for monitoring the flow of goods in the supply chain
2 сурет - Тасымалдау тізбектеріндегі тауар-көлік ағындарының мониторингі жүйесінің құрылымы

Спутниктік байланыс қызметтері нарығының белсенді дамуы спутниктік технологияның өзгеруін ынталандырады. Әр түрлі спутниктік қызметтер жалға алған "Мөлдір оқпандары" бар әмбебап заманауи спутниктердің орнына жаңа технологиялық буынның кең жолақты жерсеріктері, борттық көп сәулелі тар бағытты антенналар, ақпаратты өңдейтін қайталағыштар және жүйенің ғарыштық сегментіне негізгі желілік функциялардың бір бөлігін ауыстыруға мүмкіндік беретін интеркостальды сигналдарды ауыстыру.

Спутниктік желілердің көптеген жобаларында спутниктердің екі негізгі түрі қолданылады – геостационарлық (GEO) және төмен орбитальды (LEO).

Қазіргі уақытта геостационарлық орбиталарда жалпы құны 32 млрд доллардан асатын 270-тен астам коммерциялық спутник бар., тұтынушыларға жоғары жылдамдықты интерактивті қызметтерді ұсынады. Бүгінгі таңда әлемде төменгі және орта орбиталарды пайдалануға негізделген 30-дан астам ұлттық және халықаралық (аймақтық және жаһандық) спутниктік ұялы байланыс жобалары бар.

Ең танымал олардың ішінде мынадай [14]:

-Inmarsat-C халықаралық спутниктік ұялы байланыс жүйесі;

-GPS навигациялық жүйесі / Navstar;

-РФ спутниктік навигациялық жүйесі – ГЛОНАСС;

-CO Global орта орбиталық жүйесі;

-төменгі орбитальды Iridium жүйесі;

-GlobalStar төмен орбиталық жүйесі.

UCP-дегі анықтаушы фактор-үздіксіз келіп түсетін деректерді өңдеу және қажетті деректерді алу жылдамдығы мәліметтер. Ақпарат айналымы SCM шешімдерінің тиімділігіне айтарлықтай әсер етеді. Екінші жағынан, ақпараттық қоймалар тұжырымдамаларын пайдалану, ақпараттық ресурстарды бірлесіп иелену және деректерді интеллектуалды өңдеу негізінде құрылған логистикалық бизнес-процестерді бақылаудың заманауи

жүйелері бүгінде жоғары рентабельділікті қамтамасыз ете алады.

Жоғарыда заманауи тасымалдау тізбегіндегі технологиялармен жаңа инновациялық басқару жүйесін тиімді пайдалану амалдарымен әдістеріне арнаулы талдаумен негіздеме беріп өттік.

Өкінішке орай Қазақстандық компаниялар логистикалық білім базасын басқаруға жеткіліксіз көңіл бөліп отыр. Кәсіби білім базасы логистика саласы мамандарын даярлауда әртүрлі жүйелерден тұрады: қысқа мерзімді біліктілікті арттыру бағдарламаларынан бастап екінші жоғары білім мен логистика және SCM бойынша MBA – ға дейін. Мұнда SCM-жеткізушілерді, өндірушілерді, дистрибьюторларды және сатушыларды тиімді біріктіруге көмектесетін тәсілдер кешені. SCM клиенттердің сервистік талаптарын ескере отырып, қажетті өнімнің қажетті уақытта қажетті жерде ең аз шығынмен болуын қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін жүйе деп түсіну керек.

Отандық логистика қызметтері персоналы санының өсуі мен оны дайындау сапасы арасындағы алшақтықты жою (айқын шешімдерден басқа – "логистика" мамандығы оқытылатын жоғары оқу орындары санының ұлғаюы) сондай-ақ компанияның логистикалық білім базасын сауатты түрде басқаруға негізделуі тиіс. Бүгінгі таңда логисттерге (әсіресе менеджменттің жоғары және орта қызметкерлеріне), олардың логистика саласындағы кәсіби білім деңгейіне, байланысты қызметтердің жұмысын үйлестіре білуге, логистикалық қызметті бүкіл тасымалдау тізбегі ішінде біріктіруге қойылатын жоғары талаптар логистерді даярлау мен қайта даярлаудың көп сатылы корпоративтік құрылымын қалыптастыруды қажет етеді.

Қорытынды.

Жүргізілген зерттеулер көптеген отандық компаниялардың бүгінгі таңдағы басты проблемасы – қажетті басқару мәдениеті мен логистикалық білім базасының жеткіліксіз екенін көрсетті, бұл көптеген компанияларда логистикалық

инновацияларды пайдалану үшін ең басты кедергі болып отыр. Демек логистиканың алдыңғы қатарлы тұжырымдамаларын, әдістері мен технологияларын тиімді пайдалану үшін заманауи дайындалған мамандармен, кәсіпорындарда тиісті түрде ұйымдастырылған логистикалық білім

базасы қажет. Сондықтан дамудың осы кезеңінде отандық компаниялар үшін ең бастысы- кәсіби білім базасын арттыру, қызметкерлерді үздіксіз оқыту және қайта даярлау, оның ішінде мемлекеттік тілде жақсы арнайы әдебиеттерді шығару.

ӘДЕБИЕТ

- [1] Жанбирова Ж.Ф. Автокөлік логистикасы. Оқулық. Алматы, «Нұр-Принт», 2008 - 426 б.
- [2] G. Zhumatayeva, M. Nurgalieva, Zh. Bayburayeva Features of determining the cost of transport services. Доклады НАН РК №2-2020. ISSN 2224-5227 Volume 2, Number 330 (2020), 73 – 80
- [3] Жанбирова Ж.Ф. Өндірісті ұйымдастыру және кәсіпорын менеджменті. Оқулық- Алматы; «Эверо», 2021-368б
- [4] Левкин Г.Г., Саттаров Р.С. Логистика в транспортных системах. Учебное пособие: Издательство: Проспект Год издания: 2020г. стр.160
- [5] Старкова Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В.Сафонова // Научный журнал КубГАУ. – 2013. – №85(01). – С.25–32.
- [6] Дыбская В.В., Сергеев В.И. Мировые тренды развития управления цепями поставок // Логистика и управление цепями поставок. – 2018. – № 2. – С. 3–14.
- [7] Сергеев В.И. Логистика и управление цепями поставок – профессия XXI в.: аналитический обзор. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2019. – 271 с.
- [8] Жанбирова Ж.Г. и др. Modern aspects of modeling of transport routes in Kazakhstan. Известия НАН РК №2 ISSN 2224-5278 Volume 2, Number 434 (2019), 62 – 68.
- [9] Laurent Chevreux, Michael Hu, and Suketu Gandhi. Why Supply Chains Must Pivot. MIT Sloan Management Review, 19 July 2018.
- [10] Сергеев И.В. Мониторинг цифровых цепей поставок с использованием методологии Control Tower // РИСК. – 2019. – Т. 1. – С. 28– 34.
- [11] Accenture. Supply chain control towers in the high-tech industry. Электронный ресурс: URL: <https://www.accenture.com/nl-en/insight-newsupply-chain-control-tower>
- [12] Alias C., Goudz A., Jawale M. Generating a business model canvas for Future-Internet-based logistics control towers, 4th IEEE International Conference on Advanced Logistics and Transport, IEEE ICALT 2015.
- [13] Meekings A. and Briault S. The Control Tower approach to optimising complex service delivery performance, Measuring Business Excellence. – Vol. 17 (3). – P. 15–27.
- [14] Дыбская В.В., Сергеев В.И. Концепция Supply Chain Control Tower: методология проектирования и практическая реализация // Логистика и управление цепями поставок. – 2019. – № 2. – С. 3–15.

REFERENCES

- [1] Zhanbirov Zh.F. Avtokulik logistics. Oqulyk. Almaty, "Nur-Print", 2008 -426 b.
- [2] G. Zhumatayeva, M. Nurgalieva, Zh. Bayburayeva Features of determining the cost of transport services. NANRK reports No. 2-2020. ISSN 2224-5227 Volume 2, Number 330 (2020), 73 - 80
- [3] Zhanbirov Zh.F. Ondiristi uyymdastyru zhune kusiporyn management. Oqulyk- Almaty; Evero, 2021-368b
- [4] Levkin GG, Sattarov R.S. Logistics in transport systems. Study guide: Publisher: Prospect Year of publication: 2020 page 160

[5] Starkova N. O. Trends in the development of logistics services in the modern world market / N. O. Starkova, S. M. Savvidi, M. V. Safonova // Scientific journal of KubSAU. - 2013. - No. 85 (01). - P. 25–32.

[6] Dybskaya V.V., Sergeev V.I. Global trends in the development of supply chain management // Logistics and supply chain management. - 2018. - No. 2. - P. 3–14.

[7] Sergeev V.I. Logistics and supply chain management - the profession of the XXI century: an analytical review. - М.: Ed. House of the Higher School of Economics, 2019. -- 271 p.

[8] Zhanbirov Zh.G. etc. Modern aspects of modeling of transport routes in Kazakhstan. Bulletin of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakhstan No. 2 ISSN 2224-5278 Volume 2, Number 434 (2019), 62 - 68.

[9] Laurent Chevreux, Michael Hu, and Suketu Gandhi. Why Supply Chains Must Pivot. MIT Sloan Management Review, 19 July 2018.

[10] Sergeev I.V. Monitoring digital supply chains using the Control Tower methodology // RISK. - 2019. - Т. 1. - С. 28–34.

[11] Accenture. Supply chain control towers in the high-tech industry. Electronic resource: URL: <https://www.accenture.com/nl-en/insight-newsupply-chain-control-tower>

[12] Alias C., Goudz A., Jawale M. Generating a business model canvas for Future-Internet-based logistics control towers, 4th IEEE International Conference on Advanced Logistics and Transport, IEEE ICALT 2015.

[13] Meekings A. and Briault S. The Control Tower approach to optimizing complex service delivery performance, Measuring Business Excellence. - Vol. 17 (3). - P. 15–27.

[14] Dybskaya V.V., Sergeev V.I. Supply Chain Control Tower concept: design methodology and practical implementation // Logistics and supply chain management. - 2019. - No. 2. - P. 3–15.

АВТОКӨЛІК ЛОГИСТИКАСЫН ЖЕТІЛДІРУДІҢ НЕГІЗДЕМЕЛЕРІ

Битилеуова Зухра Кадесовна, т.ғ.к., Логистика және көлік академиясы, Алматы, Қазақстан, zuhra_kadesovna@mail.ru

Рамазан Бекбол, докторант, Логистика және көлік академиясы, Алматы, Қазақстан, bek.ramazan@mail.ru

ОСНОВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Битилеуова Зухра Кадесовна, к.т.н., Академия логистики и транспорта, Алматы, Казахстан, zuhra_kadesovna@mail.ru

Рамазан Бекбол, докторант, Академия логистики и транспорта, Алматы, Казахстан, bek.ramazan@mail.ru

Аннотация: В данной статье описывается необходимость повышения качества транспортных услуг, совершенствования механизма управления, использования современных методов управления, позволяющих оказывать отечественные производственные транспортные услуги, гибкого реагирования на изменение потребностей населения в транспортных услугах.

Ключевые слова: логистические системы, транспортный фактор, логистика и финансовые операции, транспортный процесс, производственные и логистические мощности, информационные системы.