

ОТЗЫВ

на автореферат диссертационной работы

КУДАЙБЕРГЕНА Каната Жакыпулы на тему: «Разработка механизма ситуационного управления цепочками поставок в транспортно-логистической системе промышленного холдинга», представленную на соискание ученой степени кандидата технических наук (специальность 2.3.1 – Системный анализ, управление и обработка информации)

Актуальность проведенного исследования заключается в том, что логистика как наука и практическая деятельность стала неотъемлемой частью и инструментом современного промышленного предприятия. По своей сущности логистика носит универсальный характер, ибо многие структурные подразделения на предприятия занимаются логистикой и используют логистические методы управления производством. Отсюда возникает необходимость оптимизации и эффективного использования логистической производственно-коммерческой структуры. В этой связи логистика составляет инструментарий управления производственно-коммерческой деятельностью, в котором используются специальные концепции логистики и экономико-математические методы, позволяющие определить скрытые резервы и потенциальные возможности промышленного предприятия.

Таким образом, устойчивое обеспечение материальными ресурсами промышленных предприятий на основе оптимизация транспортно-логистической деятельности является актуальной научной и практической задачей, решение которой позволит повысить эффективность и финансовую устойчивость деятельности посредством снижения затрат дочерних предприятий на услуги транспорта.

Оценка содержания работы. Данная работа посвящена исследованию причин низкой эффективности логистических систем промышленных предприятий на территории стран СНГ и методам организации эффективной структуры управления и операционной логистической деятельности, которые позволяют достичь существенного экономического эффекта и сократить долю логистических затрат в себестоимости готовой продукции. Предлагаемое исследование является комплексным и затрагивает главные аспекты деятельности логистических подразделений и компаний, а именно управленческую, мотивационную, операционную, процессную и информационную функцию от момента создания внутренней транспортной компании промышленного холдинга до 4PL-оператора.

Практическая часть данной работы определяется возможностью поиска оптимального баланса логистических затрат, сервиса и рисков зависимости от сторонних логистических операторов, снижением доли логистических затрат в себестоимости готовой продукции промышленных холдингов и развитием логистических систем промышленных холдингов стран СНГ.

В работе достаточно детально и разнообразно раскрыты вопросы централизации управления транспортно-логистическими процессами в рамках промышленных холдингов. На этой основе автор решил взять за отправную точку логистическую компанию промышленного холдинга, в рамках которой частично проведена централизация логистики. Более того, автор провел маркетинговое исследование, которое показало, что именно такое состояние логистики является наиболее типовым случаем на предприятиях стран СНГ.

Проведенное исследование предназначено для научно-исследовательских институтов, занимающихся проблемами транспортной логистики, ТОП-менеджмента промышленных холдингов, а также, руководителей логистических служб и логистических компаний крупных промышленных холдингов, в функционал которых входят вопросы управления и оптимизации автотранспортных перевозок.

Основные положения диссертации использованы в ТОО «Торгово-транспортная компания», входящей в структуру АО «Национальная атомная компания «Казатомпром» (Республика Казахстан) при создании модели планирования, управления и выбора оптимальных целевых схем цепочки поставок и в Акционерном обществе «Самрук-Энерго» (Республика Казахстан) при формировании модели определения справедливой цены в многоуровневой логистической системе управления транспортными операциями, что подтверждается соответствующими актами внедрения.

В связи с увеличением добычи урана, возникает необходимость развития системы логистики и инфраструктурных возможностей ТОО «Торгово-транспортная компания», с целью бесперебойного обеспечения материальными ресурсами уранодобывающих предприятий в соответствии со стратегией развития АО «НАК «Казатомпром» до 2030 года.

Проведенные исследования позволили автору сделать следующие выводы и рекомендации. Ожидаемые результаты деятельности торгово-транспортной компании после решения диссертационных задач приведут к следующему: повышение уровня транспортных услуг с оптимальной схемой перевозок; повышение эффективности логистической и закупочной деятельности; повышение уровня автоматизации процессов и энергоэффективности; продление срока службы автотранспортных средств; независимость от областных дорог; безопасное движение автотранспортных средств; соответствие экологической безопасности окружающей среде; повышение уровня социальной стабильности.

При этом достигаются следующие результаты для промышленного холдинга: удержание лидирующего положения на рынке предоставляемых услуг; увеличение объемов реализации на текущем рынке; модернизация существующего производства с целью снижения издержек; рост доходности оказываемых услуг.

Таким образом, судя по представленным в автореферате материалам, работа актуальна, полна, качественна, выполнена на высоком профессиональном уровне, является законченной научно-квалификационной работой.

В рецензируемой диссертационной работе имеются следующие **замечания**:

- рассматриваемый в работе инновационный подход определения «справедливой ответственности» представлен как некий вид страхования рисков заказчика всей цепочки поставок, однако страховыми гарантами цепочки являются сами участники цепочки, что значительно повышает зону их ответственности за возможные сбои и может существенно влиять на стоимость. В этой связи возникает вопрос, насколько корректным выглядит вменение функции страхования участникам цепочки поставок, которые не являются участниками рынка страхования, и рассматривалась ли возможность включения профессиональных страховых компаний в цепочку участников поставок?

- при разработке двухузловой модели автором предполагалось использование фрактального подхода в организации всей цепочки поставок и применение метода «справедливая ответственность», когда в качестве начальной

(базовой) точки цепочки поставок выступал производитель продукции, который должен обеспечить нужные сроки производства и отгрузки. Однако, необходимо понимать, что у производителя могут возникать различные сложности в управлении собственными поставками, для обеспечения отгрузки продукции «точно в срок». В этой связи, необходимо отметить, что в работе не приведены подходы к осуществлению декомпозиции транспортно-логистических задач на следующий уровень поставщика – потребителя и остается невыясненным, возможно ли применение данного принципа для структурно-параметрического синтеза параметров поставок в отраслевом аспекте.

Выводы и заключение. Указанные замечания носят частный характер и не являются принципиальными. Считаю, что по объему проведенных исследований, новизне и практической значимости полученных результатов, диссертация «Разработка механизма ситуационного управления цепочками поставок в транспортно-логистической системе промышленного холдинга», как законченная научно-квалификационная работа, полностью соответствует требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней» в НИТУ «МИСиС», а ее автор КУДАЙБЕРГЕН Канат Жакыпулы заслуживает присуждение ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.3.1 – Системный анализ, управление и обработка информации.

Директор Технопарка КазАДИ
им. Л.Б. Гончарова, д.т.н., профессор



Киялбаев А.К.

«30» июня 2022 года

Адрес: 080061, Алматы,
пр. Райымбека, 415В, КазАДИ
Телефон: 8-701-734-29-34
Электронная почта: kazadi@kazadi/kz
Официальный сайт: www/kazadi/edu/kz/la,