

арақашықтығы және т.б.) тізбесі құрылады. Осы көрсеткіштер бойынша бағалау жүргізіліп, есептеулер орындалады, нәтижесінде тасымалдау үшін қажетті делдал тандалынады. Жеткізілім тізбегіндегі бизнес-процестер интеграциясы сатып алушылар мен жеткізушілер арасындағы бірлескен жұмысты, бірлескен өнімді жасауды, жалпы жүйелерді және ортақ ақпаратты қамтиды. Жеткізілім тізбегін басқару, шикізатты жеткізуден бастап өнімді жеткізуге немесе қалпына келтіруге дейінгі жеткізілім тізбегенің барлық бөлімдерін үйлестіруді мақсат ететін әдістер, тізбектес серіктестер арасындағы шиеленістерге қатысты жалпы шығындарды барынша азайтуға тырысады.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

[1] Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика : учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / В. А. Волочиенко, Р. В. Серышев ; отв. ред. Б. А. Аникин. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 454 с.

[2] Левкин, Г. Г. Коммерческая логистика: учебное пособие для вузов / Г. Г. Левкин. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 375 с.

[3] Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и научн. редакцией проф. В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2004. - 195 с.

[4] Козловский В.А., Козловская Э.А., Савруков Н.Т. Логистический менеджмент: Учебное пособие 2-е изд., доп. – СПб.: Издательство «Лань», 2002. - 209 с.

[5] Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры: Учебное пособие. – М.: ИНФРА – М, 2002. - 120 с.

[6] Мельников, В. П. Логистика: учебник для СПО / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк ; под общ. ред. В. П. Мельникова. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 287 с.

УДК 656

И. К. Шакенова^а, Ә.Ж. Айтбұланов^б

Академия Логистики и Транспорта, Алматы, Қазақстан

[a](mailto:kairatovna2605@mail.ru)kairatovna2605@mail.ru [b](mailto:aytbulanov00@mail.ru)aytbulanov00@mail.ru

РОЛЬ ЛОГИСТИКИ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ

Аңдатпа. COVID-19 індеті барлық адамдардың өмірін ғана емес, сонымен бірге жаһандық нарықтарды да өзгертті. Бүкіл әлемде мемлекеттер арасындағы шекаралардың жабылуына және өзін-өзі оқшаулау режимінің енгізілуіне байланысты өндірістік қуаттылықтың айтарлықтай төмендеуі байқалды, бұл жұмысшылардың қысқаруына және 50-ден 50-ге дейін жалақы төлеуге әкелді. Коронавирустық індет өндірушілер мен сатып алушылар арасындағы әдеттегі байланыстарды сақтамады және логистикалық фирмалардың бизнесіне күрделі конфигурациялар енгізді. Дағдарыс сұраныстың өзгеруіне, өндірісті тоқтата тұруға және енгізілген шектеулерге байланысты жүк ағындарының теңгерімсіздігін тудырды. Осы факторға байланысты мемлекеттердің үкіметтері мен халықаралық ұйымдар жеткізілім тізбегінің үздіксіздігі мен беріктігін қолдауға ең жоғары басымдық беруі керек. Логистиканың тиімділігі, әсіресе дағдарыс кезінде өте маңызды.

Түйін сөздер. Логистикалық жүйе, пандемия, экономика, тиімділік, трендтер, IT-технологиялар, әуе және теміржол көлігі, интернет

Аннотация. Эпидемия COVID-19 поменяла не только жизнь всех людей, а так же глобальные рынки. Во всем мире произошло значительное снижение производственных мощностей из-за закрытия границ между государствами и введения режима самоизоляции

что привело к сокращению работников и выплата зарплату 50 на 50. Эпидемия коронавируса не сохранила привычных связей между производителями и покупателями и внесла сложные конфигурации в бизнес логистических фирм. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений. В связи с этим фактором правительства государств и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок. Эффективность логистики имеет решающее значение, особенно в период кризиса.

Ключевые слова. Логистическая система, пандемия, экономика, эффективность, тренды, IT-технологий, авиа и железнодорожный транспорт, интернет

Abstract. The COVID-19 epidemic has changed not only the lives of all people, but also global markets. There has been a significant reduction in production capacity worldwide due to the closure of borders between states and the introduction of a self-isolation regime, which led to a reduction in workers and a 50-50 salary payment. The coronavirus epidemic has not preserved the usual links between manufacturers and buyers and has introduced complex configurations into the business of logistics firms. The crisis caused an imbalance in cargo flows associated with changes in demand, suspension of production and restrictions imposed. Due to this factor, State Governments and international organizations should assign the highest priority to supporting the continuity and strength of supply chains. Logistics efficiency is crucial, especially in times of crisis.

Key words. Logistics system, pandemic, economy, efficiency, trends, IT technologies, air and rail transport, Internet

Логистика в условиях пандемии, безусловно пандемия это большая задача с которым столкнулся весь мир, все отрасли логистики, все отрасли экономики они немного изменились, изменился взгляд человечества на жизнь, на социум, на услуги. Логистика и транспортные перевозки это как ингредиенты, и вкус блюда и успех зависит от шеф-повара, который мешает все эти ингредиенты. И любая перевозка зависит от человека который планирует и который его организует.

Мы рассмотрим такие вопросы: какие цифровые инновации произошли во время пандемии? куда движется рынок и в целом какие новые логистические системы решение и цели на будущее приняли в этом мире?

Грузовой самолет уникальный опыт во время пандемии. 2020 году в марте когда вели режим чрезвычайного положение, случился с кажем так коллаб во всем мире и в авиaperевозках пассажирских и грузовых, больше пассажирских. Дело в том что в одном моменте остановились перевозки во всем мире все самолеты были на земле и AirAстана в такой сложной ситуации и интересной в своем роде вызов, который они приняли. В мире когда одна моментно все пассажирские рейсы были приостановлены возникла острая нехватка в грузовых емкостях. Эту нехватку подогревала пандемия, сам вирус, было острая необходимость перевозке лекарственных средств, медицинских средств индивидуальной защиты, медицинских маск, и вакцин. И в тот момент EAS (European Aviation Safety Agency) Европейская авиационная агенство по безопасности, в первую очередь понимая острую необходимость в авиа-грузовых емкостях, разрешила пассажирским судам перевозит грузы на креслах пассажирских. И первые рейсы в пассажирских самолетах загружая коробку на пассажирские кресла, конечно же красивым и дорогим интерьером было больно сотрудникам этого флота, но они пошли на это потому что стоящий самолет на земле это не зарабатывает деньги а несет убытки. И после 1,5 месяца спустя EAS для увеличение емкостях разрешила убрать кресла. В апреле 767 самолет был выбран и убрали кресло для грузов, было перевезено 170т масок, около 70тысяч персональных компьютеров для нужды школьников.

Авиа-компания они перевозят с точки А в Точку В, но не во время -пандемии. Так как были закрыты границы. Во время пандемии звонили клиенты тем кому нужно было перевезти груз, и они говорили что их груз и завод находится в Шеньчжень или в Гуандуне а в тот момент наша авиа-компания летали только в Пекин. Когда самолет прилетает в Китай, то нашим пилотам запретили выходить из самолета. Если бы наши пилоты покинули борт, то их бы посадили на 14 дневный карантин, что для нас это было не приемлемо. И Пекин был точкой полета из Алматы в Пекин с разворотом с загрузкой грузов. И что делать если груз находился в Шеньчжене или в других городах. И они нырнули в логистический бизнес и осуществили продавали услугу доставку с Шеньчжэня до аэропорта Пекина. Оплачивали терминальные расходы, экспортную декларацию, упаковку, страхования все что делают логисты, это все предприняли AirAstana cargo. Дальше из Алматы в Ташкент и Душанбе доставку наземным транспортом доставляли, применяли сложную модель. Конечно же опыт был уникальным, и они вдруг осознали развиваться только пассажирских перевозках и игнорировать авиа грузоперевозок непозволительно. На данный момент они работают с бизнес кейсом по созданию грузовой авиа компании. Однако в Казахстане есть барьеры и препятствия которые делали эту отрасль для инвестиции рискованной и не совсем привлекательной, тем не менее они продолжают работу в этом направлении. Соответственно игнорировать наш транзитный потенциал нельзя. Перевозка с Китая через Алматинский хаб в Европу является идеальной, то есть мы практически не теряем никаких лишних минут в воздухе, это прямые маршруты до заправки в Алматы и дальше в Европу.

AirAstana cargo выполнила 270 рейсов сложности были, создавался маленький мини проект для того что получить разрешения в определенную страну, разрешений от навигации, выполнение всех санитарских норм которые менялись ежедневно и быть осведомленным об о всех изменениях что бы своевременно реагировать на них, это требовало круглосуточного вовлечения процесс. Если относительно убытков AirAstana за 2020 году зафиксировала убытков в размере 90млн долларов, для подержание операционного деятельности была расширена кредитная линия. Относительно персонала весь персонал был отправлен в отстой или же на длительный отпуска. Но тем не менее сотрудники продолжали работать из дома, дистанционном формате. И пандемия еще раз показало привлекательность цифрового века персональных компьютеров, ноутбуков, подключение интернета и т.д. и тебе необязательно быть в офисе online-meeting конференции совещании, телефонные звонки конечно спасали ситуацию.

Компенсировали ли авиа-перевозки пассажирских затрат? Конечно же, нет так как во флоте авиации-компания 35 самолетов и только 1 из них переоборудовали это никак не компенсировали убытки компании, однако помимо финансовых убытков, у авиа-компания большой риск если у пилоты не летают больше чем полгода на определенным типе, то для возобновление их сертификации необходимо их отправить на тренажер который находится не в Казахстане, и некоторые рейсы они выполняли по низкой цене для того чтобы просто самолет летал и пилоты поддерживали свою квалификацию. Благодаря грузовому самолету мы определенно покрыли убытки, и поддерживали летную квалификацию наших пилотов. Впереди есть цель на ближайшее время, это создания отечественной грузовой авиа-компания который будет покрывать нужды Казахстанцев, и в случаи таких чрезвычайных ситуациях мы были готовы сразу перевозит необходимые вещи для нас, и не будем стоять в длинной очереди, в хвосте когда грузовые емкости освободятся других перевозчиков, чтоб чтобы обеспечить наши нужды. [1]

В 2020 году транспортная логистика страны переживал непростые времена. Карантинные ограничения привели к серьезному снижению показателей работы транспорта в этом году: произошло снижение грузооборота и пассажирооборота. Принятые жесткие карантинные меры, вызванные ухудшением эпидемиологической обстановки в стране и в мире в целом, ограничивающие пассажирское автобусное

сообщение между регионами, движение общественного транспорта в городах, международное авиа-сообщение и курсирование пассажирских поездов являются главным фактором снижения пассажирооборота в стране. Наибольшее сокращение объема грузооборота произошло в воздушном, трубопроводном и автомобильном транспорте. В условиях нестабильной экономической ситуации, вызванной пандемией коронавируса, железнодорожный вид транспорта сохранил положительную динамику и закрепил за собой статус самого устойчивого транспорта в отрасли.

На железнодорожный транспорт приходится половина доли в общем грузообороте страны. Сдерживающие карантинные меры, принятые из-за пандемии коронавируса, негативно сказались на пассажиропотоке, который сократился на 63,3%, по сравнению с уровнем 2019 года, наибольшее снижение произошло в автомобильном и городском электрическом транспорте – на 65%.

В условиях пандемии коронавируса выросла нагрузка на железнодорожный транспорт, что связано с закрытием альтернативных видов перевозок. Компания АО «KTZ Express» быстро реагировала на все изменения и в сложных условиях, железнодорожный транспорт показал себя эффективным, быстрым и безопасным видом транспорта для доставки грузов. АО «KTZ Express» оказывал полный спектр транспортно-логистических услуг во всех видах сообщений, интегрируя перевозки железнодорожным, морским и автотранспортом, с использованием портовой инфраструктуры, сети складов и терминалов. Также компания осуществляет перевозки сборных грузов по принципу Less Than Container Load (LCL), перевозку грузов в организованных шаттл-поездах, а также перевозку чувствительных к температурному режиму грузов.

На всех маршрутах через Казахстан АО «KTZ Express» созданы самые благоприятные тарифные условия, соблюдены все параметры скорости и сохранности грузов. Для удобства клиентов налажены все онлайн сервисы и открыты международные офисы в Китае, России, Европе и крупных городах Казахстана.

Для улучшения качества предоставляемых услуг обеспечивается посредством реализации следующих мероприятий:

- ✓ запуск проекта «Личный кабинет» клиента на корпоративном сайте АО «KTZ Express», функционал которого включает в себя: заявку на расчет ставки/заключение договора/организацию перевозки, формирование и выдача инструкций по заполнению накладной, дислокацию вагонов/контейнеров. В 2020 году 80% от всех заявок на перевозку поданы через «Личный кабинет».

- ✓ Этот проект, объединяющая все документы в одном цифровом приложении чтоб сэкономить время и много не контактировать с людьми во время карантинных мер.

- ✓ внедрение полного цикла обработки заявок клиентов, включая получение протокола договорных цен и возможности загрузки отгрузочной информации клиентом в «Личном кабинете»;

- ✓ автоматизация подписания протоколов цен в системе «Aikey CRM» посредством электронной цифровой подписи (ЭЦП);

- ✓ проведение «Клиентского информационного дня» с клиентами по контейнерным и вагонным перевозкам. [2]

Быстрая адаптация к меняющимся условиям поможет оперативно «прийти в себя» после кризиса логистическим компаниям. Очевидно, что даже в посткризисный период будут сохраняться следующие изменения в этой сфере, оказывающие влияние на отрасль логистики во всем мире.

1. *Это Демпинг на логистическом рынке*- это усиление борьбы за клиента влечет возникновение ценового демпинга(снижение цен) на рынке грузоперевозок, так как количество грузов уменьшается, а транспорт простаивает. Многие компании не выдержат длительного демпингования.

2. *Уход с рынка слабых игроков*, кризис COVID-19 был – «идеальным штормом» В ближайшее время рынок логистических услуг будут вынуждены покинуть мелкие и некоторые средние игроки, произойдет череда банкротств, слияний, поглощений. Тут как в теории Чарльза Дарвина, выживет сильнейший. Тот, кто успел накопить денег за последние два года и не обременил себя значительными последствиями.

3. *Развитие коллабораций, кооперации, объединение сервисов*. Логистические и сервисные компании начинают объединяться, коллаборироваться, разрабатывать уникальные комплексные предложения для клиентов и, как следствие, усиливать совместные позиции, объединяя свои сервисы.

4. *Отказ от закупок*. Увеличение спроса на услуги ремонта и технического обслуживания автопарков. Отказ от обновления автопарка в связи с ростом курса валют и пандемией наблюдается в 90% логистических компаний. Это означает, что парк автомобилей будет устаревать, будут востребованы услуги, связанные с ремонтом и техническим обслуживанием автопарков.

5. *Увеличение спроса на услугу «сборные грузы»*. Наблюдается тенденция к уменьшению партий доставляемых грузов и увеличение количества отправляемых сборных грузов. Существенные ограничения на авиаперевозки «перебросит» часть спроса со стороны грузовладельцев на перевозку сборных грузов. Развитие аутсорсинга научит игроков рынка «заполнять» транспортные средства и группировать отправки на взаимовыгодных условиях. Особенной высокий спрос наблюдается на сборные грузы из европейских стран.

6. *Внедрение новейших IT-технологий*. Об оптимизации и диджитализации говорили давно, но только мало кто решался на реальные и коренные изменения подхода. Многие компании в период пандемии COVID-19 решились перевести всю работу на «новые рельсы». В логистике началась IT-революция. Стоит отметить использование IT-платформ для логистических компаний с целью обмена тарифами и ставками.

7. *Заказ перевозок с мобильного устройства*. Появление отдельной отрасли «мобильные перевозчики». Высокоавтоматизированная логистическая цепочка сейчас очень востребована. Грузовладельцы нуждаются в полном спектре услуг с режимом доступа со своего мобильного устройства. Клиент получает возможность заказать перевозку на цифровизированной логистической платформе, нажимая на кнопку в мобильном приложении. Именно такие системы будут востребованы и в будущем. Также стоит отметить высокий сервис компаний Яндекс Доставка, Glovo доставок-это курьерская служба по запросу, которая покупает, забирает и доставляет товары, заказанные через мобильное приложение. Он предлагает множество услуг, наиболее популярным из которых является доставка еды во время пандемии был очень актуальными.

8. *Развитие внутренних грузоперевозок и логистических цепочек*

Ещё недавно большинство перевозок было направлено на экспорт или импорт товаров, пренебрегая внутренними рынками. Кризис дал мощный толчок для развития внутреннего продукта, развития производств внутри страны. Значительное уменьшение грузовых потоков из других стран Азии и угроза закрытия границ с Китаем, с Россией при возникновении следующей волны пандемии приводят к тому, что часть ресурсов, товаров, продуктов, которые ранее закупались именно там, производители будут пытаться произвести в своей стране. Сейчас хочется верить, что Казахстан сможет в будущем сам производить свои ресурсы, это шанс замкнуть логистическую цепь на себе. Если так будет наблюдаться рост внутреннего производства в связи с закрытием границ и, как следствие, развитие внутренней логистики, выход на новый уровень качества.

9. *Бесконтактная курьерская доставка*. Бесконтактная доставка – забота о здоровье отправителей и получателей. Выигрывать будут те компании, которые смогут предложить наиболее безопасный с точки зрения здоровья способ доставки товаров.

Конечному потребителю предлагается широчайший ассортимент товаров с бесконтактной доставкой на дом. Покупатели готовы переплачивать 5-10% от стоимости за товары с быстрой доставкой (1-3 дня) и иметь возможность избежать вынужденного посещения людных мест.

10. *Развития доставки посылок «дронами».* Развитие «автопилотных» доставок. Данный тренд пришел из Азии как продолжение идеи бесконтактной доставки. В период пандемии в Китае так доставлялось большинство посылок «на дом». Но для Казахстана не сможем применить так как, у нас нету ресурсов для техники дронов, ремонт дронов, темболее это очень затратно для нас. Дроны не может перевозить тяжелые грузы.

11. *Перевод большей части сотрудников на постоянной основе на удаленную работу.* Это потребует оптимизации и автоматизации всех бизнес-процессов в логистической компании. Вовлечение сотрудников в развитие компании путем создания платформ для обмена идеями поможет создать в организации прозрачные и отлаженные бизнес-процессы.

12. *Соблюдение санитарных норм,* дезинфекция оборудования, транспортных средств станет нормой и требованием со стороны получателей в целях безопасности логистические компании будут вынуждены продолжать соблюдать санитарные нормы.

13. *Предприятия начали менять автотранспорт на железнодорожный.* Как говорилось ранее все пришли к мнению, что в связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морской транспорт произойдет перераспределение объемов в сторону сухопутных перевозок, особенно на маршрутах Азия–Европа. Несмотря на то, что границы открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры могут замедлять скорость доставки автомобильным транспортом. Это открывает новые перспективы для железнодорожных перевозок. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов. Все зависит от потребительского спроса.

14. *Перевод всех мировых логистических мероприятий в онлайн-формат.* Тренд на проведение большинства мероприятий в логистической сфере в онлайн-формате сохранится, потому что данный формат проведения встреч, переговоров, вебинаров, конференций показал высокую эффективность. Офлайн-мероприятия, запланированные в 2020 году, не наберут более 60% от запланированного количества посетителей. Многие мероприятия по этой причине будут отменены.

15. Логистические компании вынуждены будут иметь в кармане «*антикризисный план*» так как уже опыт кризиса в период пандемии «подстегнет» руководство логистических компаний иметь в кармане «план В: пакет антикризисных мер» и финансовую подушку безопасности. [3]

В логистике России наблюдается тренд к коллаборации логистических и фармацевтических компаний и открытому обмену информацией, что помогает совместно вырабатывать успешные решения для отрасли. Так, компания COREX Logistics в период пандемии в соответствии с возникшими требованиями фармпроизводителей и контрактно-исследовательских центров, запустила услуги «Бесконтактная курьерская доставка» и «Доставка препаратов пациентам клинических исследований на дом». Что следует организовать и запустить такие услуги и в Казахстане тоже.

Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожных перевозчиков. Ж/д транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между Казахстаном, Европой и Китаем в сложившихся условиях. Железнодорожный транспорт, как правило, в ведении государства – его будут поддерживать. Кроме того, именно железная дорога в ближайшие несколько лет станет одним из основных логистических каналов для обеспечения бесперебойной торговли между Казахстаном, Китаем и Европой и доставки

противоэпидемических средств. Чтобы вывести логистику страны от из кризисного состояния активно внедряются господдержки.

После пандемии логистический мир уже не будет таким, как прежде. Но компании, которые следят за трендами и быстро адаптируются к меняющимся обстоятельствам, смогут управлять ситуацией, создавать востребованные услуги и усиливать свои позиции в бизнесе. Что особенно важно, общая беда объединила и сплотила отрасль логистики. В условиях выхода мировой экономики из «пандемического пике» именно коллаборация логистических компаний может стать одним из наиболее важных и действенных драйверов последующего развития и роста Казахстана.

ӘДЕБИЕТТЕР

[1] <https://airastana.com/kaz/ru-ru/O-nas/Korporativnoe-upravlenie/Godovye-otchety> официальный сайт «AirAstana» Годовой отчет за 2020годы

[2] https://www.railways.kz/articles/for-investors/godovye_otcheti официальный сайт АО «НК «КТЖ», Годовой отчет за 2020годы

[3] <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/> Логистические тренды 2020-2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки

УДК 656.2

Е.Ш. Утебергенов, Н.Д. Бергаев

«Казахская Академия Транспорта и коммуникации им. М.Тынышбаева.
Шымкентский транспортный колледж»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕРВИСНЫХ УСЛУГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье приводится анализ международных грузовых перевозок за последнее десятилетие. Определяются четыре основные модели, призванные усовершенствовать управленческий механизм транспортного предприятия, "рациональная модель", "модель человеческого фактора", "системная модель" и "кибернетическая модель". Рассматривается Международный опыт развития рынка сервисных услуг на железнодорожном транспорте.

Новые принципы организации и управления, основанные на концептуальных подходах и методике мышления, объединяемых общим понятием "эффективность", во все большей степени и с успехом применяются в практике функционирующих предприятий, фирм и объединений. В результате широкого применения систем обработки информации с использованием ЭВМ транспортные предприятия эффективно определяют источники внутренних резервов, коэффициент загрузки, производительность труда, эксплуатационные затраты и рентабельность эксплуатации парка и в конечном счете получают возможность повысить конкурентоспособность на рынках транспортных услуг и развития рынка сервисных услуг на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортные перевозки, наука, конкурентоспособность, логистика

Аңдатпа. Мақалада өткен онжылдықта халықаралық жүк тасымалдарын талдау қарастырылған. Кәсіпорынның басқару механизмін, ұтымды моделін, адам факторының үлгісін, жүйелік модельді және кибернетикалық моделін жетілдіру үшін төрт негізгі модель белгіленді. Біз теміржол көлігінде қызмет көрсету нарығын дамытудың халықаралық тәжірибесін қарастырамыз.