

№1(7)
2016 г.



ВЕСТНИК

КАЗАХСТАНСКО-НЕМЕЦКОГО
УНИВЕРСИТЕТА:

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ



Алматы, 2016 г.

УДК 164 (081.2)
ББК 87.4
У 81

*Рекомендовано к печати Ученым Советом
Казахстанско-Немецкого Университета*

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Фальк-Юрий КНАУФТ	Главный редактор, проректор по науке и сотрудничеству КНУ, д.л.н.
Раушан СЕРИК	Заместитель главного редактора, директор департамента по науке и инновационной деятельности КНУ, к.и.н., доцент
Ольга МОСКОВЧЕНКО	Ректор КНУ, к.п.н., профессор
Жандос КЕГЕНБЕКОВ	Декан факультета инженерно-экономических наук КНУ, к.т.н., доцент
Бодо ЛОХМАНН	Приглашенный профессор КНУ, д.э.н.
Дитрих ТЕСС	Приглашенный профессор КНУ, д.т.н.
Иван ПОНОМАРЕНКО	Ассистент руководителя проекта "LogCentre"

У 81

«Устойчивое развитие Центральной Азии. Вестник КНУ»: Сборник научных статей Казахстанско-Немецкого Университета, 2016 г. / Составители Р. Серик, И. Пономаренко. - Алматы, 2015. – 162 с.

ISBN 978-601-7561-08-6

В данном номере журнала включены научные статьи казахстанских и зарубежных экспертов, посвященные актуальным проблемам в области логистики. Научные исследования могут представлять интерес для широкого круга читателей, интересующихся актуальными проблемами устойчивого развития, а также для преподавателей, магистрантов и студентов высших учебных заведений

УДК 164 (081.2)
ББК 87.4

ISBN 978-601-7561-08-6

© Казахстанско-Немецкий Университет, 2016

СОДЕРЖАНИЕ TABLE OF CONTENTS

Хольцхакер Х. / Holzacker H. Новые Евро-азиатские транспортные связи создают новые возможности для Центрально-азиатских экономических коридоров / <i>New Euro-Asiatic transportation linkages create new opportunities for Central Asian economic corridors</i>	6
Реггелин Т., Лангер С., Вайгерт Д., Фишер Е., Кегенбеков Ж., Пономаренко И. / Reggelin T., Langer S., Weigert D., Fisher E., Kegenbekov Zh, Ponomarenko I. Образование в сфере логистики в LogCentre КНУ - шансы для казахстанского бизнеса и университетов / <i>Logistics Education and Training at LogCentre – Opportunities for Kazakh Enterprises and Universities</i>	14
Кегенбеков Ж., Реггелин Т., Фишер Е., Пономаренко И. / Kegenbekov Zh, Reggelin T., Fisher E., Ponomarenko I. К вопросу о развитии LogCentre в Казахстанско-Немецком Университете / <i>The issue of LogCentre development in Kazakh-German University</i>	23
Гурто А. / Gurto A. Новый шелковый путь» - мировой тренд с точки зрения объективной экономической географии / <i>"New Silk Road" - the global trend in terms of the objective of economic geography</i>	27
Кальпебаев А. / Kalpebaev A. Дуальная система обучения в Учебном центре «Жаркын» / <i>The dual system of training in the Training Center "Zharqyn"</i>	31
Амелов М., Медведев А. / Amelov M., Medvedev A. Основная задача интегрированной логистической поддержки управления по оптимизации в сфере авиации / <i>The main objective of integrated logistic support management optimization in the field of aviation</i>	38
Уметалиев А. / Umetalyiev A. «Проектирование логистических центров в таможенных терминалах Кыргызской Республики / <i>Designing logistics centers in the customs terminals of the Kyrgyz Republic</i>	48
Осколков В. / Oskolkov V. Региональная логистика и регионоведение / <i>Regional Logistics and Regional Studies</i>	54
Бекмухаметова А. / Bekmuhametova A. Методы преподавания дисциплины «Международная логистика» / <i>Teaching methods of subject "The international logistics"</i>	58

МЕТОДЫ ПРЕПОДАВАНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ «МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА»

Бекмухаметова Асемгуль¹

Казахский Национальный Университет им. аль-Фараби

Логистикой называют систему организации перевозки грузов (товаров, сырья) от производителя к потребителю. Основным её назначением является координация всех стадий транспортных грузоперевозок. Тем временем развитие транспортной сети, повлекшее усиление торговых связей между государствами всего мира, а также прогрессирующие процессы глобализации, выводят на первый план такое направление в логистике, как международная. Логистика становится международной тогда, когда цепь поставок пересекает национальные границы.

Международная логистика – это особая область теоретических и практических знаний, профессиональных методов, деловых навыков, связанных с организацией и техникой управления всеми ассортиментными видами потоков, процессов преобразований, обслуживающих международный обмен материальными и нематериальными ценностями и капитальными активами, экономическими ресурсами, включая финансовые, трудовые, интеллектуальные, а также информационные и сервисные. Главная особенность международной логистики – это то, что производитель и потребитель находятся в различных государствах. В связи с этим международная доставка включает в себя преодоление государственных границ.

Механизм осуществления эффективного управления логистикой цепи поставок на международном уровне реализуется, прежде всего, в рациональной организации логистических процессов преобразования.

Основными целями международной логистики являются:

- Обеспечение грузоперевозок разнообразных товаров из одного государства в другое;
- Оптимизация временных и финансовых затрат на доставку товаров от производителя к потребителю.

Для достижения этих целей, логистическим компаниям решать немало задач, таких как выбор компании-экспедитора, организацию прохождения таможи и хранения грузов на складе, планирования оптимального маршрута и каждого этапа доставки, а также оптимизацию её сроков и т.д. Все эти задачи связаны с минимизацией сроков и доставки, и сокращение затрат при перевозке продукции из одной страны в другую. Основные элементы международной логистики являются компании, которые осуществляют грузоперевозку, а также складские комплексы и системы комиссионирования. Современная международная логистика представляет собой концепцию управления грузопотоками между государствами. В арсенале – интернет, что ощутимо повышает эффективность грузопотоков.

Все современные международные логистические компании нашей страны стремительно развивают свой сервис, стремясь сократить временные и денежные

¹ Бекмухаметова Асемгуль - к.э.н., ст. преп., Казахский Национальный Университет им. аль-Фараби

затраты на всех этапах пути груза до клиента. На сегодняшний день основной тенденцией международной логистики является так называемая «электронная логистика» которая включают в себя возможности on-line транзакций через всемирную паутину.

Развитие международного аспекта, постановка логистических задач и эффективность их решения напрямую зависит от тенденций мирового рынка. Производители сокращают жизненный цикл продукции и рост запросов потребителей, а также всё больше ориентируются на их запросы, происходит так называемая индивидуализация продукта. Поэтому ведущим направлением логистики является создание логистических цепочек, которые помогают снизить финансовые и временные затраты на доставку товаров от производителя к потребителю.

С усилением конкуренции в современном международном бизнесе происходит и рост применения компаниями международной логистики, причем к традиционному (дологистическому) подходу, основой которого являются более низкие издержки, добавляется логистический подход, ориентированный на выбор оптимальных логистических издержек. Действительно, стремясь максимально сократить издержки на каком-либо участке логистической цепи, можно в сумме получить прямо противоположный результат за счет значительного увеличения затрат на другом участке (например, увеличение срока поставки может дать уменьшение затрат на внешнеторговую транспортировку, но вызвать сокращение времени оборачиваемости капитала). В дологистическом варианте для получения конкурентных преимуществ компания должна, удовлетворяя потребности покупателя, предлагать товар или более высокого качества, или со специальными потребительскими свойствами, или с широкими возможностями послепродажного сервисного обслуживания.

В случае применения логистики в международном бизнесе компания будет получать конкурентные преимущества, предлагая товар, удовлетворяющий потребностям покупателя, с оптимальными показателями качества, оптимальными потребительскими свойствами и оптимальным уровнем послепродажного сервисного обслуживания. Финансовые барьеры в международной логистике складываются из финансовых препятствий на внутренних — национальных рынках стран и на международном уровне. На национальных рынках это определенные темпы инфляции, влияющие на цены товаров, услуг; местный уровень заработной платы; национальные особенности как поставщиков, так и потребителей товаров и услуг; законодательные препятствия; сезонность деловой активности в стране и т.д. На международном уровне можно выделить особенности внешнеэкономической политики государств, в частности таможенного оформления при пересечении границ, колебания валютных курсов и т.д. И на международном, и на национальном уровнях общими будут сложности в прогнозировании объемов заказов, способах их обработки и определении сроков доставки, оценках финансового риска и объемов запасов (как находящихся в процессе транспортировки, так и хранящихся на складах), а также специфические особенности в работе задействованных в международной логистической системе банков, страховых компаний, перевозчиков и др. Все эти препятствия являются непосредственно или косвенно формирующими финансовые барьеры, которые и преодолевает международная логистика.

За последние 25 лет произошли изменения в транспортном законодательстве ряда стран (прежде всего США и стран ЕС), благотворно отразившиеся на развитии транспортного сервиса в логистике. Так, появился широкий спектр законов, административных и юридических актов, направленных на сокращение государственного сектора на транспорте, снятие транспортных барьеров, координацию работы различных видов транспорта, улучшение транспортного сервиса, снижение цен и тарифов. Подобные меры способствовали развитию свободной конкуренции и в итоге послужили важнейшим стимулом к развитию интегрированной логистики, созданию международных транспортно-логистических систем. Следствием изменений в области рыночного регулирования стала практика заключения контрактов о предоставлении транспортного и экспедиторского сервиса; наделение магистральных перевозчиков правом предпринимать независимые шаги в отношении тарифов и услуг; предоставление услуги интермодальной перевозки по единому тарифу (сквозной ставке фрахта) и единому транспортному документу (коносаменту интермодальной перевозки). Интермодальные перевозки – на данный момент наиболее быстро развивающаяся отрасль в сфере международной логистики, сочетающая преимущества двух или более видов транспорта. Оператор интермодального логистического сервиса предоставляет грузоотправителю услугу, обеспечивая доставку без значительных перерывов, несмотря на большое количество вспомогательных операций, связанных с процессом перевозки.

Проблемы международной логистики:

- работа с гораздо большими объемами заказов, чем при поставках на внутренние рынки (это позволяет снизить логистические издержки, пример – скидки с транспортных тарифов за величину партии);

- разнообразие международных рынков, обуславливающее вариативность доставки товаров и необходимость контактировать с большим количеством посредников;

- масштабность деятельности сопряжена с определенными сложностями для предприятий, не имеющих необходимого опыта работы на международных рынках;

- появление новых логистических посредников при доставке товаров (фрахтовые агенты, таможенные брокерские компании);

- невозможность прямых коммуникаций предприятия с потребителями его продукции из-за разделяющего их расстояния и наличия множества посредников;

- торговые условия, базы поставки, условия платежей – все это непривычно для предприятия, впервые вступающего на стезю международной торговли;

- международная транспортная документация и документальные процедуры сложнее и многообразнее внутренних аналогов;

- при организации информационного обмена между участниками логистической системы поставок зачастую приходится преодолевать границы многих стран и, соответственно, задействовать разные информационные системы.

Для успешного решения вышеперечисленных проблем предприятия должны хорошо представлять всю сложность и многообразие операций, с которыми им придется столкнуться.

На сегодняшний день у Казахстана, в силу его географического положения, есть определенные логистические особенности и преимущества. По территории

республики проходит около пяти международных транзитных путей и несколько крупных трубопроводов.

Дополнительной возможностью для развития рынка логистических услуг в Казахстане является создание Таможенного союза (ТС), в результате которого внутрисоюзные границы стали официально открытыми, и сухопутная граница с Китаем теперь стала более доступна для Европы.

В настоящее время состояние транспортно-логистической отрасли страны нельзя назвать блестящим. В индексе эффективности логистических систем Всемирного Банка LPI в 2010 году Казахстан занимает 62 место. Прогноз к 2020 году 40 место. LPI – индекс Всемирного Банка, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и торговом уровне. Показатель измеряет эффективность поставок в международной торговле.

Отсутствие в Казахстане транспортно-логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена. А также снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал.

По оценкам компании Cominfo Logistics Solutions (Россия) и КИА Центр современный потенциал рынка логистических услуг Казахстана примерно 10-11 млрд долл. США. Построение современной транспортно-логистической инфраструктуры обеспечит интеграцию Казахстана в международную глобальную транспортно-логистическую систему «Западный Китай – Западная Европа». Этого можно добиться при использовании мультимодального контейнерного сервиса, обеспечивающего формирование и транспортировку транзитных потоков.

Совершенствование национальной логистической системы является одним из приоритетных направлений развития Казахстана, т.к. уже сейчас логистика влияет на конкурентоспособность государства в целом. И в дальнейшем, безусловно, ее роль будет возрастать. Известно, что Казахстан является страной с достаточно сложной логистической системой. Большие расстояния порой не позволяют предпринимателям развивать свой бизнес в разных регионах страны по причине высоких логистических издержек. Именно эту проблему и должны решить логистические компании, снизив затраты и увеличив скорость доставки грузов. Развитая логистика во всех сферах – это будущее нашей страны. По мнению экспертов, большие изменения претерпело законодательство транспортно-логистической системы. Международные связи требуют постоянных изменений, однако, совершенствование законов должно носить системный характер. Не дают желаемого результата пока и усилия, призванные сделать Казахстан удобным для транзита грузов разных стран. При том, что специалистов для логистической отрасли готовят в 47 вузах страны, система образования отстает от реалий жизни, а такой дисциплины как «международная логистика» до 2015 – 2016 учебного года вообще не было в учебных программах. Дисциплина «Международная логистика» является новой для вузов нашей республики.

Целью курса «Международная логистика» является изучение будущими специалистами основ, правил, принципов, методов и инструментов международной логистики в объеме и аспектах теории и практики развития этого

направления в менеджменте и организационно-экономической деятельности в нашей стране и за рубежом. Освоение дисциплины «Международная логистика» дает студентам представление о логистическом управлении в международном бизнесе, особенностях формирования международных логистических систем, транспортного, информационного обеспечения международного бизнеса и тенденций его развития в условиях глобализации.

Задачи изучения данной дисциплины определяются:

- знакомство с историческими и социально-экономическими аспектами формирования, развития и распространения международной логистики и ее структурных составных частей;

- знакомство с методами государственного регулирования внешнеторговой деятельности, международными правилами и основными соглашениями перевозки коммерческих и не коммерческих грузов;

- освоением методологии анализа и проектирования внешнеторговых операций, логистической организации внешнеторговой деятельности, выбора средств транспорта, маршрутов перевозки;

- приобретением теоретических знаний и практических навыков в области формирования логистической инфраструктуры и коммуникаций в сфере внешней торговли;

- освоением характерной специфики внешнеторговых операций, правового, таможенного, страхового, коммерческого и сервисного обеспечения международных перевозок;

- получением профессиональных знаний и деловых навыков по современным логистическим технологиям внешнеторговых перевозок разными видами транспорта в свете эволюционной экономики;

- развитием практических навыков проведения и комплексного обеспечения логистических внешнеторговых операций в области логистики на базе логистических принципов и правил;

- приобретением опыта использования основных инструментов, технических приемов, способов и методов организации обеспечения логистических услуг участников ВЭД;

- получением профессиональных знаний, наработкой опыта и деловых навыков по современным информационным технологиям и прикладным компьютерным системам, программному обеспечению, которые могут применяться при осуществлении внешнеторговых операций;

- формирование системного мышления в профессиональной сфере международной логистики управления цепями поставок;

- освоение особенностей и современных тенденций глобализации мировой экономики в аспектах международной интеграции и разделения труда на примере транснациональных корпораций и финансово-промышленных групп как объектов международной логистики;

- формирование знаний о важности международной торговли и ее влияния на логистику;

- формирование знаний о функциях, методах логистического управления международного бизнеса;

- приобретение знаний и умений в выявлении особенностей создания глобальных логистических систем международного бизнеса, оценке способов выхода на международный рынок; анализе различных структур международных организаций.

Что касается форм и методов получения высшего профессионального образования, то они должны быть направлены на формирование в стенах вуза личности нового инновационного типа, ориентированной на современные идеи, ценности, принципы. Наше образование, по мнению исследователей, «должно стать соответствующим инновационной модели развития казахстанской экономики, и отвечать требованиям глобальной конкуренции на рынках инноваций, труда и образования. Это стратегический выбор Казахстана в ответ на вызовы современного общества, определяющие такие требования. В этой связи преподаватели вузов активно перенаправляют деятельность студентов с заучивания информации на приобретение опыта самостоятельной работы ее грамотного добывания и использования, на развитие инициативы самой личности.

Качественная подготовка логистов международного уровня является важным звеном в обеспечении эффективного управления логистикой цепи поставок на международном уровне. Достижение высокого профессионального уровня выпускников логистов-международников будет связано с внедрением в учебный процесс инновационных педагогических технологий. Главным механизмом в деле формирования компетентностного подхода и личности инновационного типа, по мнению большинства исследователей в этой области, должны стать методы активного и интерактивного обучения. Указанная методология должна развить у обучающихся умение анализировать конкретные практические ситуации, принимать решения, добиваться поставленной цели.

Все существующие интерактивные методы основаны на принципах взаимодействия, активности обучаемых, опоре на групповой опыт, обязательной обратной связи. Рассматриваемая методика кардинально меняет роль педагога в образовательном процессе. Преподаватель при таком подходе не выступает основным источником новой информации: он выполняет направляющую, организующую функцию, функцию помощника в работе.

Интерактивное обучение, полагают его сторонники «формирует способность мыслить неординарно, по-своему видеть проблемную ситуацию, выходы из нее; обосновывать свои позиции, свои жизненные ценности; развивает такие черты, как умение выслушивать иную точку зрения, умение сотрудничать, вступать в партнерское общение, проявляя при этом толерантность и доброжелательность по отношению к своим оппонентам».

К интерактивным формам обучения исследователи традиционно относят: проблемную лекцию (преподаватель в начале и по ходу изложения учебного материала создает (проблемные ситуации и вовлекает студентов в их анализ), лекцию-провокацию (лекцию с запланированными ошибками), бинарная лекция (работу двух преподавателей, читающих лекцию по одной и той же теме и взаимодействующих как между собой, так и с аудиторией), лекцию-визуализацию (передача преподавателем информации студентам сопровождается показом различных рисунков, структурно-логических схем, опорных конспектов, диаграмм и т. п.), лекцию «пресс-конференцию» (преподаватель просит студентов письменно в течение 2—3 минут задать ему интересующий каждого из них вопрос по объявленной теме лекции. Далее преподаватель в течение 3—5 минут систематизирует эти вопросы по их содержанию и начинает читать лекцию, включая ответы на заданные

вопросы в ее содержание), лекция-диалог (содержание подается через серию вопросов, на которые студенты должны отвечать непосредственно в ходе лекции).

Инновационная направленность педагогической деятельности обусловлена различными обстоятельствами: происходящими социально-экономическими преобразованиями, «встраиванием» отечественного образования в европейские и общемировые образовательные процессы, наконец, поиском новых технологий в образовательном процессе.

На кафедрах, где преподается дисциплина «Международная логистика» из элементов инновационных технологий необходимо внедрять контролирующие и обучающие программы, дистанционное обучение, ролевые и деловые игры, бинарную лекцию, лекцию-провокацию, презентации сообщений и другие технологии.

Безусловными положительными моментами применения данных технологий являются: вовлечение в активное изучение дисциплины максимального количества обучаемых; позволяет определить уровень усвоения изученного материала; прививает и закрепляет навыки общения с высокими информационными технологиями, навыки работы с которыми столь необходимы современному логисту высокой квалификации.

При этом следует иметь в виду, что возможность внедрения инноваций в массовый опыт означает их относительную универсальность и воспроизводимость в учебных процессах разных вузов.

Однако, применение указанных технологий имеет ряд недостатков: снижает вербальную активность обучаемых, что негативно сказывается на качестве подготовки специалиста; использование отдельных элементов инноваций изолированно от других (например тестовая система) в полной мере не дают целостной картины усвоения материала.

Использование компьютерных технологий в подготовке и проведении занятий (электронные учебники, электронные учебные пособия) значительно совершенствуют работу преподавателя, при этом делая процесс усвоения слушателями учебного материала увлекательным, доступным, наглядным.

Основная проблема использования компьютерных технологий — недостаточная материально-техническая база во многих высших учебных заведениях, слабый уровень подготовки профессорско-преподавательского состава к использованию в обучении компьютерных технологий, нежелание перестраивать традиционную методику преподавания в вузе и т. д.

В преподавании дисциплины «Международная логистика» необходимо использовать интерактивные методы обучения, разумно сочетая их с классическим чтением лекционного материала и проведением семинарских занятий.

Не умаляя необходимости модернизации образования, внедрения в учебный процесс преподавания дисциплины «Международная логистика» инноваций, способных существенно повысить качество как процесса обучения, так и его конечного результата — профессионального образования выпускника вуза, следует настаивать на сохранении традиционных базовых методик получения знаний. Именно классические лекция и семинар, с их традициями проблемного изложения материала и дискуссионным характером способны научить мыслить, анализировать, сравнивать, делать выводы, спорить и доказывать свою точку зрения. Только с помощью этой методики

будет осуществляться целенаправленный процесс организации деятельности обучающихся по овладению знаниями, умениями, навыками и компетенцией, приобретению опыта деятельности, развитию способностей, приобретению опыта применения знаний в повседневной жизни и формированию у обучающихся мотивации получения образования в течение всей жизни.

ЛИТЕРАТУРА

1. http://edu.dvgups.ru/METDOC/FAK_MEGDUNAR_PROGR/DELOV_ADMIN/LOGISTIKA/METOD/MEGDUN_LOGIST/MAIN.HTM
2. <http://www.logistdv.ru/top-10-knig-po-logistike>
3. <http://ecsocman.hse.ru/text/19188410/>

Образец оформления:

ЛИТЕРАТУРА

1. Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl vom 18. April 1951 // Quelle: BGBI. – 1952 II – S.448-475.

2. «Зеленая» экономика: глобальный тренд развития [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.kazenergy.com/ru/2012-06-20-08-42-46/2012-06-20-13-01-53/9027-1-r-.html> (23 сентября 2013)

IV. Ответственность. Ответственность за содержание статьи несет автор, редакция оставляет за собой право публикации или отклонения рукописи, а также право редакторской правки.

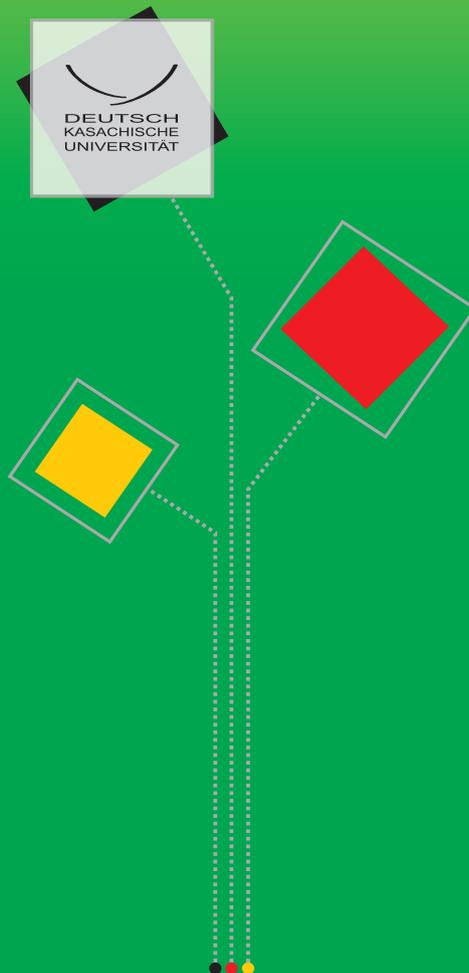
Подписано в печать 26.02.2016 г. Печать RISO.

Формат изд. 60x84/16.

Бумага офсет. Объем 10,15 усл. печ. л. Тираж 500 экз.

ИП Волкова Н.А., г. Алматы, ул. Райымбека, 212/1.

Тел. 8(727)330-03-12, 330-03-13.



Казахстанско-Немецкий
Университет
050010, г. Алматы
ул. Пушкина 111/113

Deutch- Kasachische Universität
ul. Pushkina 111/113
050010 Almaty

Tel.: +7 (007-727) 355-05-51
E-mail: info@dku.kz

www.dku.kz