



TURAN
UNIVERSITY

Материалы

I Международной научно-практической конференции «Логистика Великой степи – 2019»

14 - 18 октября 2019 г.



Алматы

УДК 339.138 (063)
ББК 62.290-2
М 27

ОТВЕТСТВЕННЫЕ РЕДАКТОРЫ:

РАЗАКОВА Д.И. – доктор PhD, кандидат экономических наук, декан Экономического факультета Университета «Туран»,

ТЛЕУБЕРДИНОВА А.Т. – доктор экономических наук, зав. кафедрой «Маркетинг и логистика» Университета «Туран»,

КОНЫРБЕКОВ М.Ж. - доктор PhD, доцент кафедры «Маркетинг и логистика» Университета «Туран»,

ПОЛУХИНА Е.А. – магистр экономики, ст. преподаватель кафедры «Маркетинг и логистика» Университета «Туран»

«Логистика великой степи – 2019»: сб. статей межд. науч. конф. (г. Алматы, 14-18 октября 2019 г.). – Алматы, 2019. – 592 с. – каз., рус., англ.

ISBN 978-601-214-413-0

В настоящий сборник вошли материалы 1 Международной научно-практической конференции «Логистика великой степи – 2019» (г.Алматы, 14-18 октября 2019 г.).

Материалы предназначены для молодых ученых, исследователей, преподавателей, студентов, магистрантов, докторантов, интересующихся проблемами развития современного общества в области маркетинга и логистики.

УДК 339.138 (063)
ББК 62.290-2

ISBN 978-601-214-413-0

СОДЕРЖАНИЕ

СЕКЦИЯ 1. СОВРЕМЕННЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ

Лукиных В.Ф., Демченко Г.А.	13
Подсистема неликвидных запасов в контроллинге торгового предприятия.....	13
Мусабаев Б. К., Турлыбеков С.С., Мусалиева Р.Д.	
Функциональная и организационная структура РТЛК на железнодорожном транспорте.....	15
Тлеубердинов А.С.	
Применение системы SCADA в трубопроводной транспортировке.....	21
Куспекова А.С., Аскаров Г.А.	
Состояние и проблемы водного транспорта Республики Казахстан.....	27
Жорабекова Д.О., Аскаров Г.А.	
Жолаушылар тасымалын жетілдірудің логистикалық тәсілі.....	31
Зиятбек Р.Т., Аскаров Г.А.	
Қазақстан Республикасындағы көлік тасымалының құқықтық реттелуінің кейбір мәселелері.....	34
Әкімова Ә. Ш., Аскаров Г.А.	
Интеграцияланған логистика.....	37
Абжапбарова А.Ж., Машева Ж.	
региональные особенности развития пассажирских перевозок Республики Казахстан.....	40
Исмаилова Р.Т., Келдібай С.	
Логистикалық сервисті ұйымдастырудың теориялық аспектілері.....	49
Змановский А.В.	
Комбинированные перевозки в Республике Казахстан.....	52
Абдикул Ш. Н., Оразымбетова А. Ш., Маликова Р. М.	
Логистикада қорларды басқару есебін модельдеу.....	56
Исмаилова Р.Т.	
Объектно-ориентированное моделирование процессов в логистике закупок в высших учебных заведениях.....	59
Бижанова М., Махмұтова І.	
Қазақстан республикасының логистикалық нарығының заманауи бағасы.....	61
Абдыкадиров А. А., Ибабаева А. Б.	
БатысЕуропа - батысҚытай дәлізі бойымен мультимодальды тасымалдың операциялық моделі.....	65
Ерсаин А.Д., Нұрғали А.Н., Серикова Ж.Т., Жетписова Г.А.	
Ақтау портының қазақстан экономикасы үшін маңызы.....	68
Шквыря Н.А.	
Логистическое управление запасами в формировании ассортиментной политики предприятия.....	72

Козин К., Беккулиева Б.М.	
Возможности и перспективы развития предпринимательства в сфере логистики и маркетинга.....	539
Айтуаров А., Беккулиева Б.М.	
Маркетинговая деятельность через SMM.....	542
Оспанова Д.	
Маркетинг және логистиканың өзара әрекеттесуінің теориялық аспектілері....	544
Шыраев Н.Б.	
Жаһандық логистикалық жүйелердің экономиканы дамытудағы рөлі.....	549
Махин Б.К.	
Повышение инвестиционной активности на основе развития лизинговых отношений.....	554
Г. Егизбаева, Н. Абдуллаева	
Қонақ үй қызметтері маркетингінің ерекшеліктері.....	562
Г. Егизбаева	
ҚР АӨК-нің әлеуметтік-экономикалық дамуында ауылшаруашылық кооперация шешуші фактор ретінде.....	567
Г. Егизбаева, А. Дауткулов	
Тауарларды халықаралық тасымалдау үшін кедендік бақылау жүйесін ұйымдастыруды жетілдіру жолдары.....	571
Г. Егизбаева, А. Калибай	
Автомобиль көлігінің логистикалық қозғалысын ұйымдастыру ерекшеліктері..	574
Нуржанова А.М.	
Причины оформления онлайн страхования.....	576
Кудабай А. А.	
Логистика Шелкового пути: опыт древних купцов и возможности для современного бизнеса.....	579
Жанатаев Н.	
Бірлескен инновациялық жобаларды инвестициялауды басқарудың теориялық негіздері.....	582
Калиев А. С.	
Основы формирования стратегии организации.....	587
Сенбеков М. Т.	
Основы системы корпоративного управления.....	589

Кудабай Арман Актайулы,
докторант PhD факультета
журналистики КазНУ им. аль-Фараби

ЛОГИСТИКА ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ОПЫТ ДРЕВНИХ КУПЦОВ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ СОВРЕМЕННОГО БИЗНЕСА

Однажды долгое время пробывший президентом крупнейшей корпорации ИТТ, один из самых опытных и мудрых представителей бизнеса нашего времени Гарольд Дженин произнес: «В деловом мире всё выплачивается двумя монетами: наличными и опытом. Возьмите сначала опыт, деньги будут потом». По сути, этими словами именитый мэтр только подтвердил, что *бизнес, в любой его форме и временном отрезке, представляет собой ни что иное, как процесс совершенствования опыта предыдущих поколений по максимальной рационализации имеющихся в распоряжении ресурсов с целью максимизации же их выгод.* **«Бизнес-система – целостное множество бизнес-процессов, реализуемых организационной единицей для достижения ее стратегических целей» [1].** А раз так, то бизнес, как указанный нами же опыт, предстает в этом ракурсе как система сложившихся знаний и конкретных навыков коммерческой деятельности, просеянной сквозь сито многовековой практики и зафиксированной историей. Менялась лишь его товарная «составная».

В противовес такому представлению, стоит отметить, на сегодня сложилось и несколько иное, превратное мнение, что современный бизнес представляет собой набор неких супермодных и непременно современных рецептов по достижению бизнес-успеха. Наверное, стоило бы в этом случае напомнить всем народную мудрость, что «всё новое есть ни что иное, как хорошо подзабытое старое». Другое следствие подобной «позиции» – это упрощение и примитивизация всей диалектики истории, и на этой основе невольное возникающее игнорирование заслуг и достижений, вклада каждого поколения в становление и закрепление современных явлений и процессов. Не говоря уже о таких понятиях как культурная и инновационная диффузия. «Мы поймем наше настоящее только тогда, когда оно станет прошлым», – написал в своей известной «Краткой истории денег» журналист, главный редактор [Русской службы Би-би-си](#) Андрей Остальский [2].

Является ли логистика явлением только нашего времени, а если нет, то как описать процесс ее исторического становления, и отчего в учебниках по обучению основам и премудростям этой науки чаще как-то опускаются такие моменты? Наверное, для этого стоило бы нам вспомнить, что основной целью логистики все же является обеспечение конкурентоспособных позиций на рынке, а по сути, повышение эффективности тех самых деловых процессов, которые и принято было ранее именовать торговлей. Так, согласно одному из указанных учебников, задачи логистики определяются 7 известными правилами: (1) нужный товар должен быть доставлен (2) в нужное время (3) в нужное место, (4) с наименьшими затратами, (5) нужного качества, (6) в нужном количестве и (7) нужному потребителю [3]. Но разве не ставили себе подобные цели и купцы Шелкового пути – представители бизнес-сословия древности? Понимая прошлое, мы проникаемся в суть вещей нынешних, возможно попутно осознавая при этом не только возможности, но и ошибки предшествующих поколений. Попытаемся разобраться по пунктам...

Нужный товар должен быть доставлен в нужное место. II век до н.э., в Китае начинает править династия Хань. Императоры из этой династии стали собирать сведения о странах, расположенных западнее Китая. *Узнав, насколько высоко там ценятся товары из Поднебесной, китайцы начали активно торговать со Средней Азией.* Посредниками в этой торговле были кочевники, которые возили товар по караванному пути через Евразию [4]. По другой же версии, торговые маршруты, пронизывающие вдоль и поперек Великую степь, существовали еще задолго до «оформления» Шелкового пути. «Номады Евразийских степей были активными участниками торгово-обменных операций в качестве потребителей и распространителей продукции земледельческого производства. Занимая центральные области Евразии, они осуществляли контакты с цивилизационными центрами от Китая до Центральной Европы» [5]. Опровергая распространенное мнение о движении «товарных потоков» только с Востока на Запад, сегодня ученое сообщество приходит к другому впечатляющему открытию, что не менее эффективно работали торговые пути и с Запада на Восток (находки византийских и римских монет, эллинистский стиль в изделиях Центральной Азии и Китая), и даже с Севера на Юг, и обратно (Меховой и Янтарный путь; к примеру, шуба из горностая из Страны мехов в те времена на египетских рынках стоила баснословные тысячу динаров; а в ЦА до сих пор попадаются находки египетского фаянса и обереги) [6].

Товар должен быть доставлен в нужное время. Архетипный образ, сохранившийся в исторической памяти, о пересекающих пустыню торговых караванах верблюдов - не просто дань времени, а *гениальное решение своего времени, задачи доставки товара потребителю прошлыми «менеджерами».* «Один погонщик, ведя от трех до шести верблюдов, мог перевезти от одной до трех тонн груза на расстояние 20-60 миль в день» [6]. Необходимо учитывать, что ни один мул либо лошадь не была способна обеспечить такой «тоннаж», не считая того, что к суровым пустынным и степным условиям приспособлен был также верблюд. Конечно, не стоит считать, что другие вьючные животные при этом вовсе не использовались; в «ведении» их скорее оставались доставки на малые и средние расстояния. На дальние же маршруты верблюд оставался незаменимым транспортным средством. О величине же таких караванов можно судить по тому, что в отдельных торговых процессиях в те времена, к примеру, могли принимать участие от 100 до 150 купцов. Не стоит ссылаться только лишь на опасности в пути, как причину таких величин, так как большую часть времени домонгольского и монгольского времени караванные пути все же отличались относительным спокойствием, а местные владыки, осознавая «транзитную» выгоду, считали долгом обеспечить караваны местной же охраной и проводниками. Кстати, уже при Чингисхане эта система получает свое логическое продолжение в знаменитых «почтовых» станциях – *ямах*, «в которых всегда находились запасы кормов и тягловые животные, имелись помещения для отдыха, отряды войск для охраны груза и пассажиров» [7, С.132]. Сюда же возможно стоит добавить, что родоначальниками и таможенной службы, от тюркского слова «*тамга*», являлись так же номады.

С наименьшими затратами и нужного качества. Обеспечение сохранности и целостности товара беспокоило торговый люд во все времена. И в этом отношении весьма примечателен новый взгляд на знаменитые *караван-сарай*, которые, располагаясь на выгодных пунктах вдоль всего пути, представляли собой не только прообразы нынешних мотелей, но и были *родоначальниками современных*

логистических хабов, при которых располагались амбары, склады, худжры (комнаты отдыха) и непременно сардобы (куполы над водохранилищами). Последние, по предположениям ученых, могли использоваться и как камеры хранения «скоропортящегося» товара. На роль родоначальников логистических хабов претендуют и торговые города, протянувшиеся по всему Шелковому пути. Собственно говоря, меняется и сам взгляд на всю историю города, так как «относительная слабость городищ, свидетельствует о том, что они построены не для обороны от сильного врага, а скорее являются центрами ремесла и торговли» [Галкина, 8]. Не стоит забывать, что в дальние путешествия, продолжительность которых могла занимать до более года, решались не все купцы, а большая часть предпочитала разгружаться в близлежащих городах, таким образом превращая последние еще и в «оптовые» и перевалочные центры. К тому же, «большие города – это первые «фабрики» по производству массовых ремесленных бытовых изделий, а также предметов роскоши: украшений, редких тканей, дорогого оружия [7, С.74]. Купцы в таких местах не только разгружались, но и, конечно, «затоваривались» в обратном направлении местной продукцией.

В нужном количестве и нужному потребителю. На примере Великого Шелкового пути мы имеем яркий и уникальнейший образец удовлетворения всех известных ныне законов спроса и предложения, поиска УТП, маркетингового продвижения и сегментирования рынка и т.д. Однако, вернее было бы предположить, что *он и был предтечей всех современных правил бизнеса*. В желании доставить нужный товар на рынки Рима (форумы) или на базары Поднебесной (бацзаэр, шичан)[9], на торжки Руси или ярмарки Германии, во всех них оттачивалось деловое мастерство предыдущих и будущих поколений торговых людей. Не стоит ассоциировать Шелковый путь, только с шелком, который, конечно, был и валютой, и самым ходовым товаром того времени. Но с таким же успехом этот путь можно было бы назвать и серебряным, и нефритовым, янтарным или чайным. Исследование Шелкового пути обещает нам как и множество открытий, так и не меньшее количество загадок, которые могут послужить всем и сегодня ценнейшим уроком. Великий Шелковый путь был ярким образцом делового подхода к выгодам международного сотрудничества, предвестником предстоящих глобальных процессов, но так же он был и наглядным примером краха чрезмерных деловых амбиций, а возможно и преждевременного угасания так и до конца не использованного потенциала и надежд. По итогу же, поменявшего весь ход человеческой истории...

Список использованных источников:

1. Инновационная деятельность: Толковый словарь 2-е изд., доп. / Отв. ред. В. И. Суслов. Новосибирск, 2008. - 224 с.
2. Остальский А., Краткая история денег. – М.: «Амфора», 2015. - С.21
3. Основы логистики: учебник / Г.Г. Левкин, А.М. Попович – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2015. - С.17
4. Шумаев В.А., Основы логистики – М.: Юридический институт МИИТ, 2016. - С.20.
4. Власть факта: Великий Шелковый путь, Телеканал «Россия-Культура», 03.05.2017 г., www.rxtv.ru
5. Бисенбаев А., Другая Центральная Азия – Алматы, «Аркас», 2003. - С.34

6. Ртвеладзе Э.В., Великий индийский путь: Из истории важнейших дорог Евразии – СПб: «Нестор-История», 2012.- С.233
7. Чердабаев Т., Дороги мира. История и современность. – Алматы: ОФ «Алдонгар», 2014 – 256 с.
8. Цит. по Бродель, Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. В 3 т. Т. III / Ф. Бродель. – М.: Весь мир, 2007. - С.167
9. Хансен Валери, Великий Шелковый путь: Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай-Согдиана-Персия-Левант – М.: ЗАО Изд-во Центрполиграф, 2014. - С.143

В статье дается краткий обзор достижений и проблем Шелкового пути как одного из ярких примеров международного сотрудничества представителей делового мира древности, предвестника предстоящих глобальных процессов, а так же краха чрезмерных деловых амбиций и преждевременного угасания не использованного потенциала. Автор уверен, что Великий путь был предтечей всех современных законов бизнеса и прообразом современной логистики, особо выделяя, что история древнего транзита может служить ценным уроком для будущих поколений бизнеса.

Мақалада ежелгі іскерлік әлем өкілдерінің арасындағы халықаралық ынтымақтастықтың жарқын мысалы ретінде Жібек жолының жетістіктері мен міндеттеріне қысқаша шолу жасалады. Алдағы жаһандық процестердің сүйіншісі, сондай-ақ шамадан тыс іскерлік амбициялар мен пайдаланылмаған әлеуеттің мерзімінен бұрын жойылуы. Автор Ұлы Жол бизнестің барлық заманауи заңдарының негізін қалаушы екендігіне және қазіргі логистиканың прототипіне сенімді, ежелгі транзит тарихы болашақ ұрпақтар үшін маңызды сабақ бола алады.

The article gives a brief overview of the achievements and challenges of the Silk Road as one of the brightest examples of international cooperation between representatives of the ancient business world, a harbinger of upcoming global processes, as well as the collapse of excessive business ambitions and premature extinction of untapped potential. The author is confident that the Great Way was the forerunner of all modern business laws and the prototype of modern logistics, highlighting that the history of ancient transit can serve as a valuable lesson for future generations of business.

Жанатаев Нурсейт,
Executive MBA магистранты

БІРЛЕСКЕН ИННОВАЦИЯЛЫҚ ЖОБАЛАРДЫ ИНВЕСТИЦИЯЛАУДЫ БАСҚАРУДЫҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ

Жаһандану заманында елдер арасында шекара ұғымы жойылып бара жатқаны баршамызға аян. Осы тұста инновация, инвестор, бірлескен жоба деген терминдерді жиі еститін болдық. Инновациялық қызмет, инвестиция тарту, смарт ойлар, ноу хау күнделікті лексиконымызда қолданатын сөздерге айналды. Инновациялық қызмет, ең әуелі, нәтижелі -практикалық қызмет түрі және жаңа идеялар мен жаңа