

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ БІЛІМ ЖӘНЕ
ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
КӨЛІК – ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



**«КӨЛІК ЖӘНЕ ЭНЕРГЕТИКАНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ:
ИННОВАЦИЯЛЫҚ ШЕШУ ТӘСІЛДЕРІ» X ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ БАЯНДАМАЛАР
ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО – ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ: «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА И
ЭНЕРГЕТИКИ: ПУТИ ИХ ИННОВАЦИОННОГО РЕШЕНИЯ»**

**PROCEEDINGS OF THE X INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICE
CONFERENCE «ACTUAL PROBLEMS OF TRANSPORT AND ENERGY:
THE WAYS OF ITS INNOVATIVE SOLUTIONS»**

Нұр-Сұлтан, 2022

УДК 656/621.31
ББК 39/31
А43

Редакционная коллегия:

Председатель – Мерзадинова Г.Т., Член Правления – Проректор по науке, коммерциализации и интернационализации ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, д.т.н., профессор; Заместитель председателя – Султанов Т.Т., заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Сулейменов Т.Б. – декан транспортно-энергетического факультета ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, д.т.н., профессор; Председатель «Әдеп» – Ахмедьянов А.У., к.т.н., доцент; Арпабеков М.И. – заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», д.т.н. профессор; Тогизбаева Б.Б. – заведующий кафедрой «Транспорт, транспортная техника и технологии», д.т.н. профессор; Байхожаева Б.У. – заведующий кафедрой «Стандартизация, сертификация и метрология», д.т.н. профессор; Жакишев Б.А.– заведующий кафедрой «Теплоэнергетика», к.т.н., доцент.

А43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: X Международная научно – практическая конференция, Нур-Султан, 17 марта 2022 /Подгот. Г.Т. Мерзадинова, Т.Б. Сулейменов, Т.Т. Султанов – Нур-Султан, 2022. – 597с.

ISBN 978-601-337-661-5

В сборник включены материалы X Международной научно – практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Нур-Султан 17 марта 2022 года.

Тематика статей и докладов участников конференции посвящена актуальным вопросам организации перевозок, движения и эксплуатации транспорта, стандартизации, метрологии и сертификации, транспорту, транспортной техники и технологии, теплоэнергетики и электроэнергетики.

Материалы конференции дают отражение научной деятельности ведущих ученых дальнего, ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.



© ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, 2022

Аникин, Б.А. Логистика: Учебник / Б.А.Аникин, Т.А. Родкина. - М., Изд-во Проспект, 2015. – 408 с.

Байда Е.А. Подходы к оценке качества логистических услуг // Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, новации: материалы Междунар. науч.-практ. конф.: Электронный ресурс. 2016. С. 972-976.

Володина Н.Л., Щеголева Т.В. Логистический подход к управлению материальными потоками в производстве // Интеграционные процессы в науке в современных условиях: междунар.науч.-практ. конф. 2016. – С.19-20.

УДК 577

МАТРИЦА АЛЬТЕРНАТИВ ДЛЯ СЭЗ «МЦПС «ХОРГОС»

Мухаметжанова А.В., Шайкенов Ш.Ш.

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
(E- mail: mukhametzhanova.v@gmail.com, wwshyrak@gmail.com)

Аннотация: В данной статье рассмотрена текущая ситуация с туризмом, работа СЭЗ «МЦПС «Хоргос» как провайдера, роль Хоргоса в глобальной цепочке поставок, а также разработана матрица альтернатив.

Ключевые слова: Туризм, Специальная экономическая зона, МЦПС «Хоргос», провайдер, матрица альтернатив.

Исходя из целей создания СЭЗ «МЦПС «Хоргос» на ближайшие три года одной из основных стратегических целей является: • развитие туризма, в том числе делового туризма.

По результатам проведенных маркетинговых исследований, наблюдается динамика устойчивого роста спроса со стороны близлежащих населенных пунктов и удаленных областей Казахстана, провинций и Китая (Диаграмма 1). Поток посетителей поступательно растет вне зависимости от времени года, за исключением лишь национальных праздников.



Диаграмма 1. Фактические и прогнозные потоки (разработано автором)

Казахстанская часть	510	671	1134	1222	1210	1288	1855	2319	2551	2806	2946
Китайская часть	1830	2518	2784	2917	3245	3396	4668	5575	7433	8032	9353

На основании данных, можно сделать вывод, что Центр интересен для потребителей, и как экономический, и как туристический объект в 76%. Но самое интересное можно увидеть при абсорбированном анализе данных опросов, так получается, что для посетителей из Казахстана основным мотивом для приезда в Центр, является шопинг в 53%, туризм 25% и прочее в 22%.

Для туристов из КНР, основным мотивом приезда, является туризм в 49%, шопинг – 25% и прочее – 26%. Данные показатели находятся в полной корреляции друг друга, что в принципе подтверждается и самими сотрудниками Центра. Приезжающие китайские посетители в основной своей массе фотографируются на фоне малых архитектурных форм, расположенных на специальном переходе (нейтральная территория). Напротив, посетителей из Казахстана сложно охарактеризовать, как туристов, так как основная масса их приезжает и посещает Центр исключительно с целью шопинга, т.е. закупа товара по цене ниже, чем в Казахстане.

Основными сдерживающими факторами для развития туризма, в том числе делового туризма на территории СЭЗ являются:

законодательные и административные барьеры;

- ограничение норм по частоте перемещения товаров, освобожденных от уплаты таможенных пошлин, физическими лицами через таможенную границу с территории Центра на территорию РК;

- ограничения по ввозу на территорию КНР товаров/продуктов, приобретенных на казахстанской стороне посетителями МЦПС «Хоргос» с китайской стороны;

- ограниченный режим работы МЦПС «Хоргос»;

2) отсутствие якорных проектов;

3) отсутствие туристической инфраструктуры.

Работа СЭЗ «МЦПС «Хоргос» как провайдера, роль в глобальной цепи поставок.



Рисунок выше был обложкой слайда о деятельности СЭЗ «МЦПС «ХОРГОС» во время доклада о проделанной работе за 1 квартал 2021 года Первого руководителя специальной экономической зоны и заместителя акима Алматинской области у Министра Индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

Управление специальной экономической зоной «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» осуществляет АО «Управляющая компания специальной экономической зоны «МЦПС «Хоргос» в соответствии с Законом Республики Казахстан «О специальных экономических и промышленных зонах».

Общество образовано во исполнение Соглашения между Правительствами Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой о регулировании деятельности Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» в 2005 году со стопроцентным участием государства.

В соответствии с Постановлением Правительства Республики Казахстан от 19 марта 2019 года № 121 государственный пакет акций акционерного общества «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» в размере 100 (сто) процентов был передан из республиканской собственности в коммунальную собственность Алматинской области.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 мая 2019 года № 343 акционерное общество «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» было определено управляющей компанией специальной экономической зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». В связи с изменением статуса наименование Общества было изменено на «Акционерное общество «Управляющая компания специальной экономической зоны «МЦПС «Хоргос».

Основным предметом деятельности Общества является создание, развитие и обеспечение функционирования инфраструктуры казахстанской части МЦПС «Хоргос», привлечение инвестиций для реализации строительства инвестиционных объектов на территории казахстанской части Центра, а также развитие туризма. Функции Общества определены законом Республики Казахстан «О специальных экономических и промышленных зонах».

Финансирование деятельности Общества осуществляется за счет:

- вознаграждения за услуги, предоставляемые управляющей компанией участникам специальной экономической зоны;
- целевого заемного финансирования;
- доходов от сдачи в имущественный наем (аренду) и поднаем (субаренду) объектов инфраструктуры, земельных участков, а также иного имущества;
- средств, внесенных в качестве пополнения уставного капитала;
- бюджетных средств;
- иных не запрещенных законодательством Республики Казахстан доходов от деятельности управляющей компании.

В соответствии с Технико-экономическим обоснованием (далее – ТЭО) проекта «Создание МЦПС «Хоргос» на строительство объектов внутренней и внешней инженерной инфраструктуры и обеспечение деятельности Общества должно было быть выделено из республиканского бюджета 73,7 млрд. тенге (в рамках отдельной бюджетной программы).

За период с 2005-2010 годы из Республиканского бюджета выделено 45,8 млрд. тенге. Недофинансирование из республиканского бюджета, согласно ТЭО, составило 27,9 млрд. тенге. Уставный капитал составил 45 848,4 млн. тенге.

С 2011-2019 годы денежные средства из республиканского бюджета и других источников не выделялись. Заемные средства, кредиты банков не привлекались. На сегодняшний день Проект находится на стадии незавершенного строительства инфраструктуры. Несмотря на отсутствие финансирования, в целях инвестиционной привлекательности, Общество и его дочерние организации проводят работу по завершению строительства и содержанию объектов инфраструктуры, за счет дохода от продажи билетов, сдачи помещений в аренду, снабжения электроэнергией, сопровождения тур.групп и т.д.

Консолидированные основные показатели финансово - хозяйственной деятельности Общества и его дочерних зависимых организаций за 2019 год представлены следующим образом:

- Консолидированные доходы составили 3 236 748 тыс. тенге.
- Консолидированные расходы в денежном выражении с учетом амортизации составили 5 298 336 тыс. тенге.
- Итоговый убыток составил 2 061 588 и сложился за счет амортизации.

В Казахстане были сделаны значительные инвестиции в укрепление позиций в качестве транзитного коридора. В том числе более \$3,5 млрд в сухой порт на восточной границе с Китаем. COSCO Shipping, один из крупнейших в мире поставщиков логистических услуг, и LianyungangPortHoldingsGroup приобрели доли в проекте, тем самым сделав его транснациональным, и предоставив казахстанской стороне возможность выиграть от огромного опыта партнёров.

Другие значительные инвестиции включают железную дорогу Шалкар-Бейнеу, Жезказган-Саксаульскую железную дорогу и Курыкский порт. В результате увеличение коридоров и пропускной способности укрепит роль Казахстана как транзитного региона. По оценкам «Самрук-Қазына», инвестиции в инфраструктуру будут ежегодно вносить вклад в экономическое развитие Казахстана на уровне 0,1%-0,2% в течение следующего десятилетия.

Как и большинство цепочек поставок, программа «Один пояс – один путь» сильна лишь настолько, насколько сильно её самое слабое звено. Для казахстанского национального железнодорожного оператора и его материнской компании это означает, что они будут держать одинаковый темп, продвигаясь в модернизации своей инфраструктуры и бизнес-модели, равно как и их зарубежные партнёры.

Роль КТЖ в этом должна быть сосредоточена на совершенствовании процессов для создания надежной платформы для транзита грузов через Казахстан, а «Самрук-Қазына» должна поддерживать долгосрочную цель развития мультимодальной транспортной системы, что включает значительные инвестиции в распределение электроэнергии и транспортную инфраструктуру, а также использование своего влияния для снижения регуляторных требований с целью облегчения бюрократических процессов, необходимых для транзитных перевозок через Казахстан.

Программа «Один пояс – один путь» ориентирована на транспорт, цепочку поставок, логистику и управление грузовыми перевозками через успешное и прибыльное управление железной дорогой. Чем быстрее КТЖ сможет реализовать изменения в своей бизнес-модели, тем скорее она сможет извлечь выгоду из инвестиций, которые китайские и международные финансовые учреждения запланировали в Казахстане и за его пределами.

Влияние на КТЖ и ценность для Казахстана значимы во многих отношениях. Модернизация системы управления, целевой операционной модели и деятельности КТЖ также привлекут внимание экспедиторов, сторонних логистических компаний, а также центров распределения и складского хранения.

Частные поставщики логистики внимательно следят за развитием и увеличением возможностей Казахстана в качестве транзитного коридора. Его центральное положение в маршруте Азия — ЕС делают его идеальным местом для создания рынка для транспортных услуг, таких как прокат подвижного состава, логистические решения и перевозка грузов. Транзитные операции приносят наибольший доход на тонну за километр для КТЖ. Поэтому ожидается, что транзит станет значительным источником дохода для Казахстана, и если услуги железных дорог будут оптимизированы, а правила будут упрощены, возникнет динамичная и прибыльная отрасль внутренней логистики, как в прошлом тысячелетии, когда древние кочевые торговцы связывали Восток и Запад.

Альтернативы	Стоимость	Положительный эффект	Достижимость	Срок реализации	Прогнозируемый результат
1. Электронная Smart – система на постах таможни в комплексе с маркировкой товаров	Электронная Smart – система на постах таможни – 10 млрдтг.	Контроль перемещения грузов, уменьшение теневого оборота, новый шаг к цифровизации.	Достижимый результат при наличии поручения КПМ/АП посредством инициирования управляющей компании/депутатами.	До 1 месяца – демо версия До 3 месяцев – готовый продукт.	Процесс не из быстрых. Посредством выделения крупных сумм из РБ цифровизация отраслей. Шаг к победе в затяжной борьбе с теневым оборотом.
2. Внесение	-	См статья 1.	Достижимый	До 3	Упрощение

изменений в законодательную базу			результат при наличии поручения КПМ/АП посредством инициирования управляющей компании/депутатами.	месяцев.	работы, улучшение условий для посетителей.
3. Подписание дополнительных соглашений (Меморандумов)	Средства РБ для организации встреч высокопоставленных руководителей в размере не менее 6 792 140 тенге.	Двусторонние договоренности и оптимизация контроля грузопотока.	Достижимый результат при одобрении руководства МИИР РК и управляющей компании.	До 1 месяца.	Внедрение новых элементов для оптимизации работы, улучшение условий.
4. Переход на круглосуточный режим работы	Бюджетные средства в 3-кратном размере от суммы выделяемой на сегодняшний день; Средства управляющей компании в размере месячных окладов для увеличения штата сотрудников.	Уменьшение очередей, заторов.	Достижимый результат при одобрении КГД МФ РК и руководства управляющей компании.	7 рабочих дней.	Увеличение штата сотрудников, уменьшение очередей, заторов.
5. Снятие ограничений : посещение 1 в месяц, 25 кг в месяц товара.	-	Отсутствие очередей, «несунов»	Достижимый результат при внесении изменений в Решение ЕЭК, одобрении КГД МФ РК.	До 3 месяцев.	Отсутствие очередей, возможное увеличение контрабанды.
6. Бездействие	-	Избежание неудачных попыток в процессе внедрения новшеств.	-	-	Отсутствие изменений и возможное усугубление отрицательных эффектов.

1. Данное предложение не является сюрпризом, население страны с ним уже знакомо. Маркировка стала обязательной с 1 октября 2020 года для табачной продукции, поэтапно и для других групп товаров. Чтобы она не стала неожиданным сюрпризом и чтобы успеть

подготовиться, проводились и проводятся по сей день пилотные проекты по маркировке для участников рынка.

Маркировка — это специальная зашифрованная метка на товаре, которая содержит информацию о производителе, серийный номер и код защиты от взлома. Знак наносится в виде DataMatrix-кода. Это двумерное квадратное изображение в виде черных и белых полей.

Главная цель маркировки — защитить население от контрафактной продукции и дать отпор теневому бизнесу и контрабанде. Маркировка подобна номеру посылки, который ставится на почте: по ней можно отследить весь путь пакета или коробки до получателя. Маркировка — это знак качества для покупателя: она гарантирует, что товар выпущен настоящим производителем, а не сделан на подпольной фабрике. Покупатель не захочет класть в корзину бутылку вина без метки производителя.

Как работает маркировка?

Производитель наносит на тару уникальный код DataMatrix и отправляет генеральному дистрибьютору.

Дистрибьютор принимает и сканирует партию и отправляет ее в магазины и супермаркеты.

Супермаркет при получении новой партии считывает коды на упаковках и продает легальный товар электронно.

В момент продажи на кассе 2D-сканер считывает маркировку, и код выводится из оборота.

Даже сам покупатель может считать маркировку с помощью мобильного приложения и проверить происхождение пачки сигарет или бутылки вина.

Электронная Smart-система предлагаемая в данной статье будет взаимодействовать с маркировкой товаров и станет главным рабочим инструментом работников поста таможни. Она будет считывать и отправлять данные грузовых транспортировщиков еще в начале пути груза. По мере внедрения маркировки на все существующие товары база данных неустанно будет обновляться как рядовое программное обеспечение. На посту таможни она считывает вес и объем маркированного товара и максимальный вмещаемый объем груза транспортного средства. Двух показателей вполне достаточно для определения имеющихся немаркированных грузов в средствах транспортировки.

Так, контроль перемещения грузов выйдет на новый уровень, уменьшив теневой оборот в разы. Достижимость альтернативы можно не рассматривать, так как это не воображение студента а требование времени. Продвинутые западные страны и даже Российская Федерация уже активно внедряет маркировку товаров и отслеживает грузы внутри страны. Так, известны случаи задержания грузов на границах соседних стран: 3 февраля текущего года Омские пограничники не впустили в Россию молоко из Казахстана. 17 тонн молока было задержано на границе региона сотрудниками Россельхознадзора и пограничной службы. Как следовало из сопроводительных документов, автомобиль с грузом ехал из Северо-Казахстанской области в Новосибирскую область. Документам не соответствовал вес и маркировка продукции. В итоге правонарушитель привлечен к ответственности, а партия молока не допущена на территорию России.

Стоимость на сегодняшний день также не имеет значения, так как сейчас отечественными производителями используется российское программное обеспечение. Остальные расходы взяло на себя АО «Казахтелеком». Касательно стоимости Smart-системы для пограничных постов: система оценивается порядка 10 млрд тенге.

2, 5. О внесении изменений в законодательную часть страны мы уже говорили в части первой данной работы. Однако, хватает и других барьеров. Так, чтобы провезти товары из Китая в Казахстан через «Хоргос», требуется в среднем около 11 часов – почти вдвое дольше, чем в обратном направлении. Для того чтобы под видом «товара для личного потребления» не шли коммерческие партии, установлены ограничения: посетитель МЦПС может беспопытно вывезти товар на сумму не более 500 евро и весом не более 25 кг. Также запрещено посещать центр более раза в месяц. С китайской стороны таких ограничений нет. Посетители свободной

экономической зоны несмотря на ограничение - 25 килограммов в одни руки, минуя багажное отделение, пытаются вывезти больше. Более предприимчивые прибегают к услугам, так называемых, «несунов» или «толкачей». Именно так, на местном жаргоне называют людей, которые готовы за определённую плату взять на себя чужую ручную кладь. Именно из-за этого здесь создаются такие длинные очереди и ажиотаж.

Данное ограничение регламентируется решением Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 года. Принято решение «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования». В нем определены стоимостные, весовые и количественные нормы, в пределах которых товары для личного пользования могут ввозиться в ЕАЭС без уплаты таможенных пошлин и налогов, а также размер пошлины за превышение установленных лимитов. В частности, уменьшена таможенная пошлина за превышение норм беспошлинного ввоза товаров для личного пользования.

Внесение изменений в виде снятия данных ограничений усугубляется регламентирующим органом. Так, для того чтобы снять вышеупомянутый барьер необходимо коллегиальное решение стран ЕАЭС

3. Подписание дополнительных соглашений (Меморандумов). Данный пункт является наиболее достижимым по сравнению с другими. Примерный механизм: для инициирования действий руководитель Управления специальных экономических и промышленных зон Комитета промышленного развития МИИР РК выносит вопрос на аппаратное совещание при одобрении руководства в лице Председателя комитета/Вице-министра направляется иницилирующее встречу с главами КНР письмо в Посольство РК в КНР для получения ответного положительного письма Правительства КНР работа ПРК займет не менее двух недель. Так, минимальное время для согласования даты встреч составит порядка месяца.

Затраты вычислены следующим образом. Для расчетов взято минимальное количество человек в составе делегации – 4. При минимальном количестве дней в КНР (3 дня), используя Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 мая 2018 года № 256 «Об утверждении Правил возмещения расходов на служебные командировки за счет бюджетных средств, в том числе в иностранные государства» мы можем вычислить точную сумму затрат.

Эта альтернатива подразумевает оптимизацию процессов логистики на двусторонней основе посредством дополнительных/рамочных соглашений. Предметом переговоров может быть все что угодно: расширение зоны пропуска, переход на круглосуточный режим работы МЦПС, внедрение маркировки и/или цифровой системы контроля грузов, совместная разработка новых оборудований/технологий для оптимизации потока и множество других вариантов.

4. Переход на круглосуточный режим работы был инициирован не раз, но ввиду различных причин так и не осуществился. Ограниченный по времени режим работы МЦПС «Хоргос» влияет на формирование больших очередей при прохождении физическими лицами таможенного и паспортного контролей: пограничники и таможенники работают с 07:00 до 19:00 часов, из-за чего туристы вынуждены ждать открытия с 04:30 до открытия и вечером с 17:00 до 19:00 часов стараются выйти обратно, что влияет на повышенную нагрузку в КПП. При этом, согласно межправительственному соглашению, режим работы МЦПС «Хоргос» с 1 мая по 30 сентября с 8.30 до 18.00 по вр. Нур-Султана с 1 октября по 30 апреля с 9.00 до 17.00 по вр. Нур-Султана.

Несмотря на согласие управляющей компании основным противником идеи выступает Комитет государственных доходов Министерства финансов РК. Аргументы базируются на финансовой составляющей: так, если на данный момент таможенники работают 8 часов в сутки штат должен увеличиться в 3 раза для круглосуточного функционирования.

6. Нельзя не упомянуть альтернативу, которая используется в Республики чаще всего – Бездействие. Несмотря на непривлекательность идеи, стоит упомянуть что развитые страны не редко прибегают к ней. Так, беря пример с западных стран, мы забываем что они в свою очередь, бывает, берут пример с восточных, в основном конечно же наблюдая за неуспешными, так сказать «учатся на чужих ошибках». Но бездействие не всегда отображает негативный

пример. В философии даосов «бездействие» — это «столп». Называется это У-вэй или «действие через бездействие». В их философии так называемое «бездействие» — именно то, что дает мощный толчок к действию.

В данной статье есть только один положительный эффект такой альтернативы: избежание неудачных попыток в процессе внедрения новшеств.

Вывод: 1. Электронная Smart – система на постах таможни в купе с маркировкой товаров – требование времени и неизбежная мера, которая будет реализовываться по всему Миру.

2,5. Внесение изменений в законодательную базу учитывая причастность к данному вопросу Евразийской экономической комиссии выглядит проблематичным, но по итогу реализации принесет только положительный эффект.

3. Подписание дополнительных соглашений – дело обыденное и при правильной постановки вопроса и качественной подготовке материалов сыграет важную роль в оптимизации процессов логистики и в целом улучшении условий пребывания на территории СЭЗ.

4. Опасения перехода на круглосуточный режим работы вызваны большим аппетитом населения. Соответственно, сняв ограничения мы даем новые масштабные возможности для контрабанды. Однако, нельзя забывать про неизбежность альтернативы 1, которая нивелирует данный негативный эффект.

6. Бездействие – возможно одна из самых недооценённых альтернатив, однако, в данном контексте негативных эффектов от нее намного больше положительных.

Список использованных источников

Стратегия развития специальной экономической зоны «Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» на 2020 – 2022 годы – Информация о текущей деятельности СЭЗ, данные о развитии туризма;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/H17EV000107> – Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 года № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования»;

<https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000256> – Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 мая 2018 года № 256 «Об утверждении Правил возмещения расходов на служебные командировки за счет бюджетных средств, в том числе в иностранные государства»;

<https://www.aviasales.kz> – цены на перелет.

ӘОК 300

ЛОГИСТИКА САЛАСЫ БОЙЫНША ЖЕҢІЛ АВТОКӨЛІКТЕРДІ ТАҢДАУ КЕЗІНДЕГІ ОЛАРДЫҢ ҚОЗҒАЛЫСҚА УІПСІЗДІГІН НЕГІЗДЕУ

Бекенов Т.Н., Сарсембенова К.Е.

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан
(E-mail: tas-bek@mail.ru)

Қазіргі уақытта жол қозғалысының қауіпсіздігіне көп көңіл бөлінуде.

Жол ағымының қауіпсіздігін қамтамасыз ету еліміздің маңызды әлеуметтік-экономикалық және демографиялық проблема қатарына жатады. Автокөліктегі апат қоғамға да, еліміздің азаматтарына да қаржылық және функционалдық тұрғыдан нұқсан келтіреді.

Магистальдарда пайда болған апаттың салдары келесі себептермен сипатталады: - Халықтың ұдайы өсуі; - Ұжымдық автокөлікпен тасымалдаудың азаюы, жеке көлікпен тасымалды ұйымдастыру; - Автомобильдер санының артуы, автокөлік ағындарының