

Система эффективного управления транспортно-логистической компанией

Мира В. Кайрешева¹ miraa2470@mail.ru

¹ Казахский гуманитарно-юридический университет, Коргалжинское ш. 8, Астана 010000, Казахстан

Реферат. Железнодорожный транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, требующей огромных финансовых вложений. При этом сфера транспорта может стать инструментом преодоления экономического кризиса и создания условий для роста национальной экономики, поскольку вложение в транспортную отрасль способствует развитию смежных отраслей, обеспечению рабочими местами. Развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения потребности экономики и реализации транзитного потенциала – стратегическое направление, выделенное в Стратегическом плане Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан на 2014–2018 годы. Задача Казахстана – обеспечить увеличение транзитного грузопотока между Китайской Народной Республикой и Европейским Союзом, идущего сухопутным маршрутом через территорию республики. Так, по итогам 2014 года объем транзитных перевозок составил 17,5 млн тонн, доходы от транзитных перевозок составили 180 млрд тенге. АО «Астык Транс» в настоящее время выступает одним из крупных операторов на рынке железнодорожных перевозок зерновых грузов в Казахстане, но незначительно уступает АО «НК «КТЖ» во внутренних перевозках 42 042 вагоноотправки против 45 049, тогда как по экспортным перевозкам на долю АО «АстыкТранс» приходится 34 787 вагоноотправки, что составляет 50,3% перевозок АО «НК «КТЖ». В целях повышения эффективности транспортно-логистических услуг, сокращения расстояния и времени доставки между наиболее загруженными участками железной дороги, в отрасли планируются проекты строительства транспортно-логистических центров и формирования внутренней терминальной сети. К 2020 году по железнодорожной отрасли планируется построить 1 400 км новых железнодорожных линий для ускорения доставки грузов и пассажиров внутри республики и за пределы Казахстана, при этом не менее 50% финансирования строительства осуществить за счет частных инвестиций. Государство со своей стороны может предоставлять налоговые и иные льготы, гарантии, субсидии, субвенции, прямое возмещение инвестиционных затрат.

Ключевые слова: транспортно-логистическая компания, управление, система.

The system of effective management of transport and logistics company

Mira V. Kajresheva¹ miraa2470@mail.ru

¹ Kazakh humanitarian-law university, Korgaldzhin Highway, 8, Astana, 010000, Kazakhstan

Summary. Railway transport is one of the system-forming sectors of the economy, requiring huge financial investments. At the same time, the sphere of transport can become an instrument for overcoming the economic crisis and creating conditions for the growth of the national economy, as investing in the transport industry contributes to the development of related industries and the provision of jobs. The development of transport infrastructure to meet the needs of the economy and the implementation of transit potential is a strategic direction outlined in the Strategic Plan of the Ministry of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan for 2014–2018. The task of Kazakhstan is to ensure an increase in the transit freight traffic between the People's Republic of China and the European Union, which goes on a land route through the territory of the republic. So, according to the results of 2014, the volume of transit traffic amounted to 17.5 million tons, revenues from transit transportation amounted to 180 billion tenge. JSC "Astyk Trans" is currently one of the largest operators in the market of railway transportation of grain cargo in Kazakhstan, but slightly inferior to JSC "NC "KTZ" in domestic transportation of 42042 wagons to 45049, while for export shipments to the share of JSC "AstykTrans" there are 34787 carloads, which is 50.3% of transportation of JSC "NC "KTZ ". In order to increase the efficiency of transport and logistics services, reduce the distance and time of delivery between the busiest sections of the railway, construction projects for transport and logistics centers and the formation of an internal terminal network are planned in the industry. By 2020, the railway industry plans to build 1400 km of new railway lines to accelerate the delivery of goods and passengers within the country and beyond Kazakhstan, with at least 50% of the financing of construction to be carried out through private investment. The state for its part can provide tax and other benefits, guarantees, subsidies, subventions, direct reimbursement of investment costs.

Keywords: Transport and logistics company, management, system.

Введение

Железнодорожный транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, требующей огромных финансовых вложений. При этом сфера транспорта может стать инструментом преодоления экономического кризиса и создания условий для роста национальной экономики, поскольку вложение в транспортную отрасль способствует развитию смежных отраслей, обеспечению рабочими местами.

Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения потребности экономики и реализации транзитного потенциала –

стратегическое направление, выделенное в Стратегическом плане Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан на 2014–2018 годы. Положение Казахстана в центре Евразийского континента между крупнейшими торговыми партнерами Китаем и Европой является основным преимуществом для развития транспортно-логистической системы Республики Казахстан. Сейчас на долю Казахстана приходится менее 0,5% от общего объема товарооборота между этими торговыми партнерами. Задача Казахстана – обеспечить увеличение транзитного грузопотока между

Для цитирования

Кайрешева М.В. Система эффективного управления транспортно-логистической компанией // Вестник ВГУИТ. 2017. Т. 79. № 1. С. 432–437. doi:10.20914/2310-1202-2017-1-432-437

For citation

Kajresheva M. V. The system of effective management of transport and logistics company. *Vestnik VGUIT* [Proceedings of VSUET]. 2017. Vol. 79. no. 1. pp. 432–437. (in Russian). doi:10.20914/2310-1202-2017-1-432-437

Китайской Народной Республикой и Европейским Союзом, идущего сухопутным маршрутом через территорию республики. Так, по итогам 2014 года объем транзитных перевозок составил 17,5 млн тонн, доходы от транзитных перевозок составили 180 млрд тенге.

Актуальным становится возрождение великого «Шелкового пути» – создание комплексного евразийского трансконтинентального моста. Иран является важным коридором на пути к портам Персидского залива и Индийского океана, а также к рынку Турции и ЕС, и прилагает серьезные усилия для развития новых транспортных коридоров и инфраструктурных объектов [1].

Транспортно-логистическая система является основным инструментом реализации экономических связей между регионами Казахстана, а также главным проводником экспорта казахстанских

товаров на мировые рынки. АО «Астық Транс» в настоящее время выступает одним из крупных операторов на рынке железнодорожных перевозок зерновых грузов в Казахстане. Данная компания, являющаяся совместным казахстанско–российским предприятием, оказывает экспедиторские услуги по железнодорожной перевозке казахстанского зерна и продукции сельского хозяйства во внутренних и экспортных направлениях с 2013 года.

Как видно по данным таблицы 1, АО «АстықТранс» незначительно уступает АО «НК «КТЖ» во внутренних перевозках 42 042 вагоноотправки против 45 049, тогда как по экспортным перевозкам на долю АО «АстықТранс» приходится 34 787 вагоноотправки, что составляет 50,3% перевозок АО «НК «КТЖ».

Таблица 1.

Фактический объем перевозок зерновых грузов в 2015 году, вагоноотправки

Table 1.

Actual volume of transport of grain cargo in 2015, carloading

Сообщения Posts	АО «НК «КТЖ»	АО «АстықТранс»	Доля АО «АстықТранс» в объеме перевозок АО «НК «КТЖ», %
Перевозки по Республике Казахстан Transportation in the Republic of Kazakhstan	45 049	42 042	93,3
Экспортные перевозки, в т. ч.: Export carriages, including:	69 241	34 787	50,3
– Российские порты АЧБ Russian ports of ACB	1 917	675	35,2
– Россия (и далее) Russia (and further)	7 727	3 434	44,4
– порты Балтики ports of the Baltic	2 496	307	12,3
– порты Каспия ports of the Caspian Sea	16	16	100,0
– Порт Актау Port of Aktau	8 088	5 951	73,6
– Азербайджан, Грузия Azerbaijan, Georgia	1 520	953	62,7
– Беларусь, Украина Belarus, Ukraine	319	–	–
– Средняя Азия Middle Asia	39 176	22 010	56,2
– Иран Iran	2 480	572	23,1
– Афганистан Afghanistan	2 240	869	38,8
– Китай, Монголия China, Mongolia	3 263	–	–
Всего Total	114 291	76 829	67,2

В 2016 году Общество планирует обеспечить перевозку в объеме 4983 млн тонн (70% объемов перевозок АО «НК «Қазақстан темір жолы») используя собственный парк, парк АО «Қазтеміртранс» и парк ЗАО «Русагротранс» [2].

В 2014–2015 гг. АО «Астық Транс» было принято в уставной капитал 3 тыс. вагонов, 87% из которых со сроком службы более 27 лет. В 2016 г. приобретено 97 новых вагонов АО «ЗИКСТО», до конца года запланировано приобретение 1200 единиц вагонов акционеров. В 2020 г. парк составит 242 зерновоза без учета обновления парка в указанный период и ежегодного выбытия по сроку службы (рисунок 1).

Из числа коммерческих структур собственников РК на текущую дату парк конкурентов насчитывает порядка 1332 новых, в т. ч. большекубовых вагонов-зерновозов. Имеются все предпосылки, условия и планы по наращиванию парка вагонов конкурентами в среднем на 10% ежегодно.

При этом, конкурентами из числа собственников казахстанского парка вагонов предусмотрены инвестиционные вложения в наращивание и обновление подвижного состава.



Рисунок 1. Парк вагонов АО «Астық Транс» и его конкурентов с учетом приобретения и выбытия парка

Figure 1. The park of the wagons of JSC Astyk Trans and its competitors taking into account the acquisition and disposal of the park

При условии реализации запланированных показателей по доле участия в общих объемах перевозки, на долю конкурентов приходится более 1800 вагонов зерновозов, которые будут покрываться за счет частного парка РК (на сегодня порядка 1350 ед.) и его прироста в среднесрочной перспективе, а также частных и инвентарных вагонов железнодорожных администраций стран СНГ.

Необходимо отметить, что существуют значительные объемы экспорта семян масличных культур и растительных масел, в связи с чем АО «Астық Транс» заинтересовано в привлечении данных грузов в объемы перевозок и расширении географии поставок. Основными направлениями экспорта являются государства Прибалтики и Европейские рынки.

Однако на текущий момент, услуги АО «Астық Транс» по перевозке масличных грузов не конкурентоспособны, основными причинами являются: высокая транспортная составляющая в конечной стоимости масличных продуктов, удаленность от основного рынка сбыта, и самое важное – отсутствие большекубовых современных зерновозов. В данном случае грузоотправитель ориентирован на привлечение к перевозке масличных культур большекубовых вагонов, что является более экономическим оправдано.

Кроме того, если за период 2015 года при перевозках практически более 5,1 млн тонн зерна обеспечен оборот парка в течение двадцати четырех суток, то почти 50% указанного времени приходится именно на время его нахождения в порожнем состоянии. Если в наибольшей степени снижение оборота вагонов административными (операционными) методами может быть достигнуто за счет сокращения норм простоя на промежуточных и технических станциях, то для целей операторской деятельности – это стопроцентная зависимость от подготовки

и проведения процедур документального оформления перевозки (фито- и ветсертификаты, ГТД и т. п.). А если учесть объемы обеспечиваемых экспортных перевозок в общем объеме и их долю в формируемых доходах, то значение от сокращения уровня простоя и как следствие – повышение оборачиваемости подвижного состава еще более существенно.

Аналогичная ситуация с порожним пробогом. Почти 70% экспортных перевозок, а в отдельные периоды и более, приходится на перевозки в направлении стран Средней и Центральной Азии. Время использования вагонов в этих направлениях еще более существенно.

Таким образом, в условиях роста конкуренции на рынке транспортно-экспедиционных услуг можно выделить такие проблемы в развитии АО «АстықТранс», как:

- устаревший, не соответствующий техническим требованиям при организации экспортных перевозок парк вагонов-зерновозов (87% со сроком службы более 27 лет);
- отсутствие большекубовых современных зерновозов;
- высокий уровень перевозок в порожнем состоянии (почти 70% экспортных перевозок);
- высокая транспортная составляющая при экспорте в европейском направлении, транзитом через территорию РФ;
- ограничения по попутной загрузке при возврате порожних вагонов с территории других ЖД администраций;
- агрессивная политика вагонных компаний других государств, по причине профицита вагонов.

Повышение эффективности использования специализированных вагонов АО «АстықТранс» видит в улучшении их оборачиваемости и расширении специализации парка, что даст возможность маневра подвижным составом в периоды межсезонья в зерновой отрасли,

привлекая к перевозке грузы различной номенклатуры. Для сокращения порожнего пробега экспортных перевозок необходимо привлекать к перевозке дополнительные, а также непрофильные грузы, такие как, сахар-сырец с портов Латвии, Литвы и Эстонии назначением стран СНГ (стран Средней Азии); груз неорганической химии (глинозем) из РФ в Таджикистан. Возможность обратной загрузки позволит реализовать маршрутную кольцевую логистику, что позволит АО «АстыкТранс» обеспечить существенные конкурентные преимущества на рынке транспортной экспедиции не только в пределах Казахстана.

Зарубежный опыт субсидирования предусматривает компенсацию выпадающих доходов перевозчика по социально значимым перевозкам с учетом покрытия операционных и инвестиционных потребностей и заключения долгосрочных контрактов между государством и перевозчиком.

В этом случае расходы инвестора, в частности, компании АО «АстыкТранс» могут быть компенсированы и за счет тарифной составляющей. С учетом планируемых объемов перевозок зерновых грузов, можно прогнозировать применение следующей динамики расчетных показателей тарифной политики для клиентов АО «АстыкТранс» в 2016–2020 гг. (рисунок 2).

Изменение тарифов связано с сезонностью погрузки зерновых, поэтому повышение тарифов наблюдается в IV квартале, и соответственно, снижение тарифов – во II квартале.

В соответствии с действующей тарифной политикой Общества (таблица 2) на сегодняшний день применяются тарифно-льготные условия к стоимости услуг по предоставлению одного вагона (СИБ). Размер понижающего коэффициента устанавливается исходя из гарантированных объемов перевозки в месяце.

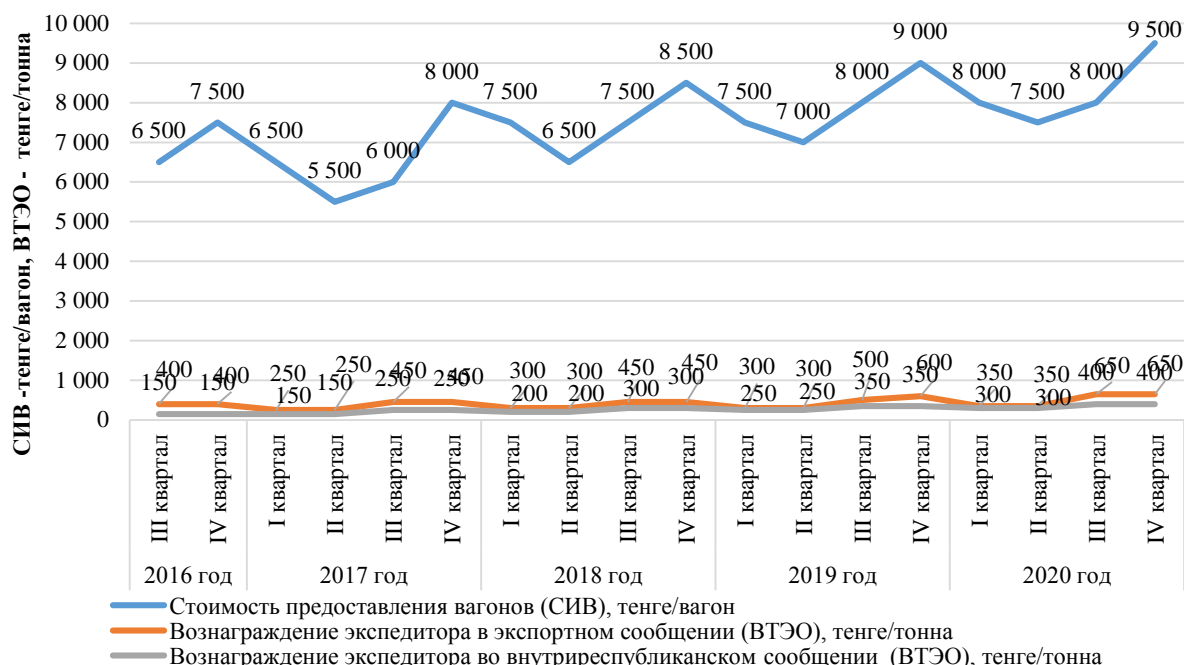


Рисунок 2. Динамика изменений расчетных показателей тарифной ставки АО «АстыкТранс» на 2016–2020 гг.

Figure 2. Dynamics of changes in the calculated rates of the tariff rate of JSC AstykTrans for 2016–2020.

Таблица 2.

Тарифная сетка (месяц)

Table 2.

Tariff grid (month)

Категория тарифно-льготных условий Category of tariff-preferential terms	Гарантированный объем перевозок Guaranteed traffic volume	Условно-понижающий коэффициент к СИБ Conditional-lowering factor to SIV (Ктлу)
A	Объем перевозок до 6 тыс. тонн The volume of transportation to 6 thousand tons	1,00
B	Объем перевозок от 6 до 10 тыс. тонн The volume of traffic from 6 to 10 thousand tons	0,96
C	Объем перевозок от 10 до 15 тыс. тонн The volume of traffic from 10 to 15 thousand tons	0,94
D	Объем перевозок от 15 до 25 тыс. тонн The volume of traffic from 15 to 25 thousand tons	0,92
E	Объем перевозок от 25 тыс. тонн и более The volume of transport from 25 thousand tons and more	0,90

Реализация гибкой ценовой политики, возможна путем применения системы скидок для отдельной категории клиентов в зависимости от объемов отгрузки, равномерности перевозок в календарном году, объема предоплаты.

Градации скидок необходимо фиксировать на определенный период, исходя из ситуации на зерновом рынке РК и учитывая приоритетность экспортных отгрузок.

На базе государственно-частного партнерства АО «Астық Транс» запустило единый портал информационной IT-поддержки процессов, интегрированных с программами АО «Казтеміртранс» и ЗАО «Русагротранс», который позволил автоматизировать процесс подачи заявки, позволяет отслеживать вагоны на любом этапе движения, оптимизировать процессы распыления подвижного состава с учетом требований рынка и исполнения заявок грузоотправителей в максимально сжатые сроки.

В целях развития конкуренции на железной дороге государство принимает меры по внедрению новых технологий управления и перераспределения государственных инвестиций, прежде всего на принципах ГЧП. В перспективе эти меры должны привести к появлению у бизнеса интересов, совпадающих с национальными приоритетами. Принимая во внимание данные обстоятельства, в современных условиях оптимальными формами государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте следует признать не только прямые совместные инвестиции, но и концессию в виде создания вертикально интегрированных структур, деятельность которых находилась бы под жестким контролем государства [3].

Первое концессионное соглашение в республике было заключено в июле 2005 года по проекту: строительство и эксплуатация железнодорожной линии «Станция Шар-Усть-Каменогорск».

В настоящее время на условиях концессии реализуется проект строительства участка Жетыген–Куркудук протяженностью 74 км. К 2020 году планируется постоянный ввод в эксплуатацию железной дороги «Бейнеу–Жезказган», которая сократит расстояние от ст. Достык до морского порта Актау на 1200 км. В декабре 2015 года были проведены государственные приемочные комиссии по объектам внешнего электроснабжения железнодорожной линии Жезказган–Бейнеу и 1 пусковым комплексам 1 очереди участка Жезказган–Саксаульская и железнодорожной линии Аркалык – Шубарколь. В настоящее время по данному участку осуществляется перевозка грузов (сталь, сера, руда, уголь, зерно, строительные

материалы), которая по состоянию на 01.07.2016 составила – 15,8 млн т. Снижение расходов на транспортировку по указанным направлениям составило в среднем на 25–35%.

В рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаевым от 6 апреля 2015 года № 1030 в целях ликвидации «узких мест» и повышения пропускной способности реализуются такие проекты, как:

- строительство железнодорожной линии «Боржакты–Ерсай» протяженностью 14 км;
- строительство вторых путей на участке «Шу–Алматы» протяженностью 110 км.

В целях повышения эффективности транспортно-логистических услуг, сокращения расстояния и времени доставки между наиболее загруженными участками железной дороги, в отрасли планируются проекты строительства транспортно-логистических центров и формирования внутренней терминальной сети. К 2020 году по железнодорожной отрасли планируется построить 1 400 км новых железнодорожных линий для ускорения доставки грузов и пассажиров внутри республики и за пределы Казахстана, при этом не менее 50% финансирования строительства осуществить за счет частных инвестиций.

Кроме того, в рамках Программы «Агробизнес–2020» предусматриваются меры по расширению действующих и приобретению новых зернохранилищ, а также строительству и оснащению новых зерновых терминалов и зернохранилищ общей емкостью хранения 700 тыс. тонн; предполагается осуществить расширение действующих элеваторов, а также строительство стационарных зернохранилищ сельхозтоваропроизводителей, в том числе с участием АО «НУХ «КазАгро» [4].

Как мы видим, деятельность АО «АстықТранс» соответствует как приоритетному направлению Стратегического плана Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан на 2014–2018 годы, так и Программы «Агробизнес–2020». В связи с этим, АО «АстықТранс» имеет большие преимущества в реализации проектов ГЧП как в транспортно-логистической, так и в аграрной сфере. В связи с этим, АО «АстықТранс» можно предложить участвовать в реализуемых государством проектах ГЧП либо инициировать собственные:

- строительство железнодорожных путей, в том числе подъездных путей;
- строительство объектов железнодорожной инфраструктуры;
- строительство зерновых терминалов и зернохранилищ;
- обновление парка вагонов и пр.

Проекты по строительству железнодорожных линий в основном осуществляются на концессионной основе. Концессия связана с созданием и эксплуатацией объектов концессии за счет средств концессионера или на условиях софинансирования государством. Возврат инвестиций обеспечивает государство, оплачивая концессионеру услугу по эксплуатации дороги и обеспечивая поэтапный возврат инвестиций в течение срока концессии.

Кроме того, можно предложить разработать проекты ГЧП на региональном уровне – создание зерновых операторов по перемещению зерновых грузов основных зерносеющих областей РК (СКО, Костанайская, Акмолинская). Можно использовать в этом случае институциональное ГЧП, когда зерновой оператор будет выступать компанией ГЧП, созданной за счет средств государственного и частного партнеров.

ЛИТЕРАТУРА

1 Стратегический план Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан на 2014–2018 годы, утвержденный приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 9 декабря 2014 года № 256

2 Стратегия продаж АО «Астық Транс» до 2020 года, Астана, 2016

3 Петраков Г.П. Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте // Федеральный Справочник. Том 25. М., 2011. Федеральний Справочник. URL: <http://federalbook.ru/news/analitics/9.11.2011-3.html>

4 Программа по развитию агропромышленного комплекса в Республике Казахстан на 2013–2020 годы «Агробизнес–2020», утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 февраля 2013 года № 151

5 Susilo E., Lestariadi R.A., Fattah M. Mangrove forest destruction in damas beach, east java, indonesia: socio-ecological analysis // Russian journal of agricultural and socio-economic sciences T. 61. № 1. 2017. С. 253–261. DOI: 10.18551/rjoas.2017-01.27

6 Мистров Л.Е., Павлов В.А., Дерканосова А.А. Метод обоснования способов применения комплексов технических средств информационного обеспечения конфликтного взаимодействия организационно-технических систем // Вестник ВГУИТ. 2015. № 2 (64). С. 247–253.

7 Helo P., Szekely B. Logistics information systems: an analysis of software solutions for supply chain coordination // Industrial Management & Data Systems. 2005. T. 105. № 1. С. 5–18.

8 Rushton A., Croucher P., Baker P. The handbook of logistics and distribution management: Understanding the supply chain. Kogan Page Publishers, 2014.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Мира В. Кайрешева докторант, Казахский гуманитарный юридический университет, Коргалжинское ш. 8, Астана 010000, Казахстан, miraa2470@mail.ru

КРИТЕРИЙ АВТОРСТВА

Мира В. Кайрешева полностью подготовила рукопись и несет ответственность за плагиат

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

ПОСТУПИЛА 07.12.2016

ПРИНЯТА В ПЕЧАТЬ 01.02.2017

Заключение

Участие предпринимательского сектора в совместных проектах обычно сопровождается внедрением более эффективных методов работы, совершенствованием техники и технологии, развитием новых форм организации производства, созданием новых предприятий. Государство со своей стороны может предоставлять налоговые и иные льготы, гарантии, субсидии, субвенции, прямое возмещение инвестиционных затрат.

Отсюда следует вывод, что только совместные усилия государства и бизнеса могут максимально эффективно реализовать транзитный потенциал страны и сформировать конкурентную среду в транспортно-коммуникационном комплексе.

REFERENCES

1 Strategicheskij plan Ministerstva po investicijam i razvitiyu Respubliki Kazakhstan na 2014–2018 gody, utverzhdenyj prikazom Ministra po investicijam i razvitiyu Respubliki Kazakhstan ot 9 dekabrja 2014 goda № 256

2 Strategija prodazh AO «Astyk Trans» do 2020 goda, Astana, 2016

3 Petrakov G. P. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo na zheleznodorozhnom transporte Federal'nyi Spravochnik. [Public-private partnership in railway transport Federal Reference]. vol. 25, Moscow, 2011. Available at: <http://federalbook.ru/news/analitics/9.11.2011-3.html> (in Russian).

4 Programma po razvitiyu agropromyshlennogo kompleksa v Respublike Kazakhstan na 2013–2020 gody “Agrobiznes–2020”, utverzhdenaja postanovleniem Pravitel'stva Respubliki Kazakhstan ot 18 fevralja 2013 goda no. 151

5 Susilo E., Lestariadi R.A., Fattah M. Mangrove forest destruction in damas beach, east java, indonesia: socio-ecological analysis. *Russian journal of agricultural and socio-economic sciences*, vol. 61. no 1. 2017. pp. 253–261. DOI: 10.18551/rjoas.2017-01.27

6 Mistrov L.E., Pavlov V.A., Derkanosova A.A. Method of the substantiation of the ways of application of complexes of technical means of information support of the conflict interaction of organizational and technical systems. *Vestnik VGUIT* [Proceedings of VSUET]. 2015. no. 2 (64). pp. 247–253. (in Russian).

7 Helo P., Szekely B. Logistics information systems: an analysis of software solutions for supply chain coordination. *Industrial Management & Data Systems*. 2005. vol. 105. no 1. pp. 5–18.

8 Rushton A., Croucher P., Baker P. The handbook of logistics and distribution management: Understanding the supply chain. Kogan Page Publishers, 2014.

INFORMATION ABOUT AUTHORS

Mira V. Kajresheva Doctoral candidate, Kazakh Humanitarian Law University, Korgaldzhin Highway, 8, Astana, 010000, Kazakhstan, miraa2470@mail.ru

CONTRIBUTION

Mira V. Kajresheva wrote the manuscript and is responsible for plagiarism

CONFLICT OF INTEREST

The author declare no conflict of interest.

RECEIVED 12.7.2016

ACCEPTED 2.1.2017