

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ



ЖАС ҒАЛЫМДАР КЕҢЕСІ



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2016» атты
XI Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2016»

PROCEEDINGS
of the XI International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2016»

2016 жыл 14 сәуір
Астана

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2016»
атты XI Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2016»**

**PROCEEDINGS
of the XI International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2016»**

2016 жыл 14 сәуір

Астана

ӘӨЖ 001:37(063)

КБЖ 72:74

Ғ 96

Ғ96 «Ғылым және білім – 2016» атты студенттер мен жас ғалымдардың XI Халық. ғыл. конф. = XI Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2016» = The XI International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2016» . – Астана: [http://www.enu.kz/ru/nauka/ nauka-i-obrazovanie/](http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/), 2016. – б. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-764-4

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

ӘӨЖ 001:37(063)

КБЖ 72:74

ISBN 978-9965-31-764-4

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2016

5. Kuanyshbaev Z.M., Alkebaeva G. The engineering of logistic schemes in transportation of iron ore. (st.ZhanaAul, Kazakhstan railways – port Lianyungang, China railways). Materialy X Miedzynarodowej naukowo-pratycznej konferencji. 07-15 listopada 2014 roku, volume 19, technicznosci, Przemysl, Nauka I studia, 2014, p.29-34.

6. Куанышбаев Ж.М., Алиакбар А.Т. Проектирование логистических схем при перевозке металлопродукции, ст.ЖанаАул (КТЖ) – ст.Чоп (Львовская ж.д.). Республиканская научно-практическая конференция “Сәулет, құрылыс және көлік: қазіргі жағдайы және даму болашақтары”, 12-13 декабря 2014г., с.337-343, Астана.

7. Куанышбаев Ж.М., Алкебаева Г.А. Проектирование логистических схем при перевозке железной руды, ст.ЖанаАул – порт Ляньюньган. Республиканская научно-практическая конференция “Сәулет, құрылыс және көлік: қазіргі жағдайы және даму болашақтары”, 12-13 декабря 2014г., с.343-348, Астана.

УДК 656.025.4 (574+510)

ФОРМИРОВАНИЕ ТИХООКЕАНСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА(порт Ляньюньган)

Әлкебаева Гүлсәуле, Есмұханбет Серік, Еленов Айбар

Евразийский национальный университет им.Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель –Ж. Куанышбаев

Формирование транспортных коридоров играет важную роль в международных перевозках. Международный транспортный коридор представляет собой совокупность обслуживающей инфраструктуры и путей сообщения, которые осуществляют значительные перевозки грузов между крупными странами. На современном этапе развития наиболее стратегически важными проблемами транспортной отрасли являются: формирование и обеспечение конкурентоспособности основных транспортных коридоров, а также совершенствование сети путей сообщения. Правительствами стран Центральной Азии, Китая и России предпринят ряд шагов по развитию инфраструктуры и расширению количества сервисных услуг для обеспечения пропуска транзита. Важное место в международной транспортно-коммуникационной системе занимает Казахстан, представляющий собой территорию, через которую проходят три основных транзитных направления: 1) Европа - Китай (с участием России); 2) Европа - Китай (через страны ОЭС); 3) Россия - Центральная Азия [1-5].

В связи с этим активизация торгово-экономических отношений стран Юго-Западной, Южной и Юго-Восточной Азии со странами СНГ и Европы становится важнейшим фактором развития экспортно-импортных и транзитных возможностей Казахстана. Благодаря своему географическому положению и широкой транспортно-коммуникационной сети Казахстан обладает значительным потенциалом в развитии системы услуг: международная транзитная торговля, обслуживание транзитных туристов и грузов, международные перевозки, транспортный и телекоммуникационный сервис и т.д. [1]. В статье рассмотрена логистическая схема перевозки массового груза по железной дороге в системе международных перевозок. Перевозимый груз - зерно. Отправляем со станции Кустанай (Республика Казахстан), станция назначения и одноименный порт Ляньюньган (Китайская Народная Республика). Логистическая схема по данному маршруту в системе интермодальных перевозок представлена на рисунке 1: ст. Кустанай – ст. Достык – ст. Алашанькоу – порт Ляньюньган



Рисунок 1. Логистическая схема при перевозке зерна, ст. Кустанай – порт Ляньюньган

По Казахстану:

Кустанай – Новоишимская – Кокшетау – Астана – Вишневка – Осакаровка – Караганды – Жарык – Акадыр – Сарыкум – Саяк – Актогай – Разъезд №8 – Бесколь – Жаланашколь – Достык



Рисунок 8. Маршрут перевозки по железным дорогам Республики Казахстан

По Китаю: Алашанькоу – Урумчи – Цзяюйгуань – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган



Рисунок 9. Маршрут перевозки по железным дорогам

Народной Республики Китай

1-ый маршрут – общее расстояние: 6191 км

- По Казахстану:

The screenshot shows a complex software interface for calculating freight charges. It includes a sidebar with a tree view of the calculation structure, a main table with columns for various charges, and a summary table at the bottom. The summary table shows the total freight charge for the route from Kazakhstan to China, calculated as 6191 km.

Определение провозной платы по железной дороге Республики Казахстан

- По Китаю: По Китаю определяем провозную плату за перевозку груза повагонной отправки:

Таблица 1

Расстояние в км	Плата за 1 тонну в швейцарских франках	Плата с оси в шв. франках	Расстояние в км
2050-4149	классы		2050-4149
	1	2	3
4050-4149	188,90	94,50	202,40
			4050-4149

По Китаю:

$$T = 94.50 * 60 = 5670 \text{ CHF}$$

Результаты расчетов провозной платы по схеме тарифного перелома приведена таблица 2.

Таблица 2

Наименование маршрута	Страна	Расстояние, км	Провозная плата	Провозная плата, шв. франк
1. Кустанай – Достык	Казахстан	2126 км	229945,00 KZT	638,98 CHF
2. Алашанькоу-Ляньюньган	Китай	4065 км	-	5670 CHF
Общий	-	6191 км	-	6308,98 CHF

Определение провозной платы по схеме сквозного плеча

По схеме сквозного плеча провозная плата определяется на основе методики ЕТТ (Единый Транзитный Тариф). Единый транзитный тариф содержит: тарифные правила исчисления провозных платежей и дополнительных сборов, алфавитный список и

номенклатуру грузов, таблицы расстояний и расчетные таблицы. В Едином транзитном тарифе даны указания о применении в предусмотренных Соглашением случаях правил и ставок внутренних тарифов железных дорог-участниц СМГС. [2,3]

На перевозку транзитных грузов установлены тарифные классы и ставки *Единого транзитного тарифа*, по которым исчисляются провозные платы за перевозку по транзитным железным дорогам. Предусмотрено, что в случае, когда Единый транзитный тариф окажется выше внутреннего тарифа транзитной железной дороги, то к перевозке грузов по этой дороге применяется более низкий внутренний тариф. В случае если вагон по вине продавца не загружен в соответствии с нормами *Единого транзитного тарифа*, продавец несет расходы за возникший недогруз по транзитным железным дорогам. Одновременно с Соглашениями Системы Международного Грузового Сообщения (СМГС) и Системы Международного Пассажирского Сообщения (СМПС) с 1 ноября 1951 г. введен в действие *Единый транзитный тариф*. Единый транзитный тариф применяется с целью создания наиболее благоприятных тарифных условий для грузов, перевозимых транзитом через страны, железные дороги которых участвуют в СМГС. Единый транзитный тариф применяется к транзитным перевозкам, совершаемым: а) между странами, железные дороги которых участвуют в СМГС, б) при перевозке из стран, железные дороги которых участвуют в СМГС, в страны, не участвующие в СМГС, или в обратном направлении.

За перевозку в транзитном международном сообщении платежи могут быть уплачены как отправителем на станции отправления, так и получателем на станции назначения. Эти платежи начисляются по *единому транзитному тарифу*, установленному СМГС. Отправитель, принимающий на себя платежи за перевозку по транзитным дорогам, должен в графе накладной Наименование транзитных железных дорог, за перевозку по которым отправитель принимает на себя платежи, указать сокращенное наименование этих дорог. Если отправитель не принял на себя уплату провозных платежей ни за одну транзитную дорогу, он должен в указанной графе накладной сделать отметку: Нет. Провозные платежи в этом случае считаются переведенными на получателя и должны быть с него взысканы станцией назначения. Когда в соответствии с *Единым транзитным тарифом* провозные платежи за перевозку по транзитным железным дорогам обязан оплатить грузоотправитель, перевод их на получателя не допускается [2,3]. На основании изложенного определим провозную плату от станции Кустанай до порта ЛЯНЬЮНЬГАН:

Таблица 3

Расстояние в км	Плата за 1 тонну в швейцарских франках		Плата с оси в шв. франках	Расстояние в км
4550-8000	классы			4550-8000
	1	2	3	
6050-6200	282,20	141,20	302,34	6050-6200

Итак, провозная плата по схеме сквозного плеча составляет:

$$T = 141,20 * 60 = 8472 \text{ CHF}$$

В результате мы определили провозную плату перевозки по двум методикам. Рассчитанные значения провозной платы для сравнения приведем в таблице 4.

Таблица 4

Наименование маршрута	Ед. изм.	Провозная плата	
		По схеме тарифного перелома	По схеме сквозного плеча

Кустанай – Достык	CHF	638,98	-
Алашанькоу – Ляньюньган (методика ЕТТ)	CHF	5670	-
Кустанай-Ляньюньган (методика ЕТТ)	CHF	-	8472,0
Общий	CHF	6308,98	8472,0
Поступления в бюджет	CHF	-	2163,02

Наднациональная валюта предлагается при выборе оптимальной валюты между странами Европы и Азии. Для этого используем наднациональную валюту ЕвроНур. Обменный курс ЕвроНур равно евро. Курс швейцарского франка к евро составляет $1ChF = 0,91€$, от 26января 2016 года. Рассчитанные значения провозной платы приведена в 5 таблице.

Таблица 5

Наименование маршрута	Провозная плата, € ^N	
	По схеме тарифного перелома	По схеме сквозного плеча
Кустанай – Достык	582,91	-
Алашанькоу – Ляньюньган(методика ЕТТ)	5172,43	-
Кустанай-Ляньюньган (методика ЕТТ)	-	7728,54
Общий	5755,34	7728,54
Поступления в бюджет	-	1973,2

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании изложенного можно с уверенностью констатировать, что формирование новых транспортных коридоров по территории Республики Казахстан позволяет организовать перевозки массовых грузов железнодорожным транспортом из Евросоюза, затем по железным дорогам Республики Казахстан с выходом через территорию Исламской Республики Иран к персидскому заливу, что сокращает время доставки грузов. Вместе с тем, формируемый новый транспортный коридор связывает Исламскую Республику Иран через железные дороги Республики Казахстан с железными дорогами Народной Республики Китай наземным транспортом, помимо этого обеспечивает выход иранских товаров через порт Ляньюньган к “большой воде”. Это позволит обеспечить товаров, грузов и услуг к государствам Юго-Восточной Азии (Южная Корея, КНДР, Малайзия, Филипины, Австралия).

Таким образом, провозная плата по схеме с тарифным переломом составляет **6308,98ChF**; а по схеме сквозного плеча провозная плата составляет **8472,0ChF**. Из приведенных расчетов видно, что определения провозной платы по схеме сквозного плеча увеличивает поступления в бюджет в размере **2163,02ChF**.

Список использованных источников

1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 апреля 2001 года N 566 «О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан».

2. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 2014г. Тариф 8100. Официальное издание. Комитет ОСЖД, г.Варшава.

3. Единый транзитный тариф (ЕТТ) с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2014г. Официальное издание. Комитет ОСЖД, г.Варшава.

4 Куанышбаев Ж.М., Арпабеков М.И., Бектурганова С.Н., Козбакова С.К. Многоуровневая транспортная развязка // ScienceandworldInternationalscientificjournal №2 (18), 2015, г.Волгоград, Vol.1. стр. 75-81. ISSN 2308-4804.

5 Куанышбаев Ж.М., Арпабеков М.И. Проектирование логистических схем по маршруту «Атырау-Миньск- Сортировочная» и визуализация утечек наливных грузов // Science and world International scientific journal №2 (18), 2015, г.Волгоград, Vol.1. стр. 81-83. ISSN 2308-4804.

УДК 622.23.8.72

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Абитаева Айгерим Буркитжановна

abitka@mail.ru

магистрант 1-курса 6М090100 – «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», ЕНУ им. Л.Н.Гумилёва, Астана, Казахстан

Научный руководитель – М.Арпабеков

Экономическое развитие стран Центрально-Азиатского региона (в том числе и Казахстана), не имеющих выход на мировые рынки, во многом зависит от уровня развития транспортных путей, обеспечивающих связь с развитыми странами мира, что обуславливает потребность развития наземных транспортных коридоров. Для этого имеются основные предпосылки - стратегически выгодное положение в центре Азии и всемерная поддержка Правительством развития международных сообщений.

Современный транзит – сложное комплексное явление, развивающаяся отрасль экономики. Он требует постоянного анализа составляющих его элементов, прогнозирования его количественных и качественных характеристик.

Для формирования экономических и интеграционных связей весьма важное значение имеет автомобильный транспорт, который является наиболее распространенным и мобильным средством доставки пассажиров и грузов.

В дорожной отрасли, одним из главных направлений ее развития является обеспечение конкурентоспособности на мировом рынке и рост торговых потоков через территорию Республики.

Стратегией «Казахстан -2030» эта задача рассматривается, как один из долгосрочных приоритетов экономического развития государства [1, 2].

Общеизвестно, что международные, в том числе транзитные, перевозки невозможны без определенного уровня международного сотрудничества, а модель таких перевозок нельзя построить в одной стране. Необходимы международные соглашения и нормы, создающие фундамент для развития международных перевозок.

С точки зрения расположения внешних рынков, транзитный потенциал Республики Казахстана имеет смысл рассматривать в двух аспектах: региональном и трансконтинентальном, так как каждый из них имеет свои отличительные признаки и по существу разное направление.

В региональном аспекте транзитный потенциал Казахстана чрезвычайно высок, так как торговые связи большинства среднеазиатских республик с Российской Федерацией проходят