

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

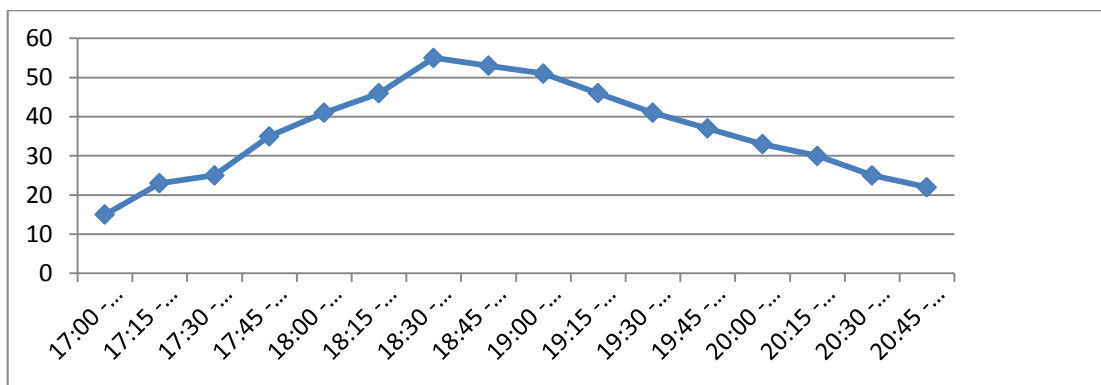


Рисунок 2 - График вечернего пассажиропотока
 ◆ - количество пассажиров в автобусе (человек)

Данные графиков иллюстрируют количество пассажиров, находящихся в автобусе в наиболее загруженный утренний и вечерний периоды, и указывают на необходимость данного маршрута.

Автобусный маршрут №52 значительно экономит людям время в несколько раз и во многом превосходит по комфортности обычные городские автобусы. Также для этих маршрутов были специально закуплены новые автобусы корейского производства «Hyundai», имеющие 43 сидячих, 12 стоячих и одно место для инвалида со специальным автоматическим подъемником. Первые же данные подтвердили доходность нового маршрута и послужили основанием для его вовлечения в транспортную схему АО «Автопарк №1».

Через некоторое время по многочисленным просьбам жителей города встал вопрос о необходимости введения экспресс - маршрутов, эффективность которых была доказана ранее экспериментально. Руководством АО «Автопарк №1» было принято решение по запуску сразу двух экспресс маршрутов по пути существующих девятого и десятого маршрутов.

Таким образом, студентам довелось принять участие в процессе формирования и внедрения в эксплуатацию новых маршрутов и получить практические навыки в организации пассажирских перевозок в городе.

Список использованных источников

- 1 <http://www.autopark1.kz>
- 2 Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник для студ. учреждений сред.проф. образования – М.: Издательский центр «Академия», 2010. – 400 с.

ПРИМЕНЕНИЕ ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛОС ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ С ВЫСОКИМ УРОВНЕМ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

Адаев Айдар Иранович

aidar0617@mail.ru

Магистрант 1 курса

ЕНУ имени Л.Н. Гумилёва, Астана, Казахстан,

Научный руководитель – С. Нураков

Во всех крупных городах мира с высокой плотностью населения общественному транспорту уделяют особое внимание. Мобильность населения на сегодняшний день оказывает прямое воздействие на уровень жизни жителей города и производительность компании. Поэтому многие крупные компании нанимают автобусы для доставки своего персонала на работу и развозки с работы. Тем самым стимулируя сотрудников не опаздывать

и снижая нагрузку на улично-дорожную сеть города. Для увеличения мобильности городского населения администрации городов мира с успехом применяют выделенные полосы общественного транспорта.

Выделенная полоса общественного транспорта – полоса, предназначенная для придания приоритета городскому пассажирскому транспорту в общем движении. Полоса может находиться в любом месте дороги, не только у бордюрасо стороны основного движения (справа при правостороннем). На полосу наносится либо короткое слово (как «BUS» в английском), либо первые буквы слова «автобус» («А» в русском).

В ниже представлены знаки дорожного движения в Российской Федерации обозначающие выделенные полосы общественного транспорта. В среднем такая полоса повышает техническую скорость транспорта на 25 – 30%. В городах, где утром и вечером ярко выраженный час пик многие люди пересаживаются на общественный транспорт, так как на автобусе человек доберется до работы гораздо быстрее.



Рис. 1 – Знаки 5.11.1 и 5.12.1, обозначающие, соответственно, начало и конец дороги, на которой есть полоса для движения общественного транспорта, направленная навстречу основному потоку автомобилей.



Рис 2 – Знаки 5.13.1 и 5.13.2 показывают, что на пересекаемой дороге есть полоса для движения маршрутных транспортных средств.



Рис 3 – Знаки 5.14 и 5.14.1 устанавливаются над полосой, предназначенной для езды общественного транспорта. Первый знак обозначает начало такой полосы, а второй - ее конец

По состоянию на 2015 год в Астане официально зарегистрировано 320 тыс. транспортных средств. При этом численность населения составляла 852 тыс. человек. Количество личного транспорта 290 тыс. единиц (340 транспортных средств на 1000 человек).

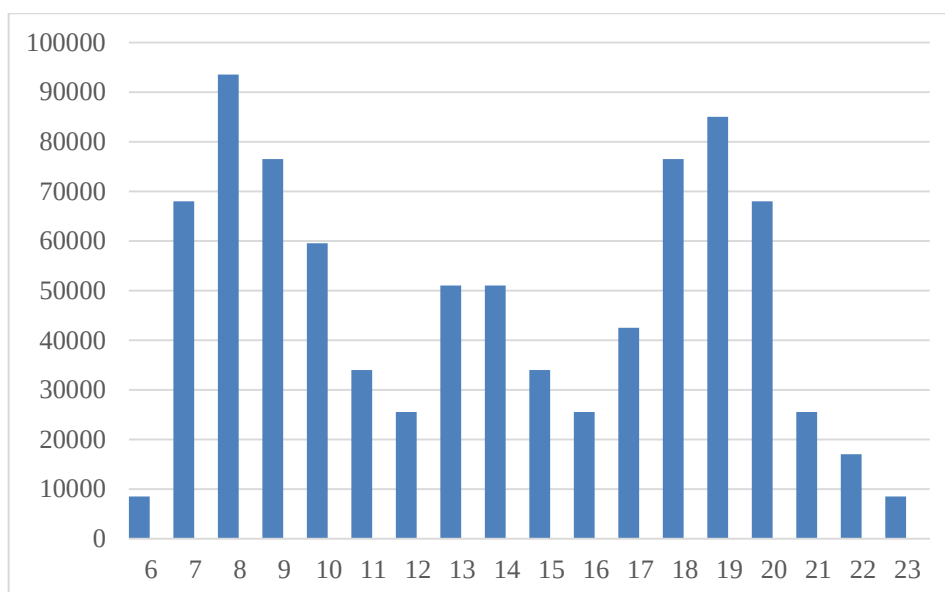


Рис. 5 – Диаграмма суточного количества поездок на общественном транспорте городе Астана

Ежегодное увеличение населения и количества транспортных средств в городе Астана влечет за собой появление транспортных заторов. Яркое выраженный час пик как показано на графике особенно проявляется утром с 7:30 до 9:00 и вечером с 17:30 до 20:00. В день на общественном транспорте совершается около 850 тыс. поездок.

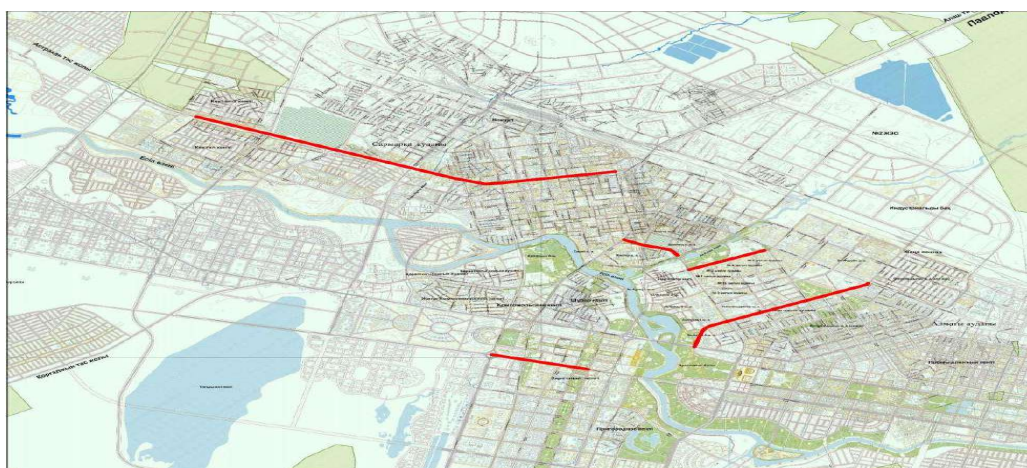


Рис. 6 – Участки с функционирующими полосами общественного транспорта

На сегодняшний день в городе уже внедрены 5 участков выделенных полос «Buslane» по 6 улицам с общей протяженностью 22,36 км.

Таблица 1 – Технические характеристики функционирующих полос

Участки улиц на 2015 год	Характеристика	
	Протяжённость (км)	Кол-во маршрутов (ед.)
пр. Момышулы (пр. Абылайхана – пр. Кошкарбаева)	4,0	12
пр. Богенбай батыра (пр. Сарыарка – ул. Валиханова)	2,2	16
ул. Сыганак (пр. Туран – ул. Туркестан)	6,65	7

.	ул. Кравцова (ул. Пушкина – ул. Таха Хусейна)	0,92	13
.	ул. Мунайтпасова (ул. Тауелсиздик – ул. Жирентаева)	1,59	14
.	пр. Тлендиева (пер. Тлендиева – пр. Сарыарка)	6,0	13

Линии выделенных полос внедрились на участках улиц с большим количеством маршрутов чтобы максимально использовать ее. Кроме того, машины скорой помощи и пожарных служб также активно пользуются при экстренных ситуациях.

Список использованных источников

- 1 A. R. Girard, “Hybrid Supervisory Control for Real-Time Embedded Bus Rapid Transit Applications,” IEEE Transactions on Vehicular Technology, Vol. 54, No. 5, 2005
- 2 T. Ellis, “Deterring Bus Lane Bandits,” Traffic Technology International Annual Review, 1998
- 3 Правила дорожного движения Республики Казахстан

МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОВОЗНОЙ ПЛАТЫ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Айдарова Асель

aselya - 94@mail.ru

Магистрант 1 курса, *ЕНУ имени Л.Н. Гумилёва, Астана, Казахстан*

Научный руководитель – Ж. Куанышбаев

На сегодняшний день нефтепродукт является основным сырьем, которое используется во всех видах производства. Для нашей республики создание новых логистических маршрутов по перевозке нефтепродуктов или их модернизация, является очень высокопотенциальной целью, достижение которой послужит на благо страны и ее развитие в многовекторных направлениях. Целью данной статьи является сравнение двух методик определения провозной платы за перевозку нефтепродуктов: по схеме тарифного перелома и по схеме сквозного плеча. На основе полученного сравнения выделить наиболее эффективный вариант определения провозной платы. Тариф - цена за перевозку грузов, установленная перевозчиком на определенный период времени. Цены за услуги перевозчиков устанавливаются предприятиями самостоятельно в зависимости от тарифной ставки и тарифной схемы. Тарифная схема представляет собой установленный для определенной ситуации порядок расчета провозной платы за перевозку груза. Тарифные схемы и ставки перевозчик может дифференцировать по потребителям, видам груза, типам и маркам подвижного состава. На различных видах транспорта системы тарифов имеют свои особенности. Являясь ценой на услуги транспортной организации, тариф должен обеспечить возмещение эксплуатационных расходов и получение прибыли для перевозчика, а покупателю транспортных услуг возможность покрыть транспортные расходы. Так, к основным факторам, влияющим на размер платы при перевозке грузов по железной дороге, относятся:

- 1) скорость перевозки;
- 2) вид отправки (повагонная, контейнерная, малотоннажная, мелкая);
- 3) расстояние перевозки;