

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

**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/>, 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

$B \approx 2h/tg \varphi_0$ - ширина потока сыпучего материала, сходящего с перегрузочного устройства .

φ_0 - угол внутреннего трения сыпучего материала.

Таким образом, найдены скорость падения частицы перевозимого материала на ленту конвейера (15) и сила нормального давления на поверхность ленты в месте падения на него потока сыпучего груза.(16)

Список использованных источников

- 1.Зенков Р.Л.Механика насыпных грузов (основания расчета погрузочно- разгрузочных и транспортных устройств). Машиностроение, М 1961г.
- 2 Спивановский А.О, Дьяков В.К Транспортные машины. Машиностроение, М 1983 г.
- 3 Иванченко Ф.К и др. Расчеты грузоподъемных и транспортирующих машин. Вища школа .Киев , 1975г.
- 4 А.Б Бобеев., М.И Арпабеков, Б. Кульджабеков) «Устойчивость нелинейных колебаний конвейерной ленты при взаимодействии с роlikоопорами.». ,.Материалы межд. конф. «Теоретические и экспериментальные исследования строительных конструкций». Алматы.ЗАО КазГАСА. 2005г.с.153-154.
- 5 М.И.Арпабеков, А.Б. Бобеев, Б. Кульджабеков. «Оптимизация параметров загрузочных устройств центрирующим лотком». Научный журнал МОиН РК Ізденіс (Поиск) .№3/2006г.с.316-318.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ТЕМІР ЖОЛ КӨЛІГІНІҢ ТРАНЗИТТІК ПОТЕНЦИАЛЫ

Ешімбай Ербол, магистрант

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, Астана, Қазақстан Республикасы
Ғылыми жетекші –Т. Сулейменов

Аннотация: Берілген мақалада Қазақстан Республикасы темір жолдарының транзиттік мүмкіншіліктері. Транзиттік жолдар арқылы бидай тасымалдау үдерісін арттыру және тиімді пайдалану туралы мәліметтер ұсынылады.

Кілттік сөздер: Тасымалдау, темір жол, транзиттік саясат,ТРАСЕКА, астық тасымалдау.

Қазақстанның континент орталығында ұтымды экономика-географиялық орналасуы, біздің мемлекетіміздің Еуропа – Азия трансконтиненталды көпірінің ажырамас буыны болуға мүмкіндік береді. Қазақстан әлемдік көліктік жүйенің бір бөлігі болып табылады. Елдердің көбіне біздің мемлекет астықтың негізгі жабдықтаушысы болып табылады. Қазақстан астығын импорттаушылардың арасында Парсы шығанағы мен Прибалтика мемлекетінің орны ерекше.

Астық аймақтарының дамуы үрдісінде пайда болатын әлеуметтік-экономикалық мәселелрді шешуде астық тасымалдау және қолданылатын көлік түрі ішкі және сыртқы экономикалық байланыстарды қамтамасыз етуде басты рөл атқарады. Осыған байланысты тасымалдау бет-бағдарының қысқартылуы, яғни бет-бағдарламаларды оңтайландырылуы белсенділік таңытуда. Астықты жеткізу мерзімі теміржол бойымен тасымалдау бағдарын таңдауға тікелей байланысты. Тапсырушылардың талаптарына сәйкес жүк тасымалдауы үшін келесі сапа көрсеткіштері маңызды:

- тасымалдау кезіндегі сақтаушылық;
- алушыларға жүк көлемінің үнемшілігі;
- жеткізу уақытын максималды қысқарту.

Қазақстанның географиялық орналасуына қарай темір жол торабының техникалық

жабдықтығы магистральдық желілерінің бар болуымен қатар, Еуразиялық бағыттағы транзиттік буыны басты рөл атқарады. Республика аумағы арқылы Азия-Тынық мұхит аумағының, Таяу және Алыс Шығыстың, Еуропаның мемлекеттерін қосатын трансконтиненталдық бағыттар өтеді.

1-кесте. Трансконтиненталдық бағыттар

Коридор атауы	Коридор арқылы өтетін елдер	Коридор арқылы өтетін Қазақстан станциялары
Солтүстік-Оңтүстік	Қазақстан-Түрікменстан- Иран	Жаңаөзен
Солтүстік	Оңтүстік-Шығыс АзияҚытай- Қазақстан - Ресей-Беларусь- Польша-Германия	Достық-Саяк-Мойынты-Астана-Пресногорька
Орталық	Таяу Шығыс-Турция- Иран-Түркменстан-Тәжікстан-Қырғыстан- Қазақстан -Ресей-Еуропа	Достық-Ақтоғай-Алматы-Арыс-Шенгеді

Сонымен қатар Қазақстан үшін маңызды мағынаға баламалы Ресей нұскасы секілді Еуропаға шығуға ТРАСЕКА (TRACEKA) коридоры ие, ол Каспий теңізі арқылы Орта Азиялық аумақтан еуропаның мемлекеттеріне, Қара теңіз арқылы Кавказға шығуға мүмкіндік береді. 1-суретте 2015 жылғы 1 қаңтар жағдайы бойынша Қазақстан темір жолдарының батыс тармағы көрсетілген.



1- сурет. Батыс тармақтарының теміржол картасы

ТРАСЕКА жобасын әзірлеу Каспий бассейнінде пайдаланатын авто көлік және темір жолдарын қамтамасыз ететін паромдық аймақты Ақтау бойынша, және «Солтүстік-Оңтүстік» жобасын жүзеге асыру Қазақстан Республикасында экспорт пен импорттық тасымалдарды жүргізу үшін портқа мүмкіндік береді. ТРАСЕКА жобасы Еуропалық одақ

бастамасымен пайда болды, оның келесідей төрт негізі мақсаты бар:

- экономикалық және саяси тұрақтылықты ұстау үшін Ресейді аумағын өту арқылы әлемдік нарыққа шығу, жаңа кеңейтілген көліктік бағыттарды ашу;
- аймақтық ынтымақтастықты кеңейту;
- халықаралық қаржылық ұйымдар желісі арқалы қаржыландыруды тарту үшін TACIS (ТАСИС) бағдарламасының мүмкіндіктерін одан әрі интенсивті қолдану;
- TRACEKA бағытын трансевропалық желелірімен байланыстыру.

Қазақстанның мүддесін қорғау және осы жобаға қазақстандық көліктік жүйесін қосу кезінде ажыратуды болдырмау мақсатында:

Қазақстанның, Парсы шығанағының, Оңтүстік – Шығыс және орталық Азияның көліктік тораптарын қосатын бағыттарды құру;

Каспий теңізі арқылы паромдық тасымалдауларды қолдану;

Махачкала порты арқылы қазақстандық мұнайдың тасымалдауын тәжірибеде қолдануын жүзеге асыру;

Ақтау, Астрахань және бұдан әрі Еуропаның ішкі су жолдары немесе темір жолдары арқылы өзбек мақтасын транзиттік тасымалдау.

Өзіндік флотының жоқтығына байланысты теңіздік тасымалдауды дамыту жүргізу мүмкін емес.

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысымен «Казмортрансфлот» Ұлттық теңіз кеме жүретін компания ЖАҚ ұйымдастырылды, оның мақсаты өзіндік «теңіз-көл» классты танкер және жүк кемелерін құру, ол Қазақстанның және әлемдік көліктік жүйенің су көлігінің дамуына жол береді.

Транзитті саясаттың толық жетістігінің жүзеге асуы үшін келесі шарттар орындалуы тиіс:

экономикалық, ұйымды-құқықтық және техникалық шарттарды құру, транзитті дәліздің бәсекеге қабілеттігін арттыру;

үздік мемлекеттердегі балама транзитті дәлізге тәуелділігін төмендетуге бағытталған даму;

заманауи ғылыми жетістіктерді және көліктік процесстерде тиімді шешімдерді қолдануға арналған ақпараттық технологияны қолдану;

қосалқы қызметтер аясында біліктілікті арттыру және сыртқы сауданы, отандық өндірісті дамыту үшін әлеуметті-экономикалық тиімді транзитті қамтамасыз ету;

Ішкі және сыртқы саудаға отандық өнімнің бәсекеге қабілеттілігіне қатысты теміржол көлік қызметі құнының әсері болашақта сақталады. Қазіргі таңда теміржол жүйесі Қазақстанның солтүстік бөлігінде өте жақсы дамыған, бұрынғы Шығыс-Батыс бүкілодақтық магистралі өткен жерде. Республиканың қалған бөліктерінде теміржол желісі жақсы дамымаған және екі меридианды бағытта ұсынылған, яғни шығыс және орталық бөліктерге және Ташкент-Шымкент-Ақтөбе-Орал-Самара филиалдары Орск пен Оренбург.

Қолданыстағы стратегия жөніндегі транзиттік саясаттың іске асыру іс-шаралары келесідей:

Тасымалдау қызметтері нарығындағы бәсекелестік ортаны дамыту;

Қолданыстағы көлік желілерін техникалық және технологиялық деңгейін арттыру;

Көлік желілерінің ұтымды құрылымын қалыптастыру;

Қазақстанның батыс аймақтарындағы, Жаңаөзен және Бейнеу станциялары арқылы, сонымен қатар Жезқазған – Қарсақпай – Сексеуіл – Бейнеу кіріс жолдарының белсенді дамып келе жатқан көлік инфрақұрылымын жақсарту;

Ақсу – Дегелен жолының толық жұмыс істеуін қамтамасыз ету, Қазақстанның Солтүстігі мен Шығысын 1200 км дейін қысқартады;

Краснооктябрьский – Донский темір жолының құрылысы, Қазақстанның солтүстік және шығыс аймақтар аралығындағы жүк тасымалын 1600 км қысқартуға мүмкіндік береді;

Өскемен – Чарская (Орталық және Шығыс Қазақстан) теміржолының толық жұмыс істеуін қамтамасыз ету;

Қызылорда – Жезқазған теміржолының толық жұмыс істеуін қамтамасыз ету;

Бейнеу – Жаңаөзен теміржолының толық жұмыс істеуін қамтамасыз ету.

Соңғы жылдары Парсы шығанағына шығумен Каспий жағалауының елдерімен ынтымақтастығы зор болашақты болып тұр. Қазіргі уақытта, Қазақстан тауарларын әсіресе бірінші орында темір жол және су көлігімен астық пен ауылшаруашылық өнімдерді экспортқа шығаруға қызығушылық білдірген Иран мен оның көрші араб елдерімен қарым-қатынастар жақсаруда. Айтып өтетін жай, 2013 жылы Қазақстанның жүктерінің экспорт және импорт көлемі –Иранға 4,2 млн. тонна және 87,4 мың тонна Ираннан құрады. Қазақстан территориясы бойынша транзитпен өткен Иран жүктерінің экспорт пен импорты – Иранға 4,2 млн. тонна және де 22,3 мың тонна Ираннан Парсы шығанағы елдері халқының қосу есебімен, ауылшаруашылық өнімдердің, ең алдымен бидай және т.б. дәнді дақылдардың экспортының өсуін алдын ала болжауға болады.



2- сурет. Ақтау халықаралық теңіз сауда порты

Қазіргі таңда жалпы көлемі 22,5 мың тонна болатын 11 уақытша сақтау силосы бар. Көліктік коммуникациялардың тасымалдаушы өндірістік қуаты сағатына 350 тоннаны құрайды. Соның арқасында терминалдың теміржол вагондарынан тәулігіне 3 мың тонна бидай қабылдап алып, теңіз кемелеріне артуға қуаты жетеді. Оның жылдық өткізгіштік қуаты 500 мың тоннаны құрайды.

Соңғы жылдары Қазақстан бидай экспорты көлемін белсенді түрде арттыруда. Бидай өндіру көлемі 14-22 миллион тонна, ішкі сұраныс көлемі 7-8 миллион тонна екенін ескерсек, Қазақстан 10-нан 15 миллион тонна жоғары сапалы астық экспорттау мүмкіндігіне ие. Сонымен қатар, Ақтаудағы жұмыс атқарып тұрған терминалдың өткізу қуатын 1 миллион тоннаға дейін арттыру көзделуде, бұл да өз кезегінде бидай экспортына салмақты үлесін қосады.

Нарықтық экономикасы бар елдерде логистиканың ендірілуіне орай көлік саласындағы саясат қайта қарастырылуда. Көлік тауар айналымы жүйесінде басым мағынаға ие. Алдағы уақытта көліктің жекелеген түрлерінің техника-эксплуатациялық ерекшеліктері көлік қызметі нарығында, әсіресе кішігірім жөнелтілімдер тасымалына деген жоғары сұраныс жағдайында сенімді орнын ойып алуын қамтамасыз етеді деп күтіледі. Сәйкесінше, жүктің автоматтандырылған түрде өңделуі, контейнерлендіру мен пакеттеп орау үрдістері және жүк-тасымал жұмыстары саласындағы информатиканың дамуын жылдамдатуға әсер етпек.

Пайдаланған әдебиеттер тізімі

1. Егеменді Қазақстан газеті. 3.12.2014 ж. Қазақстан- Түрікменстан: сенімді стратегиялық серіктестік
2. <http://strategy2050.kz> интернет ресурсы
3. Бродецкий Г. «Моделирование логистических систем» - Москва: Санкт-Петербург, 2006.
4. Куанышбаев Ж.М., Сулейменов Т.Б., Арпабеков М.И., Айдикенова Н.К., Адилова Н.Д.-У. «Транспортная логистика в перевозочном процессе» - Астана, 2014.