

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ
БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ»
КеАҚ



КӨЛІК-ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



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

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

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

Астана, 2026

УДК 656:620.9

ББК 65.37+65.305.1

A43

Редакционная коллегия:

Председатель – Талтенов А.А., член Правления – Проректор по науке и коммерциализации, д.х.н., профессор; Заместитель председателя – Кокаев У.Ш. декан транспортно-энергетического факультета, к.т.н., ассоциированный профессор; Тлепиева Г.М. – заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Султанов Т.Т. – заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», к.т.н., доцент; Тогизбаева Б.Б. – заведующая кафедрой «Транспортная инженерия», д.т.н., профессор; Байхожаева Б.У. – заведующая кафедрой «Стандартизация, сертификация и метрология», д.т.н., профессор; Жумажанов С.К.– заведующий кафедрой «Электроэнергетика», к.т.н., доцент; Садыкова С.Б. – заведующая кафедрой «Теплоэнергетика», PhD, доцент.

A43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: XIV Международная научно-практическая конференция, 19 марта 2026г. / Подгот. А.А. Талтенов, У.Ш. Кокаев, Г.М. Тлепиева – Республика Казахстан, г.Астана, НАО «Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева», 2026. – 632 с.

ISBN 978-601-385-216-4

В сборник включены материалы XIV Международной научно-практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Астана 19 марта 2026 года.

Тематика статей и докладов участников конференции посвящена актуальным вопросам логистики, 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 и ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.

ISBN 978-601-385-216-4

УДК 656:620.9
ББК 65.37+65.305.1

© НАО «ЕНУ имени Л.Н. Гумилева», 2026

**Секция 1 «ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК, ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТА. ЛОГИСТИКА»**

Вақоёев А.Т., Yusupov A.Q. OPTIMIZATION OF METHODS FOR SERVICING INDUSTRIAL TRACKS ADJACENT TO RAILWAY STATIONS	16
Khujayev Sh.K., Tokhirov O.Z., Suyunbaev Sh.M. IMPROVING THE OPERATION OF THE JUNCTION ENTRY STATION BY SELECTING THE OPTIMAL METHOD OF TRAIN CONSIST DISTRIBUTION ON THE PULL-OUT TRACK	21
Khusenov U., Khojayev A. THE IMPORTANCE OF THE AUTOMATIC BLOCK SIGNAL SYSTEM IN INCREASING THE CAPACITY OF SINGLE-TRACK RAILWAY SECTIONS	26
Mansuraliyeva B.N., Xodjayeva N.A. ORGANIZATION OF TOURIST OPERATIONS IN UZBEKISTAN	31
Toshtemirov I.M., Yusupov A.Q. INTEGRATED ASSESSMENT OF OCCUPATIONAL PHYSIOLOGICAL WORKLOAD DURING BOTTOM HATCH CLOSURE OPERATIONS OF SEMI- OPEN RAILWAY WAGONS	35
Toshtemirov I.M., Xudayberganov S.K. ASSESSMENT OF DUST DISPERSION DURING COAL UNLOADING FROM WAGONS ON AN ELEVATED RAILWAY OVERPASS	39
Sadullaev B.A., Suyunbaev Sh.M. COST STRUCTURE OF USING PRIVATE WAGONS ON MAINLINE RAILWAYS	43
Адизов И.Х., Суюнбаев Ш.М. РАЦИОНАЛЬНАЯ РАССТАНОВКА МАНЕВРОВЫХ СВЕТОФОРОВ НА СТАНЦИЯХ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ	46
Абитова С. Э., Мухаметжанова А.В. ОПТИМИЗАЦИЯ БИЗНЕС ПРОЦЕССА АО «AIR ASTANA» (КАРГО- ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ): НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК	51
Абылкасымова Б.М. ИССЛЕДОВАНИЕ ПАРАМЕТРОВ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА НА ПЕРЕКРЕСТКАХ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ Г. АСТАНЫ	57
Айтхожина А.С., Маратова А.Б. ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ	62
Алимбаев Р.Е. АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ МНОГОПОЛОСНЫХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ (НА ПРИМЕРЕ Г. АСТАНЫ)	66
Алламбергенова М.К. АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ КЛИМАТИЧЕСКИХ И ТРАНСПОРТНЫХ НАГРУЗОК НА ДОЛГОВЕЧНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ	71

Арпабеков М.И., Қадыр Д.А. ҚАЗАҚСТАН АРҚЫЛЫ ӨТЕТІН «ҚЫТАЙ-ЕУРОПА» ДӘЛІЗІНДЕГІ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ИНФРАҚҰРЫЛЫМНЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ ЖӘНЕ КЕДЕРГІЛЕР	77
Арпабеков М.И., Қайратұлы Ж. «APPLE CITY CORPS» КӘСПОРНЫНДА КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ҰЙЫМДАСТЫРУДЫ ЖЕТІЛДІРУ БАҒЫТТАРЫ	81
Арпабеков М.И., Камельбеков Н.Б. «ҚАЖСЕРВИС» ЖШС МЫСАЛЫНДА ЖОЛ-ПАЙДАЛАНУ ТЕХНИКАСЫН БАСҚАРУДАҒЫ СПУТНИКТИК МОНИТОРИНГ ЖҮЙЕЛЕРІНІҢ ТИІМДІЛІГІ: ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ ЖӘНЕ ДАМУ БОЛАШАҚТАРЫ	84
Арпабеков М.И., Жакупов Б.Н. АСТАНА ҚАЛАСЫНДА ТЕЗ БҰЗЫЛАТЫН ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУ ЛОГИСТИКАСЫНЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ ЖОЛДАРЫ	87
Арпабеков М.И., Айтбаев Е.Б. ҚОЙМА ЛОГИСТИКАСЫНДА WMS ТЕХНОЛОГИЯСЫН ҚОЛДАНУ АРҚЫЛЫ КӘСПОРЫННЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ	89
Байғұт Б.А., Сансызбаева З.К. ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТРАНЗИТТИК ӘЛЕУЕТІН АРТТЫРУДАҒЫ МУЛЬТИМОДАЛДЫҚ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНІҢ МАҢЫЗЫ	93
Бобеев А.Б. ТАСЫМАЛДАУДЫ ДАМУ ТАСЫМАЛДАУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ ЕУРАЗИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ОДАҚ ЖАҒДАЙЫНДА	98
Борханова Д. Б., Тлепиева Г.М. ҚАЗАҚСТАН АУМАҒЫНДАҒЫ АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІМЕН ҚАУІПТІ ЖҮКТЕРДІ ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН ДАМУ ӘЛЕУЕТІН ТАЛДАУ	103
Булатов А.С., Мухаметжанова А.В. КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТРАНСКАСПИЙСКОМУ МАРШРУТУ: ГРУЗОПОТОКИ, СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА И НАПРАВЛЕНИЯ ОПТИМИЗАЦИИ	107
Бурамбеков А.Қ. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІМЕН ЖҮК ТАСЫМАЛЫН ЕСЕПКЕ АЛУ МЕН БАҚЫЛАУДЫ ЖАСАҒАНДЫ ИНТЕЛЛЕКТ НЕГІЗІНДЕ АВТОМАТТАНДЫРУДЫҢ ЗАМАНАУИ БАҒЫТТАРЫ	112
Ерімбет А.Ә., Сулейменов Т.Б. ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНДЕ КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛДАРДЫ ҰЙЫМДАСТЫРУДЫҢ ИННОВАЦИЯЛЫҚ ТӘСІЛДЕРІ	117
Валиева Р.Р., Долгов М.В. ОПТИМИЗАЦИЯ ПАРКОВОЧНЫХ ПРОСТРАНСТВ В УСЛОВИЯХ ГОРОДСКОЙ ЗАСТРОЙКИ	121
Долгов М.В., Қабдолғазиз Ж.А., Раджапбай А.Қ. РОЛЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В ФОРМИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	126
Долгов М.В., Раджапбай А.Қ., Қабдолғазиз Ж.А. СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ СНИЖЕНИЯ НАГРУЗКИ НА ДОРОЖНУЮ СЕТЬ	130
Демеген А.Ә. ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ:	

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ НАУЧНЫХ ТРУДОВ	134
Жанботаұлы М. ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІН ЦИФРЛАНДЫРУДЫҢ ЖАЛПЫ ҚҰРЫЛЫМЫ МЕН БҮГІНГІ КҮНГІ АХУАЛЫ	137
Жарас Е.А. ЖАҒАНДЫҚ ЭНЕРГЕТИКАЛЫҚ ТРАНСФОРМАЦИЯ: ЭЛЕКТРЛІ КӨЛІКТЕРГЕ КӨШУДІҢ СТРАТЕГИЯЛЫҚ МАҢЫЗЫ	142
Жасыбеков Р.М. ЛОГИСТИКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	144
Жунусова К.Ж. БИДАЙ ЖӘНЕ БИДАЙ ӨНІМДЕРІН ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІ АРҚЫЛЫ ТАСЫМАЛДАУДЫ БАСҚАРУДЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ	149
Жүсіп А.Ж., Султанов Т.Т. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІМЕН ЖҮК ТАСЫМАЛЫНДА ЭЛЕКТРОНДЫ РҰҚСАТ БЕРУ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫНА ТАЛДАУ	154
Жұмабек Е.Т. КӘСПОРЫНДАҒЫ ТАУАРЛЫҚ-МАТЕРИАЛДЫҚ ҚОРЛАРДЫ БАСҚАРУДЫ ЖЕТІЛДІРУ	158
Ибрагим Ә.Ә. КҮНДЕЛІКТІ ТҰТЫНУ ТАУАРЛАРЫН ҚОЙМАДАН БӨЛШЕК САУДА ДҮКЕНДЕРІНЕ ЖЕТКІЗУ ЛОГИСТИКАСЫН ОҢТАЙЛАНДЫРУ	164
Ибраева Б.С. ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ WMS В СИСТЕМЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО-СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ	166
Ислямов А.А. ПОВЫШЕНИЕ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН НА ОСНОВЕ ОПТИМИЗАЦИИ ОБОРОТА ВАГОННОГО ПАРКА И РАЗВИТИЯ ЦЕНТРА ПРОМЫШЛЕННОЙ ЛОГИСТИКИ	171
Казбекова А.Е., Ерболов А.Р. ОПТИМИЗАЦИЯ БИЗНЕС - ПРОЦЕССОВ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЯХ: ОБЗОР СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ	176
Камилваев Б.Б. ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ: КАК ИНИЦИАТИВА КИТАЯ ПЕРЕСТРАИВАЕТ ЭКОНОМИКУ И ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА	181
Қуанышбек А.А. ҚАТПАРЛЫ КОНВЕЙЕР	185
Қабыл М.С. ЭЛЕВАТОРДА АСТЫҚ ТАСЫМАЛДАЙТЫН ТАСПАЛЫ КОНВЕЙЕР	189
Лесов Т.Т. ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ КАЗАХСТАНСКОГО ПАРКА ВАГОНОВ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ	191
Малофеев Г.А., Болатова А.Б., Жаманбаев Б.У. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ КОЛЬЦЕВОГО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И РЕГУЛИРУЕМОГО ПЕРЕКРЁСТКА	198
Молдабек А.Б., Бекмагамбетова Л.К. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ: ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТЕРМИНАЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ КОНТЕЙНЕРОВ	203
Мукатов Р.А., Мухаметжанова А.В.	

ОПТИМИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССАМИ ТОО «PROLINE LOGISTICS» НА ОСНОВЕ ВНЕДРЕНИЯ АСУ ГОРНО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	210
Мұрат А.Қ., Мухаметжанова А.В. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАРШРУТОВ КАЗАХСТАНА: АНАЛИЗ НАУЧНЫХ ТРУДОВ	214
Мухаметжанова А.В. МОДЕЛИРОВАНИЕ И КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА ОСНОВЕ ТЕРМИНАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	219
Мунарбаева Д.К., Мухаметжанова А.В. ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ СКЛАДСКОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ, КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОСТИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО РЫНКА РК	223
Мусин Д.А., Вахитова Л.В. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА	231
Омаркулов К.Е., Кенжебаева Г.Ж. РАЗРАБОТКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ ПОДДЕРЖКИ ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ В КАЗАХСТАНЕ С УЧЕТОМ РЕГИОНАЛЬНОЙ СПЕЦИФИКИ	238
Рахатұлы Елдос ҚАЛАЛЫҚ ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ КӨЛІК ЖҮЙЕЛЕРІН ДАМУ ТУРАЛЫ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЛОГИСТИКАЛЫҚ ПРОЦЕСТЕРІН ИНТЕГРАЦИЯЛАУ	244
Сансызбаева З.К., Сапарбек А.Е. ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТРАНЗИТТІК ДӘЛІЗДЕРІНДЕГІ КЕДЕНДІК ЖӘНЕ ИНФРАҚҰРЫЛЫМДЫҚ КЕДЕРГІЛЕР: ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ ЖОЛДАРЫ	251
Сатыбалды О.С. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ ПОСЛЕДНЕЙ МИЛИ В КАЗАХСТАНЕ	254
Селиханов А.Е., Мухаметжанова А.В. МОДЕРНИЗАЦИЯ СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА ФИЛИАЛА АО «КЕДЕНТРАНССЕРВИС» ПО Г. АСТАНА И АКМОЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ: ОБЗОР НАУЧНЫХ ТРУДОВ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ СКЛАДСКИХ ХОЗЯЙСТВ	258
Султанов Т.Т., Тойғазы Қ. Ж. ҚАЗАҚСТАҢДА АУЫЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫ ӨНІМДЕРІН АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІМЕН ТАСЫМАЛДАУДЫ ОҢТАЙЛАНДЫРУДА ЖАСАНДЫ ИНТЕЛЛЕКТІ ҚОЛДАНУДЫҢ ТИІМДІЛІГІ	264
Темирханұлы Т., Сансызбаева З.К. АСТАНА ҚАЛАСЫНЫҢ ИНТЕЛЛЕКТУАЛДЫ КӨЛІК ЖҮЙЕСІ: ҚАЛЫПТАСУЫ, ЖАҒДАЙЫ ЖӘНЕ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ	268
Тлеукабылов Б.М., Тулендиев Е.Е. ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МУЛЬТИМОДАЛЬНОМ СООБЩЕНИИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН (НА ПРИМЕРЕ СУХОГО ПОРТА «ХОРГОС ГЕЙТВЕЙ»): ОБЗОР СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ	273

Тулендиев Е.Е., Жунусова К.Ж. ҚАЗАҚСТАНДА АСТЫҚТЫҢ КОНТЕЙНЕРЛІК ТАСЫМАЛЫН ДАМУ: АРТЫҚШЫЛЫҚТАРЫ МЕН БОЛАШАҒЫ	283
Тлепиева Г.М., Тумарбек Н.М. ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЖҮК ӘУЕ ТАСЫМАЛЫ НАРЫҒЫНЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН ИННОВАЦИЯЛЫҚ ШЕШІМДЕР АРҚЫЛЫ ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ	289
Хасенов Т., Мусалиева Р.Д. ИССЛЕДОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСФЕРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	295
Хусенов У.У., Суюнбаев Ш.М. ОПТИМИЗАЦИЯ СКРЕЩЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНОМ УЧАСТКЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	301
Чарыков В. И., Мусаев Ж. С., Микаилов С. М. АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ЭНЕРГЕТИКА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОДЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ	307
Ыбрай Н. ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО МАНЕВРОВОГО ЛОКОМОТИВА НА ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОЕЗДНЫХ ЛОКОМОТИВОВ	312

11. Palma-Mendoza J.A., Neailey K. A business process re-design methodology to support supply chain integration: Application in an Airline MRO supply chain. // International Journal of Information Management. - 2015.
12. Приходько О.Л. Реинжиниринг бизнес-процессов в транспортной компании: концептуальная модель трансформации в условиях цифровизации //Вестник Евразийской науки. - 2025. - Том. 17. - № 2
13. Богданов Д.В. Реинжиниринг бизнес-процессов в транспортной компании //Международный журнал прикладных наук и технологий “Integral”. - 2021. - № 4.
14. Гатилова, И.Н. Цифровая трансформация бизнес-процессов транспортного предприятия / И.Н. Гатилова, Л.В. Коптелова //Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. — № 6(91). — С. 38–48)
15. Мухаметжановой А.В., Деветьяровой Н.В., Маликовой Л.М. и Арбабаевой В.Е. Влияние технологий искусственного интеллекта на развитие логистических процессов в транспортной отрасли: экспертная оценка рисков и перспектив автоматизации //Вестник университета «Туран». - 2025. - №2 (106).
16. Жандарбекова А.М., Мухаметжанова А.В., Мурзабекова К.А., Кулмурзина А.А. ON THE COMPETITIVENESS OF THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR // Научный журнал Торайгыров Университет. Павлодар. - 2025.

УДК 338.47:656(574)

ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ: КАК ИНИЦИАТИВА КИТАЯ ПЕРЕСТРАИВАЕТ ЭКОНОМИКУ И ТРАНСПОРТ КАЗАХСТАНА

Камилваев Бахадир Бахтиёрович
kamilvaevbahadir@gmail.com

Магистрант кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»
НАО «ЕНУ им. Л. Н. Гумилева», Астана, Казахстан
Научный руководитель: Баубек А.А

Аннотация. Статья посвящена анализу роли Республики Казахстан в глобальной инициативе Китайской Народной Республики «Один пояс — один путь» (BRI) в 2026 году. Рассматривается влияние китайских инвестиций и инфраструктурных проектов на развитие транспортной системы страны: железнодорожные коридоры (Достык–Алтынколь, Кызылжар–Мойынты, Дарбаза–Мактаарал), автодорожные магистрали, сухие порты и логистические хабы. Особое внимание уделяется возможностям роста пассажирских перевозок за счёт интермодальных маршрутов и новых скоростных поездов. Магистрантом проведена оценка ключевых вызовов 2026 года: геополитических рисков, тарифной политики, экологической нагрузки и задержек в реализации проектов. На основе официальных данных КТЖ, Министерства транспорта РК и статистики за январь–февраль 2026 года сформулированы практические рекомендации по максимальному использованию транзитного потенциала Казахстана и минимизации рисков. Статья представляет интерес для специалистов в области транспортной логистики, международных отношений и государственного управления.

Ключевые слова: Один пояс — один путь, Инициатива «Пояс и путь», транспортная инфраструктура Казахстана, железнодорожные коридоры, логистические хабы, пассажирские перевозки, геополитические риски, сухой порт Хоргос, Кызылжар–Мойынты, 2026 год.

За 12 лет с момента запуска китайской инициативы «Один пояс, один путь» (Belt and Road Initiative, BRI) в 2013 году Казахстан превратился из периферийного транзитёра в стратегический узел Евразии. Средний коридор (Middle Corridor / Trans-Caspian

International Transport Route, TITR) стал реальной альтернативой Северному маршруту через Россию, особенно после 2022 года.

В 2025 году транспортный сектор Казахстана показал рекордный рост +20,4 %, став главным драйвером ВВП (+6,5 %). Китайские инвестиции по линии BRI в первой половине 2025 года достигли 23–25,8 млрд долларов — больше, чем в любую другую страну мира за тот же период. Это не просто цифры: это новая геоэкономическая реальность, в которой Казахстан получает уникальный шанс перейти от сырьевой модели к логистическому и промышленному хабу.

Статья анализирует количественные и качественные эффекты BRI на транспорт и экономику республики на основе данных Bureau of National Statistics, Griffith Asia Institute, World Bank, OECD и официальных отчётов 2024–2025 годов.

1. *Казахстан — сердце евразийского пояса.* Казахстан географически идеально вписан в BRI: 60 % сухопутных грузов Китай–Европа потенциально могут проходить через его территорию. С 2013 года реализовано более 200 совместных проектов на общую сумму свыше 50 млрд долларов (по состоянию на конец 2025).

Ключевые коридоры:

- Китай–Казахстан–Россия–Западная Европа (Северный).
- Китай–Казахстан–Западная Азия.
- Китай–Казахстан–Южный Кавказ–Турция–Европа (Средний коридор).

В 2025 году Средний коридор уже обеспечивает 5–6% всего транзита Китай–Европа, но его доля растёт экспоненциально.

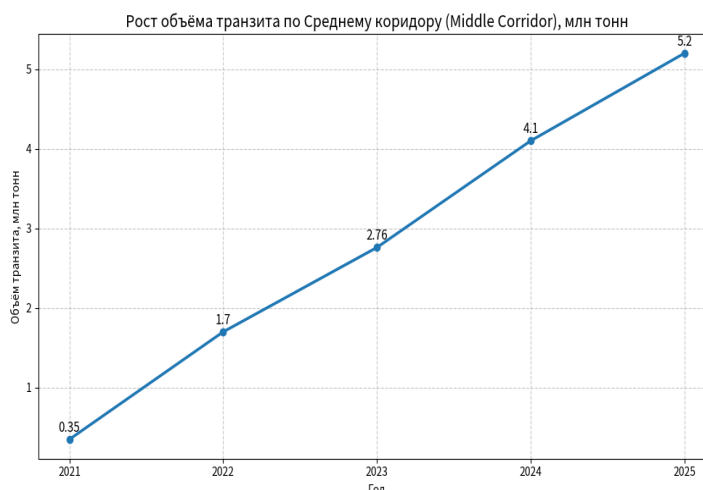


Рисунок 1 - Рост объёма транзита по Среднему коридору, млн тонн (данные TITR Association, Astana Times, World Bank, 2025)

2. *Транспортная революция: от 350 тыс. до миллионов тонн.* До BRI транзит через Казахстан составлял менее 1 млн тонн в год по южным маршрутам. После запуска:

- 2021 → 0,35 млн тонн
- 2022 → 1,7 млн тонн (рост в 4,8 раза)
- 2023 → 2,76 млн тонн
- 2024 → 4,1–4,5 млн тонн (+62 %)
- 2025 → 5,2 млн тонн (прогноз), планы на 2029 год — до 11 млн тонн.

В 2025 году Казахстан и Китай договорились увеличить количество контейнерных поездов по TITR до 600 в 2025–2026 гг., 1000 в 2027 и 2000 в 2029 году.

Ключевые инфраструктурные проекты BRI:

- Железнодорожный переход Достык–Мойынты (дополнительные пути, +40 % пропускной способности в 2025).

- Сухой порт Хоргос (Khorgos Gateway) — один из крупнейших в мире, обработка >1 млн TEU в год.
- Модернизация порта Актау и создание контейнерного хаба совместно с китайским портом Ляньюньган.
- Автодорога Западная Европа – Западный Китай (Western Europe–Western China Highway).

Результат: время доставки контейнера Китай–Европа по Среднему коридору сократилось до 12–15 дней против 18–20 по Северному в пиковые периоды. Стоимость пока выше (3500–4500 USD за 40-футовый контейнер), но разрыв сокращается благодаря цифровизации и единому тарифу.

3. Экономический эффект: от транзита к созданию добавленной стоимости

Инвестиции В первой половине 2025 года Казахстан получил 23–25,8 млрд долларов китайских BRI-инвестиций — рекорд для любой страны. Основной фокус сместился с чистой инфраструктуры на промышленность:

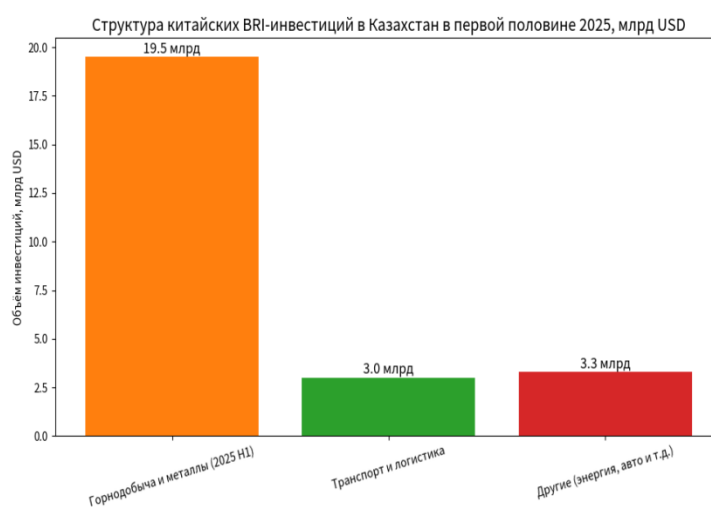


Рисунок 2 - Структура китайских BRI-инвестиций в Казахстан, первая половина 2025, млрд USD (Griffith Asia Institute, Green Finance & Development Center)

Крупнейшие проекты 2025:

- Алюминиевый кластер East Hope Group - 12 млрд долларов (Костанай и Актобе).
- Медеплавильный комплекс China Nonferrous - 1,5 млрд долларов (Абайская область).
- Автомобильный кластер (JAC, Chery, Haval) - локализация производства, экспорт в Центральную Азию.

Торговля Товарооборот с Китаем вырос с 28,59 млрд долларов в 2013 до 44 млрд в 2024 году.

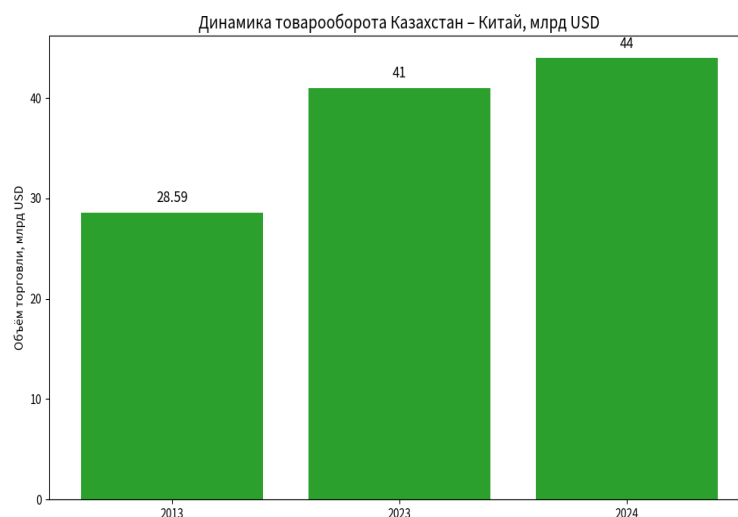


Рисунок 3 - Динамика товарооборота Казахстан–Китай, млрд USD

ВВП и транспорт В 2025 году транспорт и складирование обеспечили почти треть прироста ВВП (+20,4 % против 6,5 % по экономике в целом).

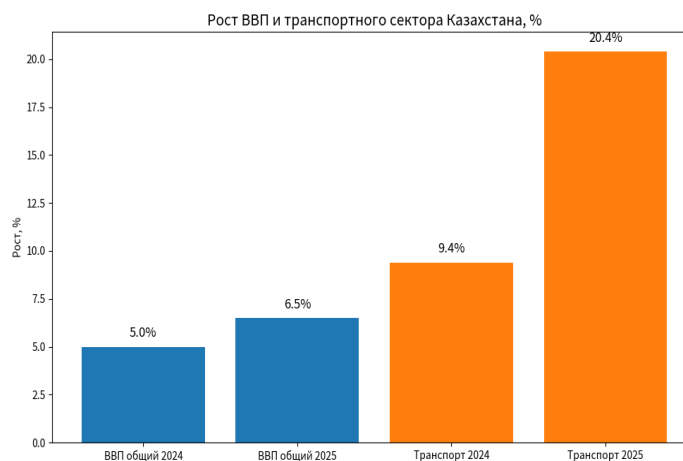


Рисунок 4 - Рост ВВП и транспортного сектора Казахстана, % (Bureau of National Statistics, 2025)

Транспорт теперь даёт около 5,6–6% ВВП и обеспечивает 7,3% занятости. Рост грузооборота (+13,6% в 2025) и контейнерных перевозок создаёт мультипликативный эффект в смежных отраслях (логистика, склады, сервис, IT-системы отслеживания).

4. *Вызовы и риски.* Несмотря на успехи, остаются системные проблемы:

- *Долговая нагрузка* — хотя прямые кредиты Китая Казахстану относительно невелики по сравнению с Африкой, косвенные обязательства по крупным проектам требуют осторожности.

- *Экологические риски* — угольная генерация для алюминиевого кластера (4,5 ГВт) противоречит целям decarbonization.

- *Зависимость от Китая* — более 60% новых инвестиций в mining и metals.

- *Инфраструктурные bottleneck* — пропускная способность портов Каспия и железнодорожных переходов всё ещё ограничена.

- *Геополитика* — баланс между Китаем, Россией, ЕС и США остаётся деликатным.

5. *Перспективы до 2030 и рекомендации.* World Bank прогнозирует рост транзита по Среднему коридору до 11 млн тонн к 2030 году при инвестициях 28 млрд долларов в

инфраструктуру. Казахстан может увеличить свою долю в глобальных цепочках добавленной стоимости, если:

1. Ускорит цифровизацию («единого окна» и блокчейн для деклараций — уже сократили время с 8 часов до 30 минут в 2025).

2. Разовьёт промышленные кластеры вокруг сухих портов (авто, электроника, агропереработка).

3. Привлечёт европейские и турецкие инвестиции для баланса.

4. Инвестирует в «зелёную» логистику и возобновляемую энергию для портов и железных дорог.

Заключение. Инициатива «Один пояс, один путь» уже изменила экономический ландшафт Казахстана: из страны-транзитёра республика превращается в полноценный евразийский логистический и промышленный хаб. Рекордные показатели 2025 года (+20,4% в транспорте, 23+ млрд долларов китайских инвестиций) — это не случайность, а результат 12-летней системной работы. При грамотной политике диверсификации рисков и фокусе на добавленной стоимости к 2030 году Казахстан может удвоить вклад транспортно-логистического комплекса в ВВП и войти в топ-50 крупнейших экономик мира не только по размеру, но и по качеству интеграции в глобальные цепочки. «Один пояс» даёт шанс — и Казахстан им успешно пользуется.

С П И С О К И С П О Л Ь З О В А Н Н Ы Х И С Т О Ч Н И К О В

1. Griffith Asia Institute & Green Finance & Development Center. China BRI Investment Report 2025.
2. Бюро национальной статистики Республики Казахстан, январь 2026.
3. Всемирный банк. Реализация потенциала Среднего корридора, 2023–2025 updates.
4. TITR International Association & Astana Times, данные 2024–2025.
5. OECD. Middle Corridor reports, 2023–2025.

ӘОЖ 621.086

ҚАТПАРЛЫ КОНВЕЙЕР

Қуанышбек А.А.

bobeevabai@mail.ru

4 курс бакалавр студенті

С.Сейфуллин атындағы Қазақ Агротехникалық университеті, Астана қ., Қазақстан
Ғылыми жетекшісі: Бобеев А.Б.

Қатпарлы конвейерлер үздіксіз тасымалдау машиналар қатарына жатады, төкпелі және жеке дара заттарды тасымалдауға арналған. Тарту элементі қатты темірдер, тақтайдан желімнен, резинка матадан төсеніш жасалынады, сондықтан қатпарлы конвейер болып аталынады. Қатпарлы конвейердің жылдамдығы 1,25 м/с аспауы керек, Осы аталған конвейерлер жалпы және арнайы блып екіге бөлінеді, арнайы қатпарлы конвейерлерге құйма машиналар, балқытылған темірлерді суытатын эскалаторлар, жолаушылар тасымалдайтын, төсеніштері күрделі профильдері бар конвейерлер жатады. Қатпарлы конвейер сыртқы қорабтан 5, конвейердің басында және соңында екі жұлдызша орнатылған, жетек жұлдызша 2, жетектелінетін 9 және керу қондырғысы 7. Төсеніш 3, ол темірден, ағаштан жасалынады. Тасымалдайтын элемент бір не болмаса екі шынжырға 4, бекітіледі олар жұлдызда иіледі және жұлдызшамен ілініседі. Конвейер шүмек 6 тиеледі кез – келген жерден, соңғы жетек жұлдызшадан шүмек