



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



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

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

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.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

- формирование стратегических альянсов и ассоциаций, проявляющееся в консолидации рынка контейнерных перевозок, слиянии судоходных компаний, создании транспортно-логистических групп, или компаний контейнероперевозчиков, приобретающих доли собственности в контейнерных терминалах, предоставляющих широкий спектр услуг и получающих доходы не только от транспортной деятельности;

- увеличение строительства специализированных контейнеров и подвижного состава.

В заключение, грузооборот контейнеров и объектов инфраструктуры, размещенных на основных направлениях международных транспортных коридоров, а также опыт работы казахстанских и зарубежных транспортных, экспедиторских компаний, логистических центров показывают ряд тенденций в области развития контейнерных перевозок, как на мировом, так и на отечественном рынке транспортных услуг.

Список использованных источников

1. Капитонов А.Е. Организация контейнерных перевозок на основе принципов логистики.
2. Абрамов А.А. Контейнерные перевозки на ж/ транспорте – М.: -2004 г.
3. Ермаков В. Казахстан в современном мире. - Алматы:, 2007.- 208 с.
4. Назарбаев Н.А. Транспортная стратегия РК до 2015 года - 29с.
5. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана «Новый Казахстан в новом мире». Астана:-2007 – 18с.
6. Комитет по статистике МНЭ РК 2000-2016гг.
7. Абгафоров В.А. Совершенствование управления контейнерными перевозками. // Железнодорожный транспорт, № 1/98 , С. 1 -20.

УДК 389.658.516

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Болатова Маржан Толеужанқызы

Студент Евразийского национального университета им. Л.Н.Гумилева,
Астана, Казахстан

Научный руководитель – С.Н. Нураков

Международными перевозками пассажиров называются такие, которые проходят по территории двух и более стран и сопровождаются пересечением государственных границ. Международные перевозки пассажиров получили большое развитие в странах Европы, особенно в таких странах как Германия, Швейцария, Италия, Франция, Бельгия, Дания, где широко развита сеть регулярных автобусных линий. Казахстан утвердил Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, в Бишкеке 9 октября 1997 года. Конвенция вступила в силу 14 сентября 1999 года [1].

Организация международных автобусных перевозок осуществляется аналогично междугородным сообщениям, с учетом специфических требований международного и национального транспортного законодательства различных стран и значительной продолжительности рейса автобуса, достигающей нескольких суток. К основным трудностям, с которыми сталкиваются международные автомобильные перевозчики, относятся: большие простои на погран переходах, бюрократизм в оформлении разрешений, недостаточно развитие инфраструктуры автомобильных дорог, особенно качества обслуживания.

Для осуществления и развития таких перевозок необходимо решение важных задач: 1) производство или наличие транспортных средств, отвечающих требованиям международных перевозок; 2) создание широко развитой сети благоустроенных автомобильных дорог и

автомагистралей не только национального, но и международного значения; 3) урегулирование правовых и организационно-технических вопросов.

Международные перевозки пассажиров автобусами могут быть регулярными, маятниковыми и нерегулярными. *Регулярными* являются перевозки на автобусных линиях, выполняемые по опубликованным условиям, тарифу и расписанию движения автобусов на маршруте с указанием пунктов посадки и высадки пассажиров. *Маятниковыми* называются перевозки нескольких групп пассажиров в определенные сроки с территории одного государства к месту временного пребывания на территории другого государства с последующим их возвратом автобусами того же перевозчика. При таких перевозках первый рейс в обратном направлении и последний в прямом, как правило, являются порожними. *Нерегулярными* являются такие международные перевозки, которые не регламентируются указанными выше условиями и в каждом отдельном случае организуются по заявкам перевозчика[2].

Для выполнения регулярных международных перевозок пассажиров требуется разрешение от компетентных органов стран, по территории которых проходит автобусный маршрут. Порядок выдачи разрешений регламентируется межправительственными соглашениями на основе внутреннего законодательства стран. Для получения такого разрешения перевозчик должен подать заявку по определенной форме. Компетентные органы страны-перевозчика передают заявку компетентным органам сторон. Передача заявки одновременно подтверждает полномочия перевозчика на осуществление международных перевозок. Заявка должна быть рассмотрена в течение двух месяцев. Решение передается перевозчику через компетентные органы его страны. Разрешение на выполнение международных перевозок содержит данные заявки и указание о необходимости перевозчика выполнять перевозки согласно общим и особым условиям, указанным в разрешении. После получения разрешения перевозчик, выполняющий международные перевозки на автобусном маршруте, обязан опубликовать, не позже чем за две недели до начала движения, условия перевозки, тариф и расписание движения автобусов в странах, на территории которых находятся пункты посадки и высадки пассажиров. Информация должна быть опубликована в каждой стране, где проходит автобусный маршрут, на ее языке и в соответствии с порядком этой страны[3].

Для разрешения на выполнение международной маятниковой автобусной перевозки перевозчик в установленном порядке подает заявку по определенной форме. Заявка должна быть рассмотрена компетентными органами, и по ней принято решение в том же порядке, что и заявка на выполнение регулярных перевозок. Разрешение не требуется на выполнение нерегулярных перевозок в случаях, если группа одного и того же состава перевозится в одном и том же автобусе: в продолжение всей поездки, начинающейся и заканчивающейся на территории той страны, где зарегистрирован автобус; в продолжение одной поездки, начинающейся на территории страны регистрации автобуса и заканчивающейся в другой стране при условии, что автобус покидает последнюю пустым.

Основными направлениями *совершенствования транспортных средств* является повышение их вместимости, надежности в конструктивном исполнении, создание условий комфортности поездки пассажиров, экологичности и обеспечение максимальных удобств работы водителей. На международных линиях используются вместительные и комфортабельные автобусы, развивающие высокие скорости. Особенности конструкций таких автобусов являются регулируемые сиденья с отклоняющейся назад спинкой, регулируемые подставки для ног и большие окна. Они снабжаются установками для кондиционирования воздуха и отопления салона, имеют холодильник, бар, аудио-видеосистемы. В связи с наличием перечисленных устройств и необходимостью места для размещения багажа автобусы, используемые в международном сообщении, как правило, полутора- или двухэтажные.

В последние годы в технически развитых странах получили преимущественное развитие автомагистрали национального, а также международного и межконтинентального

значения. Дороги должны обеспечить высокие скорости и безопасность движения транспортных средств, поэтому разработками нормативов и требований при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог занимаются международные правительственные и неправительственные организации. Значительный вклад в разработку, проектирование и строительство автомобильных дорог вносят Международная ассоциация дорожных конгрессов[4], Международный Союз автомобильного транспорта.

Оценивая развитие международных перевозок в нашей стране на ближайшие годы и перспективу, могу отметить, что в большей степени это будут туристские поездки. Так как, самое масштабное мероприятие этого года «Астана ЭКСПО- 2017» будет демонстрировать разработку «Зеленая энергетика» в течение 93 дней[5]. Порядок организации перевозок туристов в международном сообщении на автобусах устанавливается на основании соглашений, заключенных между компетентными органами договаривающихся сторон. При этом определяют и типы автобусов. Для обеспечения безопасности движения, создания возможности водителям быстро и правильно ориентироваться на автомобильных дорогах разных стран необходимо наличие единообразных правил движения и системы дорожных знаков и сигналов. В течение многих лет таким документом являлась Конвенция о дорожном движении 1949 г.[6].

Автобусы, используемые для выполнения междугородных перевозок, могут управляться только водителями, имеющими на это разрешение согласно внутреннему законодательству своего государства. Водители автобусов международных сообщений должны: обладать высокими моральными качествами; хорошо знать специфику международных перевозок и вверенную ему технику; уметь быстро принимать необходимые решения; знать правила паспортного и таможенно-валютного контроля, маршрут и расписание движения, один иностранный язык в объеме, достаточным для общения; иметь служебную форму одежды, страховой документ и путевой лист. Водитель автобуса должен соблюдать требования Положения о рабочем времени и режим труда при управлении автобусом в государстве, на территории которого выполняется международная перевозка.

Международные автобусные сообщения пользуются популярностью у молодежи, у людей среднего возраста, так же и у пенсионеров. Причина этому - доступные цены и большой ассортимент автобусов. Автобусы удобны для длительных поездок. Благодаря им люди позволяют себе зарубежные поездки. Автобусы - настоящая находка для людей, страдающих боязнью лететь на самолете. Будучи распространенным видом путешествий, доступным широким слоям населения, автобусные перевозки постоянно развиваются. Но нужно совершенствовать производство транспортных средств, отвечающих требованиям международных перевозок, создавать широко развитые сети благоустроенных автомобильных дорог и автомагистралей не только национального, но и международного значения и урегулирование правовых и организационно-технических вопросов.

Список использованных источников

1. Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа <http://www3.nd.edu/~ggoertz/rei/rei660-security/rei660.0132tt.htm>
2. Вельможин, А. В. Теория транспортных процессов и систем: учеб. для вузов / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. – М. : Транспорт, 1998
3. Гудков, В. А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками : учеб. для вузов / В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. – М. : Транспорт, 1997.
4. Международная ассоциация дорожных конгрессов <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/214/23907/>
5. <https://expo2017astana.com/future-energy/zamyisel-proekta>
6. <http://base.garant.ru/2540357/>
7. Карбанович, И. И. Международные автомобильные перевозки. – Минск, 2000
8. Куршин, А. Б. Организация перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении / А. Б. Куршин, В. Б. Николаев. – М. 1999.

9. Положение о порядке организации перевозок пассажиров автобусами на регулярном международном сообщении (с измен. по сост. на 2005 г.). – Минск: Минтранс Беларуси, 2001.
10. Гуляев, В. Г. Туристические перевозки: документы, правила, формуляры, технология. – М.: Финансы и статистика, 1998.

УДК 656. 13.072

ОБЗОР СОСТОЯНИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ, ТРАНСПОРТНЫХ И СКЛАДСКИХ РАБОТ

Долгов Максим Викторович

maxwellhousebest@yandex.ru

Преподаватель Евразийского национального университета им. Л.Н.Гумилёва,

Астана, Казахстан

Научный руководитель – М.И. Арпабеков

Значительное количество тарно-штучных грузов перевозится в крытых железнодорожных вагонах и автомобильным транспортом. Погрузка и выгрузка этих грузов, как и их складирование, проводятся в основном поштучно вручную, поскольку несовершенные способы транспортирования в виде небольших грузовых единиц массой до 80-100 кг затрудняют механизацию погрузочно-разгрузочных и складских работ. Доставка тарно-штучных грузов в неукрупненном виде приводит к большим затратам на тару и упаковку.

Высокий коэффициент собственной массы тары, в основном деревянной, ухудшает использование транспортных средств. Из-за несовершенства способов транспортирования потери сыпучих грузов доходят до 15 %. В результате механических повреждений при погрузке-выгрузке теряется более 10 % строительного кирпича, продовольствия в стеклянной таре и других хрупких грузов.

Еще один существенный недостаток перевозок тарно-штучных грузов отдельными грузовыми местами – низкая производительность труда, длительные простои подвижного состава под грузовыми операциями.

Перевозка тарно-штучных грузов на железнодорожном транспорте в крытых вагонах, в трюмах морских и речных судов связана с наиболее значительными материальными и трудовыми затратами, и себестоимость погрузочно-разгрузочных и складских работ в 2 и более раз выше по сравнению с другими грузами [1].

Таким образом, является актуальной проблема совершенствования способов перегрузки тарно-штучных грузов, повышения уровня комплексной автоматизации погрузочно-разгрузочных и складских работ с ними.

Уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ при транспортировке тарно-штучных грузов в настоящее время не превышает 25 - 30 %. На этих работах занято 70-75 % общего числа рабочих, выполняющих погрузочно-разгрузочные операции в народном хозяйстве.

Для механизации погрузочно-разгрузочных работ при перевозке тарно-штучных грузов необходимо: увеличить масштабы использования непрерывного специализированного транспорта, завершить оснащение грузовых фронтов специальными комплексами автоматизированных установок, шире использовать специализированный подвижной состав. С целью механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ необходимо предусмотреть следующие инновации:

- оптимизировать уровень концентрации выполнения грузовых операций на меньшем числе пунктов, оборудованных комплексами машин;
- резко увеличить применение специализированного подвижного состава, приспособленного к высокопроизводительной погрузке и выгрузке грузов; увеличить