



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»**



14<sup>th</sup> 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.enu.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

чем дороже изделие, тем надежнее должны быть тара и упаковка.

Считается также, что обеспечение надлежащих условий перевозки и проведение ПРТС работ более важно, чем создание хорошей упаковки, так как невозможно разработать совершенную тару, защищающую от всех нагрузок и напряжений, которые могут возникнуть в пути. Концепция упаковочного комплекса, которая была рассмотрена выше, предусматривает однозначно перевозку тарно-штучных грузов в пакетах или контейнерах. В последнем случае контейнеры используются для более дорогостоящей продукции.

#### **Список использованных источников**

1. Анучкина А.Ю., Довбня В.П. и другие. Перевозка грузов укрупнёнными грузовыми местами. Учебно-методическое пособие. г. Москва, 2004 г.
2. Долгов М.В., Арпабеков М.И., Айтхожина А.С. Основные направления совершенствования погрузочно-разгрузочных работ с тарно-штучными грузами. / Материалы IV Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения». Том 2. – Астана, РК, 2016. –стр.323-325.
3. Козлов Т.И., Поликарпов А.А., Леонова Е.П. и др. Статистика железнодорожного транспорта. Учебник для вузов. - М.: Транспорт, 1990.- 327с.

УДК 622.232.8.72

### **ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

**Есенов Аскар Бектемирович**

*[askaryessenov@gmail.com](mailto:askaryessenov@gmail.com)*

Магистрант Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева

Научный руководитель – Т.Б. Сулейменов

Появление и развитие транспорта связано с возникновением и распространением цивилизации, ростом торговых отношений и культурного взаимодействия, ростом производительных сил в стране и их связей с внешним миром. Однако ни один вид транспорта не может обеспечить полный цикл перемещения груза на дальние расстояния. Поэтому современные транспортные системы разрабатываются с учетом взаимодействия разных видов транспорта и путем внедрения концепции логистики в деятельность транспортных предприятий.

Транспортное обеспечение логистики решает задачи, связанные с перевозкой грузов различными видами транспорта, а также задачи перевалки грузов с одного вида транспорта на другой в процесс их стыковки. Роль транспорта в повышении экономической эффективности основной деятельности компании наглядно проявляется в применении технологии «точно в срок». В зависимости от вида перевозимых грузов затраты на транспортировку могут составлять свыше 40% общей стоимости этого товара.

К основным задачам транспортного обеспечения логистика относят:

- выбор транспортно - технологической схемы перевозки груза;
- выбор перевозчика (транспортно - экспедиционного предприятия) и вида транспорта;
- маршрутизация перевозок и контроля движения груза в пути;
- обеспечение сохранности груза во время перевозки;
- совместное планирование различных видов транспорта при интермодальных перевозках.

Решение этих задач является предметом деятельности менеджеров по логистике. Принципиальная схема организации перевозки груза. Всякий грузопоток характеризуется пунктом отправления, пунктом назначения и временем на перевозку. Грузоотправитель прибегает, в таком варианте, к посредническим услугам.

Особенности интермодального логистического процесса. Интермодальная перевозка

отличается от других способов тем, что грузовладелец заключает договор на весь путь следования с одним лицом (фирмой), называемым оператором перевозки. Грузовая единица при этом не подлежит переформированию. Ответственность за сохранность и своевременность доставки груза получателю несет оператор. Основная роль в доставке груза от отправителя к получателю отводится оператору, эффективность работы которого зависит от уровня использования логистических информационных систем, позволяющих на основе своевременной, достоверной, полной и точной информации принимать обоснованные решения перевозки грузов. Одним из основных вопросов интермодальной перевозки грузов является выбор оптимальной системы доставки груза до конечной точки (получателя). Здесь понятие системы доставки понимается как совокупность всех элементов, участвующих в процессе перевозки грузов. Как известно, основным звеном перевозки является оператор, который, согласно договору с грузовладельцем, несет полную ответственность за сохранность и доставку груза "от двери до двери". В затраты на транспортировку входят как непосредственно транспортные тарифы за перевозку определенного объема груза (выполнение определенного объема транспортной работы), так и затраты, связанные с транспортно-экспедиционными операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, сортировкой и т.п., т.е. логистическими операциями физического распределения, сопровождающими транспортировку грузов. Как правило, транспортные затраты (наряду с временем доставки) являются основным критерием выбора вида транспорта и способа перевозки.

Факторы, учитываемые при выборе оператора. При выборе оператора наиболее важными факторами являются:

- своевременность доставки (25%);
- ставки оплаты (18%);
- география бизнеса (10%);
- возможность отслеживания перевозки (6%);
- внимательное обращение с грузом (6%);
- финансовое состояние перевозчика (5%);
- возможность доставки "от двери к двери" (4%);
- самый прямой маршрут (3%);
- тип оборудования (3%);
- удобное расписание (3%);
- рассмотрение претензий (2%);
- страхование грузов (2%);
- их консолидация (1%);
- возможность электронного обмена данными (1%).

В зависимости от стратегии и задач фирмы, осуществляющей интермодальную операцию, производится выбор транспорта для доставки товара. При этом учитываются технико-экономические особенности различных видов транспорта, их достоинства и недостатки, определяющие сферы их рационального использования с учетом издержек и других показателей. Ранжирование видов транспорта. Выбирая способ транспортировки грузов, грузоотправитель должен руководствоваться множеством критериев. Существует мнение, что их должно быть не менее пяти. Ранжирование критериев приведено в таблице 1. В этой таблице «1» - самый высокий балл, «5» - самый низкий.

Таблица 1

Вид транспорта	Критерий ранжирования				
	Скорость (время доставки)	Надежность (соблюдение графика)	Способность перевозить различные виды грузов	Доступность (количество обслуживаемых точек)	Стоимость одной тонны-км
Железнодорожный					
Водный	3	4	2	2	3
Автомобильный	4	5	1	4	1
Трубопроводный	2	2	3	1	4
Воздушный	5	1	5	5	2

При осуществлении транспортных операций, во избежание дополнительных финансовых затрат, необходимо придерживаться алгоритма выполнения организационно-управленческих действий, обеспечивающего оптимальный вариант доставки груза до конечной цели. В силу объективной особенности транспортного процесса – обеспечение работы на стыках различных видов транспорта, где взаимодействуют и многочисленные клиенты, непрерывный план-график работы транспортного узла, как на сутки, так и на отдаленную перспективу является важнейшим управленческим инструментом интермодальных операторов. Такая система взаимодействия дает возможность значительно повысить эффективность работы транспорта, существенно сократить сроки доставки грузов потребителям и тем самым снизить издержки интермодальных перевозок.

#### Список использованных источников

1. М.И. Арпабеков, Т.Б. Сулейменов. Управление движением транспортных средств, Астана 2012. 1-4 с.
2. Ж.М. Куанышбаев, Т.Б. Сулейменов, М.И. Арпабеков, Н.К. Айдикунова, Н.Д.-У. Адилова. Транспортная логистика в перевозочном процессе, Астана 2014. 14-15 с.
3. Милославская С., Плужников К. Мультимодальные и интермодальные перевозки, М. 2001.

ӘОЖ 656.22

### ҚАРАҒАНДЫ-СҰРЫПТАУ СТАНСАСЫНДА ВАГОНДАРДЫ ЖИНАҚТАУ УАҚЫТЫН АНЫҚТАУ

**Исина Ботагоз Малгаждаровна, Қоңқыбаева Арайлым Ниязбекқызы**

*[arai\\_janaarka@mail.ru](mailto:arai_janaarka@mail.ru)*

Қарағанды мемлекеттік техникалық университетінің магистрі, аға оқытушысы,

Қарағанды мемлекеттік техникалық университетінің магистранты,

Қарағанды, Қазақстан

Ғылыми жетекші – С.К.Малыбаев

Қарағанды-Сұрыптау стансасы сыныптан тыс, сұрыптау стансасы болып табылады. Құрамаларды жинау және тарату бойынша қарқынды жетекшілікті тақ және жұп сұрыптау төбешіктері бойынша кезекші жүргізеді, ол келесілерді қамтамасыз етеді: пойыздарды жинау және таратудың кезекшілік жоспарының орындалуын; айлалық локомотивтер арасында жұмысты тиімді бөлуін; сұрыптау паркіне және келу паркінде құрамалар мен вагондардың бос тұру нормасының орындалуы; құрамаларды жинау, тарату және өңдеу кезінде оталардың жоғарғы түрде ауыстырылуын; темір жолдың техникалық пайдалану ережесімен, пойыздар қозғалысының керегенімен және станса үшін бекітілген жинау жоспарына сәйкес пойыздардың жинақталуы[1].

Вагондардың жиналуда болу уақыты келесі формула бойынша анықталады: