



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

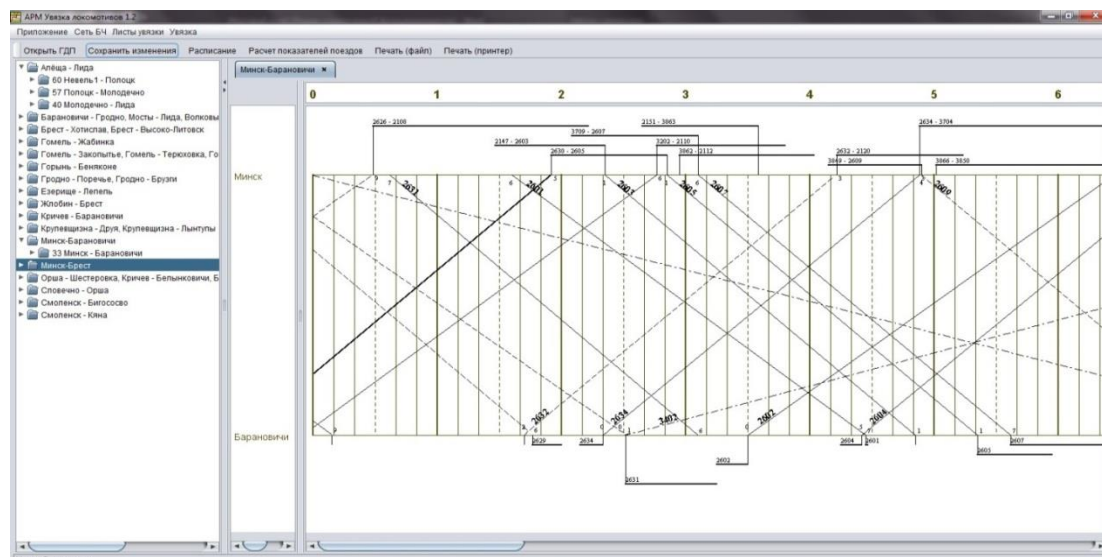


Рисунок 2 – Основное окно работы с АРМ «Увязка локомотивов»

Данное автоматизированное рабочее место предназначено для работы локомотивных диспетчеров Центра управления перевозками и отделений дороги, а также в рамках реализации проекта создания Информационно-аналитической системы управления локомотивами и бригадами на Белорусской железной дороге [3].

Список использованных источников

1. Апатцев В.И. Управление эксплуатацией локомотивов [Текст] : учебное пособие // В.И. Апатцев, В.И. Некрашевич. – Москва: РГОТУПС, 2004. – 257.
2. В.В. Бахтизин, Л.А. Глухова. Методология функционального проектирования IDEF0 // В.В. Бахтизин, Л.А. Глухова. – Мн. : БГУИР, 2003. – 24 с.
3. Концепция по созданию Информационно-аналитической системы управления локомотивами и бригадами: приказ Нач. Бел. жел. дороги, 18 мая 2015 г., № 168Н. – Минск: Белорусская железная дорога, 2015. – 45 с.

УДК 656.025.4(574+510)

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ФЕРРОХРОМА ПО МАРШРУТУ ст. Жол Кудук- ст. Амстердам

Темирболатова Малика Биржановна

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

Научный руководитель – Ж.М.Куанышбаев

Синтезированный феррохром, является продуктом, соответствующим всем требованиям металлургического производства. Характеристики феррохрома содержание хрома в феррохроме 55-65%; размер кусков феррохрома 150x100x250 мм. Присадка феррохрома повышает пределы прочности и текучести стали при медленном снижении относительного удлинения. В углеродистых сталях присутствие феррохрома увеличивает износостойкость и твердость. Нержавеющие и кислотостойкие стали содержат более 12% феррохрома, окислительные – 3-12%. Феррохром широко применяется при производстве сложнелегированных сталей, что позволяет получить высокие эксплуатационные качества при необходимых свойствах стали.

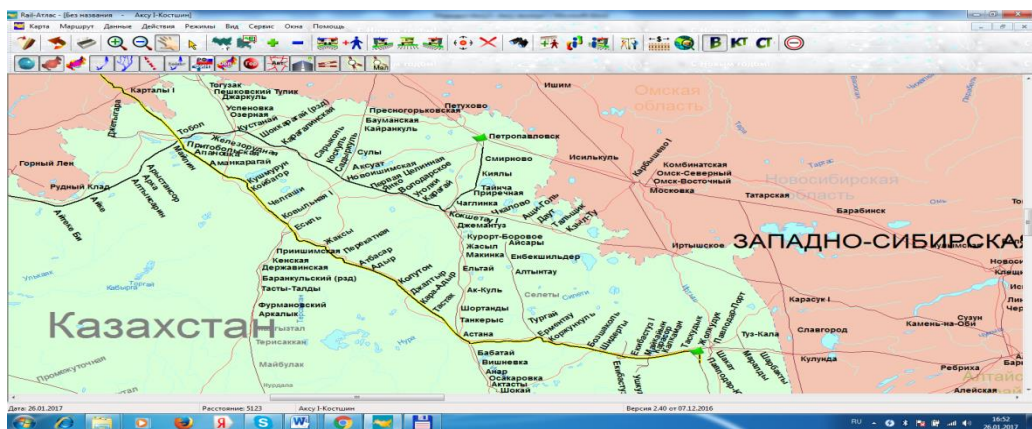


Рисунок 1– Логистическая схема по маршруту ЖолКудук – Карталы (КТЖ)
ЖолКудук – Екибастуз1 – Ерментау – Астана – Тастак–Адыр – Атбасар – Койбагор – Аманкарагай –
Тобол – Карталы

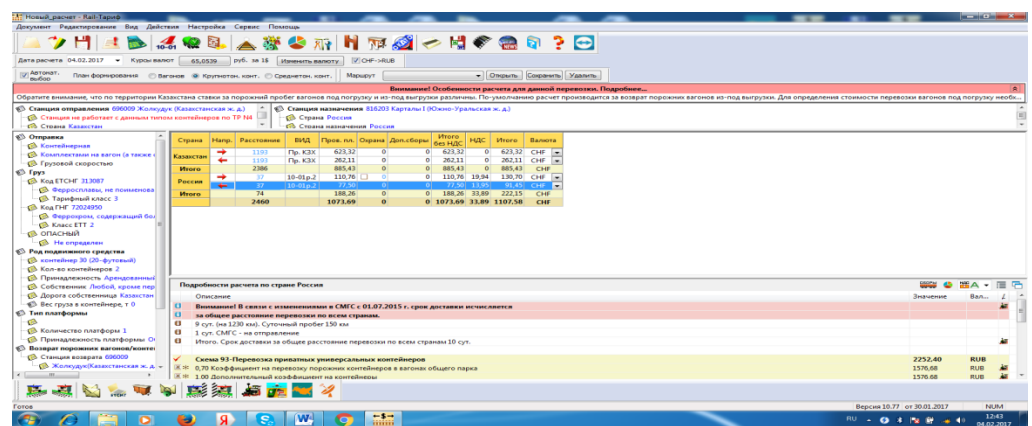


Рисунок 2– Определение провозной платы по маршруту ЖолКудук – Карталы (КТЖ),
тарифное расстояние – 1193 км

Контейнер OpenTop обычно имеет съемную крышу из брезента или другого аналогичного материала. Реже встречается вариант HardTop с жесткой снимаемой крышей. Характерной особенностью этих OpenTop и HardTop является съемная верхняя перекладина над дверями в торце контейнера, которая служит для удобства погрузочно-разгрузочных работ.

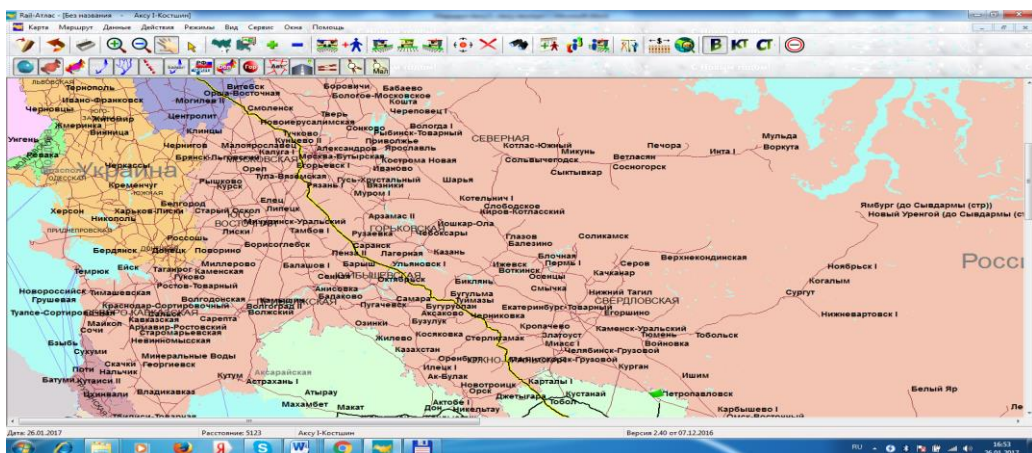


Рисунок 3– Логистическая схема по маршруту Карталы (РЖД) – Осиновка (БЖД)
Карталы – Красноярская – Черниковка–Самара – Октябрьск – Саранск- Рязань – Москва – Тучково -
Смоленск- Осиновка

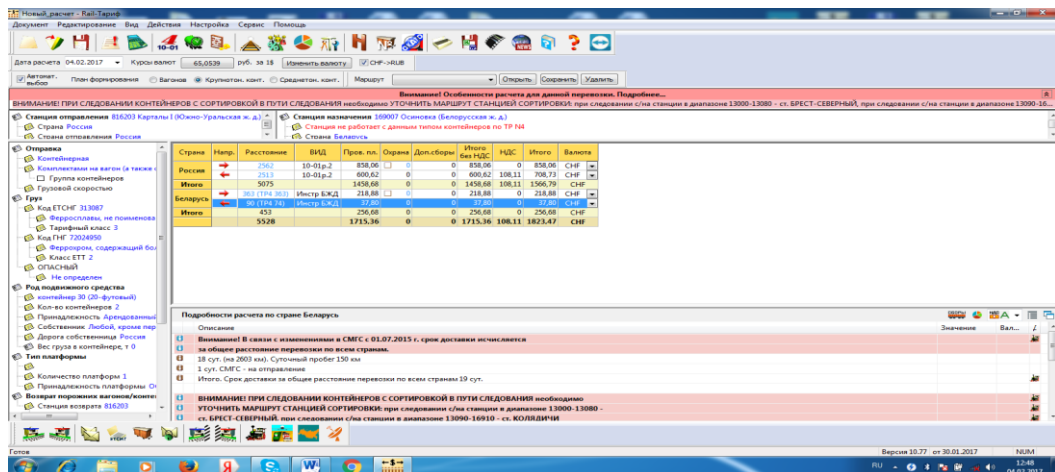


Рисунок 4– Определение провозной платы по маршруту Карталы (РЖД) – Осинówka (БЖД), тарифное расстояние – 2550км

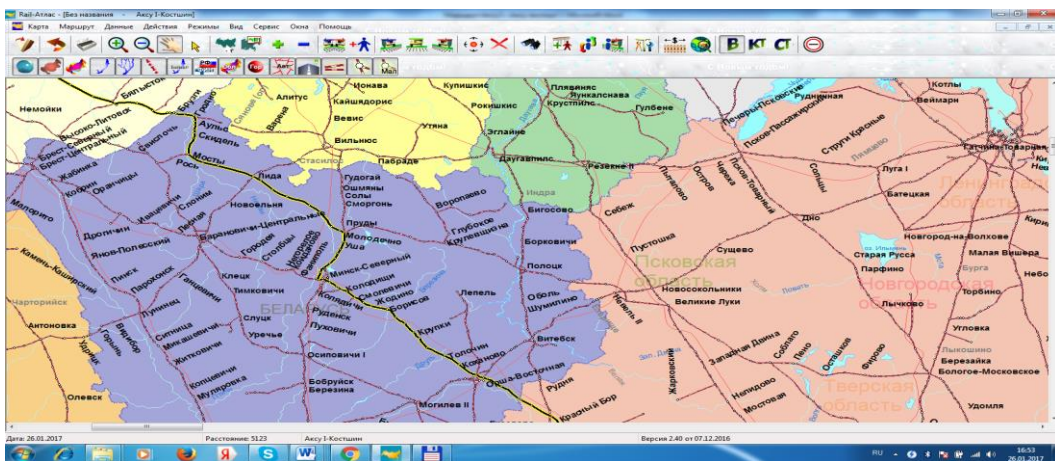


Рисунок 5– Логистическая схема по маршруту Осинówka (РЖД) – Брузги (БЖД)
Осинówka – Красный Бор – Орша-Восточная – Крупки – Минск-Северный – Уша – Лида – Мосты –
Скидель – Гродно – Брузги

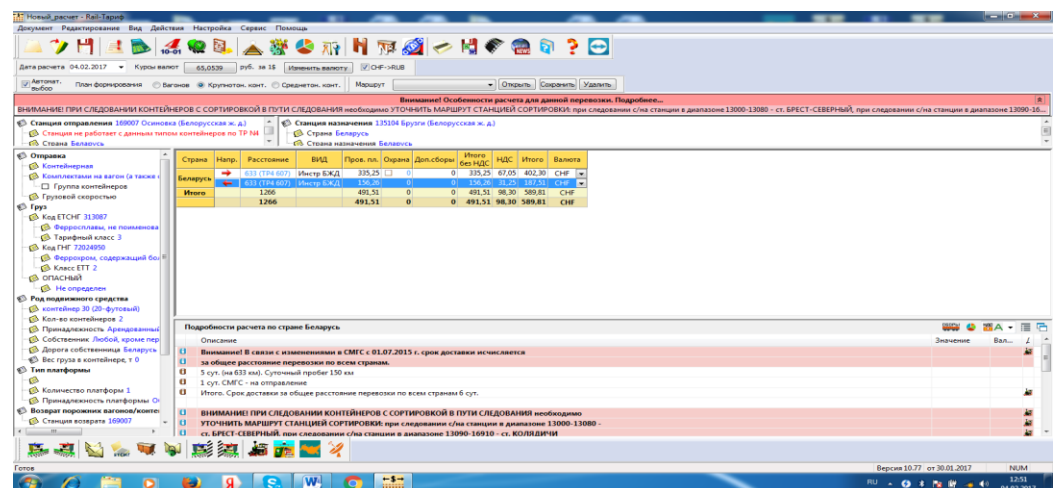


Рисунок 6– Определение провозной платы по маршруту Осинówka (РЖД) – Брузги (БЖД), тарифное расстояние – 631км

Определяем провозную плату по по маршруту Брузги – Костшин, тарифное

расстояние 736км; Тарифная ставка за одну тонну составляет 83,45ChF, таблица 1.

Таблица 1

Тарифные ставки для повагонных отправок, маршрут Брузги – Костшин

Расстояния в км	Весовые категории					Расстояния в км
	5 т	10 т	15 т	20 т	25 т	
	в швейцарских франках за тонну					
711 - 720	146,88	122,40	101,95	81,60	77,47	711 - 720
721 - 730	148,51	123,71	103,14	82,47	78,34	721 - 730
731 - 740	150,14	125,12	104,23	83,45	79,21	731 - 740
741 - 750	151,78	126,53	105,43	84,32	80,08	741 - 750
751 - 760	153,41	127,84	106,52	85,30	80,95	751 - 760

Определяем провозную плату по маршруту КюстринКиц - БадБейнтхайм, тарифное расстояние составляет 576км. Тарифная ставка за одну тонну составляет 67,02ChF, таблица 2.

Таблица 2

Тарифные ставки для повагонных отправок, маршрут КюстринКиц – БадБейнтхайм

Расстояния в км	Весовые категории					Расстояния в км
	5 т	10 т	15 т	20 т	25 т	
	в швейцарских франках за тонну					
551 - 560	116,96	97,48	81,27	64,95	61,80	551 - 560
561 - 570	118,81	99,01	82,58	66,04	62,67	561 - 570
571 - 580	120,66	100,53	83,78	67,02	63,65	571 - 580
581 - 590	122,51	102,05	85,08	68,11	64,63	581 - 590
591 - 600	124,36	103,58	86,39	69,09	65,61	591 - 600

Определяем провозную плату по маршруту Олдензал – Амстердам, тарифное расстояние 159км. Тарифная ставка за одну тонну составляет 20,35ChF, таблица 3.

Таблица 3

Тарифные ставки для повагонных отправок, маршрут Олдензал- Амстердам

Расстояния в км	Весовые категории					Расстояния в км
	5 т	10 т	15 т	20 т	25 т	
	в швейцарских франках за тонну					
131 - 140	32,64	27,20	22,63	18,06	17,19	131 - 140
141 - 150	34,60	28,83	24,04	19,26	18,28	141 - 150
151 - 160	36,67	30,57	25,46	20,35	19,37	151 - 160
161 - 170	38,73	32,20	26,87	21,54	20,45	161 - 170
171 - 180	40,69	33,95	28,29	22,63	21,54	171 - 180

Определяем провозную плату по схеме сквозного плеча, по маршруту ЖолКудук – Амстердам. Тарифное расстояние составляет 5845км. Тарифная ставка за одну тонну – 282,77ChF, таблица 4.

Таблица 4

Тарифные ставки для повагонных отправок, маршрут ЖолКудук– Амстердам

Расстояния в км	Весовые категории					Расстояния в км
	5 т	10 т	15 т	20 т	25 т	
	в швейцарских франках за тонну					
5601 - 5700	495,04	412,57	343,81	275,05	261,23	5601 - 5700
5701 - 5800	502,00	418,34	348,60	278,85	264,93	5701 - 5800
5801 - 5900	508,97	424,10	353,38	282,77	268,63	5801 - 5900
5901 - 6000	515,82	429,87	358,28	286,58	272,22	5901 - 6000
6001 - 6100	522,02	435,09	362,52	290,06	275,48	6001 - 6100

Полученные результаты расчетов провозной платы по указанным маршрутам по схеме с тарифным переломом и по схеме сквозного плеча позволяют сравнить эффективность организации международных перевозок при перевозке ферросплавов, таблица 5.

Таблица 5

Сравнение провозных плат по железным дорогам стран-участниц СМГС

№ п.п	Наименование маршрута	Провозная плата	
		Схема с тарифным переломом, ChF	Схема сквозного плеча, ChF
1	ЖолКудук – Карталы (КТЖ)	1107,58	5655,40
2	Карталы – Осиновка (РЖД)	1823,47	
3	Осиновка (РЖД) – Брузги (БЖД)	589,81	
4	Брузги (БЖД) – Костшин (Польша)	1669,00	
5	КюстринКиц (Германия) – БадБейнтхайм (Германия)	1362,20	
6	Олдензал (Нидерланды) – Амстердам (Нидерланды)	407,00	
7	Итого	6959,06	5655,40

Справочно: Тарифное расстояние по маршруту ЖолКудук - Карталы составляет 1193км; по маршруту Карталы-Осиновка - 2550км; по маршруту Осиновка-Брузги – 631км; по маршруту -Брузги-Костшин – 736км; по маршруту КюстринКиц -БадБейнтхайм – 576км; по маршруту Олдензал- Амстердам - 159км.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По схеме сквозного плеча тарифное расстояние составляет 5845км. Определим величину провозной платы по схеме сквозного плеча, при котором учитывается расстояние от станции отправления до станции назначения. При этом эффективность методики определения провозной платы по схеме сквозного плеча составляет **1303,86ChF** на одну повагонную отправку. На открытом подвижном составе размещаются по два крупнотоннажных контейнера, каждый грузоподъемностью по 20т.

Список использованных источников

1. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 2014г. Тариф 8100. Официальное издание. Комитет ОСЖД, г.Варшава.
2. Единый транзитный тариф (ЕТТ) с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2014г.

Официальное издание. Комитет ОСЖД, г.Варшава.

3. Kuanyshbaev Zh.M., Arpabekov M.I. SCIENCE AND WORLD . USING EuroNur AT FORMATION OF MIDDLE-EAST TRANSPORTATION CORRIDOR.c. 45-54. International scientific journal № 12 (40), 2016, Vol. I.
4. Kuanyshbaev Zh.M. USING SUPRANATIONAL CURRENCY AT FORMATION OF PACIFIC TRANSPORTATION CORRIDOR.c. 45-54. International scientific journal № 12 (40), 2016, Vol. I.

УДК 656.13

ОБУСТРОЙСТВО ПЕРЕКРЕСТКОВ НА ПРОСПЕКТЕ ТОЛЕ БИ ГОРОДА ТАРАЗА

Темирханов Максат Ерболатович,

Магистрант Таразского государственного университета им. М.Х. Дулати,

Коспакова Карина Кайраткызы,

Студент Таразского государственного университета им. М.Х. Дулати,

Уртембекова Аида Кайраткызы,

Магистрант Таразского государственного университета им. М.Х. Дулати,

Тараз, Казахстан

semernin1954@mail.ru

Научный руководитель – А.Н.Семернин

При развитии транспортных средств (ТС) в Республике Казахстан повышение эффективности их работы в городах связаны с повышением пропускной способности улично-дорожной сети (УДС). Одним из путей устранения данной проблемы это обустройство уличных пешеходных переходов [1,2,3].

Подземные пешеходные переходы (ППП) при большой интенсивности движения ТС на городских улицах имеют преимущества перед наземными. Они работают постоянно, без перерывов в движении потоков транспортных средств и пешеходных потоков, а это ведет к увеличению пропускной способности городских УДС и решению экологической проблем за счет снижения пробок и заторов из транспортных средств перед пешеходными переходами, практически полностью исключают дорожно-транспортные происшествия (ДТП) по вине пешеходов.

В настоящее время на УДС города Тараза строится мало пешеходно-транспортных пересечений в разных уровнях. Это может быть объяснено тем, что при планировании мер по улучшению организации дорожного движения (ОДД) на городской УДС проблеме технико-экономического обоснования обустройства УДС подземными пешеходными переходами не уделено достаточно внимания [1-3].

Сейчас безопасность на УДС - проблема городов Казахстана, которая стоит как никогда остро. Несмотря на то, что качество покрытия и оснащение автодорог постепенно повышается, но количество дорожно-транспортные происшествия продолжает увеличиваться. В большом городе есть места на УДС, которые систематически пополняют статистику дорожно-транспортные происшествия в регионе и часто не обходятся без человеческих жертв.

Как правило, таким «опасным местом» становятся перекрестки или отмеченные дорожной разметкой пешеходные переходы на оживленных участках автомагистралей.

По разным причинам дорожно-транспортные происшествия здесь происходят с пугающей систематичностью, несмотря на установку специальных технических средств организации дорожного движения (ТСОДД).

Возникает вопрос, каким образом можно защитить пешеходов и самих водителей ТС от совершения дорожно-транспортные происшествия, когда установка соответствующих ТСОДД не снижают риска возникновения ДТП.