



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА
GUMILYOV EURASIAN
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2015»
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS
of the X International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2015»

УДК 001:37.0
ББК72+74.04
Ғ 96

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

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 001:37.0
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2015

13.2 Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта

УДК 622.23.8.72

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Абитаева Айгерим Буркитжановна

abitka@mail.ru

магистрант 1-курса 6М090100 – «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта». ЕНУ им. Л.Н.Гумилёва, Астана, Казахстан
Научный руководитель – Арпабеков М.И.

Экономическое развитие стран Центрально-Азиатского региона (в том числе и Казахстана), не имеющих выход на мировые рынки, во многом зависит от уровня развития транспортных путей, обеспечивающих связь с развитыми странами мира, что обуславливает потребность развития наземных транспортных коридоров. Для этого имеются основные предпосылки - стратегически выгодное положение в центре Азии и всемерная поддержка Правительством развития международных сообщений.

Современный транзит – сложное комплексное явление, развивающаяся отрасль экономики. Он требует постоянного анализа составляющих его элементов, прогнозирования его количественных и качественных характеристик.

Для формирования экономических и интеграционных связей весьма важное значение имеет автомобильный транспорт, который является наиболее распространенным и мобильным средством доставки пассажиров и грузов.

В дорожной отрасли, одним из главных направлений ее развития является обеспечение конкурентоспособности на мировом рынке и рост торговых потоков через территорию Республики.

Стратегией «Казахстан -2030» эта задача рассматривается, как один из долгосрочных приоритетов экономического развития государства [1, 2].

Общеизвестно, что международные, в том числе транзитные, перевозки невозможны без определенного уровня международного сотрудничества, а модель таких перевозок нельзя построить в одной стране. Необходимы международные соглашения и нормы, создающие фундамент для развития международных перевозок.

С точки зрения расположения внешних рынков, транзитный потенциал Республики Казахстана имеет смысл рассматривать в двух аспектах: региональном и трансконтинентальном, так как каждый из них имеет свои отличительные признаки и по существу разное направление.

В региональном аспекте транзитный потенциал Казахстана чрезвычайно высок, так как торговые связи большинства среднеазиатских республик с Российской Федерацией проходят по его территории, а экономические системы этих государств исторически длительное время формировались в ориентации друг на друга.

К этому следует добавить, что среднеазиатские республики (как и Казахстан) имеют выходы на мировые рынки пока преимущественно через территорию Российской Федерации, а следовательно, и через территорию Казахстана.

Рассматривая трансконтинентальный транзит через Казахстан, надо учесть, что анализ мировой экономики выявляет три доминирующих в глобальном масштабе региона: Северную Америку, Европу и страны Юго-Восточной Азии, включая Китай. Если в первых двух сосредоточены основные капиталы, и достигли наивысшего уровня технологии производства, то в последнее сосредоточено более трех четвертей всего населения планеты.

С начала XXI века страны Азиатско-Тихоокеанского региона демонстрировали устойчивый рост валового внутреннего продукта (6-8 % ежегодно) и внешней торговли (10-

16 % ежегодно). По некоторым оценкам на этот регион уже сейчас приходится до 60 % мирового производства и более 40 % мировой торговли. В этих условиях грузоперевозки между Европой и Юго- Восточной Азией порядка более 120 млрд. долларов в год.

По данным 2005 года научно-исследовательского института транспорта и коммуникаций обеспеченность объектами сервиса при расчете на общую численность автотранспорта удовлетворительная, но качество оказываемых услуг очень низкое. Существующие объекты сервисного обслуживания размещаются, в основном, в приспособленных помещениях, при неудовлетворительном эстетическом оформлении, с устаревшим оборудованием и недостаточным набором предлагаемых услуг.

Прослеживается недостаток объектов сервиса для экипажей грузовых транспортных средств, в число которых входят международные перевозчики.

Потребность в СТО занимающихся ремонтом грузового автотранспорта обеспечена примерно на половину. Причем немногие из них сертифицированы, имеют современное оборудование и высококвалифицированных специалистов, а следовательно могут качественно выполнить ремонтные работы. Крупные специализированные автоцентры КамАЗа и МАЗа оказались нерентабельными в рыночных условиях.

Анализ международного опыта и работы существующих в Республике частных предприятий показал, что основными условиями развития автосервисной инфраструктуры является конкурентоспособность и окупаемость создаваемых объектов.

Для сокращения сроков обеспечения международных перевозчиков современными объектами сервиса, снижения стоимости их строительства, увеличения количества и повышения качества оказываемых услуг, предлагается строительство объектов сервиса производить сервисными комплексами на едином земельном участке, вместо традиционного создания узкоспециализированных пунктов сервисных услуг, удаленных друг от друга. Они должны создаваться, в первую очередь для обслуживания грузовых автотранспортных средств тяжелого класса. Рекомендуется в состав сервисных комплексов включать:

- охраняемые стоянки;
- мотели и кемпинги;
- пункты питания и связи;
- душевые, сауны;
- автозаправочные станции;
- станции техобслуживания;
- магазины, склады и другие объекты.

Строительство комплексов следует осуществлять на подходах к населенным пунктам. В крупных городах рекомендуется строительство больших, а в остальных населенных пунктах и в южных регионах - малых сервисных комплексов.

Большие сервисные комплексы состоят из капитальных зданий и сооружений, предназначенных для круглогодичной эксплуатации.

Малые сервисные комплексы, создаются по типу кемпингов и состоят из жилых помещений облегченного типа (юрты, блок контейнеры, палатки и т.п.), предназначенных для использования в теплое время года. Однако часть зданий (кип, буфет, административно-бытовые помещения, пункт связи и часть жилых помещений) должны быть оборудованы для функционирования и в зимнее время года. Благодаря более низкой стоимости (примерно в 2 раза по сравнению с большим комплексом) и простоте конструкций, строительство и ввод в эксплуатацию малого сервисного комплекса реально завершить в течение года.

Исходя из особенностей существующего финансирования автомобильных дорог, группа платных объектов сервиса (мотели, кемпинги, АЗС, СТО, пункты питания и торговли, склады, терминалы и прочие) должны строиться и расширяться за счет собственных средств предпринимателей.

В целях сокращения сроков окупаемости, рекомендуется ввод в действие отдельных объектов (охраняемые стоянки, жилые помещения, СТО, АЗС и пр.) производить пусковыми комплексами, постепенно наращивая мощность и перечень услуг в процессе эксплуатации.

Особая роль в Программе отводится государственным органам в части создания льготных условий для развития дорожного сервиса, в том числе:

- выделения земельных участков вблизи прохождения сетей: теплоснабжения, водоснабжения, канализации, энергоснабжения и связи;
- изыскания средств для финансирования предпроектной стадии разработки документации (обоснование инвестиций, бизнес-планы);
- рассмотрения возможности предоставления налоговых льгот в первые годы эксплуатации объектов, льготных условий получения кредитов и прочих преимуществ, при вложении средств, в создание дорожного сервиса.

На основании последних исследований по работе автосервиса, проведенных институтом можно сделать следующие выводы [4,5]:

- решить проблему обслуживания перевозчиков на основных международных автодорожных коридорах возможно путем создания современных сервисных комплексов, предлагающих максимальный набор необходимых услуг, при активной поддержке государственных органов);

– основная проблема автосервиса на международных маршрутах - низкое качество оказываемых услуг, неудовлетворительное эстетическое оформление, устаревшее оборудование, недостаточная квалификация специалистов по ремонту автотранспортных средств;

– грузовые автомобили тяжелого класса недостаточно обеспечены объектами сервиса, особенно мотелями и кемпингами с наличием охраняемых стоянок, из-за чего международные перевозчики лишены нормальных условий для отдыха и не обеспечена безопасность перевозимых грузов;

Принятые соглашения на международной конференций по транспорту «ТрансЕвразия-2002» (Астана, июнь 2002 г.), отметили следующие основные направления:

- развитие интермодальных перевозок и усовершенствование связей между различными видами транспорта;

– развитие информационно-логистических систем для слежения за транспортными процессами;

– сосредоточение усилий в области постепенной либерализации транспортных рынков всех стран;

– гармонизация национальных законодательств с международными стандартами, законодательством ЕС и правилами ЕЭК ООН, совершенствование процедур пересечения границ таможенного союза и выполнение таможенных формальностей;

– избежание дискриминационных налогов и сборов в транспортном секторе;

– совершенствование механизмов консультации между предельными странами для проведения согласований транзитной политики;

– разработка эффективных механизмов финансирования объектов транспортной инфраструктуры, в том числе вовлечение в этот процесс частных инвесторов и международных институтов.

Таким образом, на основании вышеизложенного транзит - это саморегулирующая система, основными элементами которой являются:

- потребность транспортировки через третьи страны различных ценностей;
- средства их транспортировки;
- инфраструктура;
- хозяйствующие субъекты, выполняющие услуги транспортировки в транзитном направлении и сопутствующие услуги;
- субъекты обладающие правом принятия решения в области транзита.

Список литературы

1. Казахстан - 2030. – Алматы: Изд-во Юрист, 2008. – 88 с.
2. Концепция перехода Республики Казахстан к устойчивому развитию на 2007-2024 годы. – Астана: 2006. – 22 с.
3. Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. – Алматы: ТОО «Print-S», 2003. – 456 с.
4. Назаренко В.М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. – 236 с.
5. Миротин Л.Б., Безель Б.П., Сулейменов Т.Б. Транспортная логистика. Учебное пособие / МГАДИ (ТУ) – М. 1996. – 211 с.

УДК 347.764

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ЭКСПРЕСС-МАРШРУТОВ В ГОРОДЕ АСТАНА

Адаев Айдар Иранович

aidar0617@mail.ru

студент 4 курса 5В090100 – «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта». ЕНУ им. Л.Н.Гумилёва, Астана, Казахстан

Научный руководитель – С. Н.Нураков

Из года в год застраиваются окраины, вместо небольших домов строят огромные жилые комплексы с населением в несколько тысяч человек, которые необходимо обеспечить пассажирским транспортом. На сегодняшний день наша столица бурно развивается, растет население города и расширяется территория. Данная задача была поставлена АО «Автобусный парк №1» - одному из самых крупных и технологичных автопарков на территории Казахстана.

В АО «Автопарк №1» в период производственной практики перед нами студентами Евразийского национального университета имени Льва Николаевича Гумилева была поставлена задача – участвовать в экспериментальных проектах по созданию новых экспресс-маршрутов в нашем городе. Для формирования маршрута нами были проведены работы по изучению перемещения пассажиропотока в разное время суток и его интенсивности. По окончании данных работ был проведен социологический опрос населения по наиболее посещаемым местам. На основании полученных данных был проложен экспериментальный экспресс маршрут №52, который соединяет правый берег с административными центрами левого берега в часы пик: утром с 7:00 до 10:00 и вечером с 17:00 до 21:00. Он движется сообщением «Межрегиональная больница» – ж/м Лесная поляна» по следующей схеме движения: начальный пункт Межрегиональная больница, далее – улица Манаса – проспект Ш. Құдайбердіұлы – улица Г. Мустафина – проспект Б. Момышулы – проспект Р. Кошкарбаева – мост М-1 – улица Орынбор – улица Д. Конаева – проспект Кабанбай батыра – конечная остановка жилой массив «Лесная поляна». Протяженность маршрута в одном направлении составляет 30,7 км, время поездки в одном направлении - 59 минут, интервал движения – 15 минут [1].

В процессе изучения данного маршрута, нами велся подсчет пассажиров на всем протяжении, были отмечены остановки с большим числом входящих и выходящих пользователей городского транспорта. Также нами были поданы предложения по открытию дополнительных остановок, на которых автобус не останавливался по схеме движения, но по опросу пункт нуждался в этом. Все замечания были учтены и проверены кондукторами. Также были внесены изменения в интервал автобусов и спустя некоторое время данный маршрут был включен в транспортную систему нашего города [2].