



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.

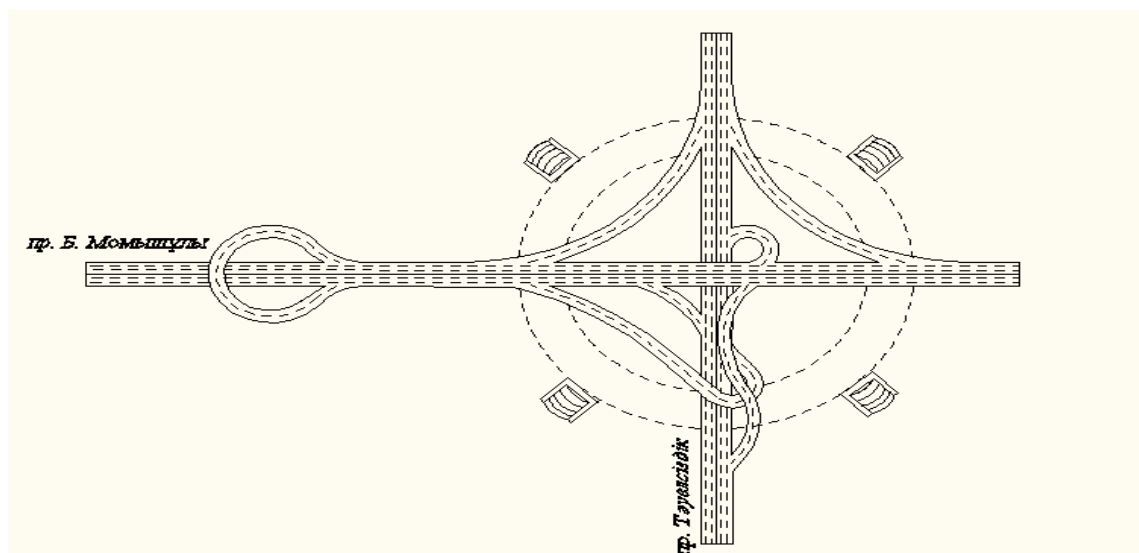
The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

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



9- сурет. Көліктік ағытылымдағы жол асты өткелінің сұлбасы.

ҚОРЫТЫНДЫ

Тәуелсіздік - Б.Момышұлы даңғылдары қиылысындағы көп деңгейлі көліктік ағытылым құрылысы мен жобалануы инновациялық технологияны жол қозғалысын ұйымдастыруға енгізудің бір бағыты болып табылады. Ұсынылып отырған көліктік ағытылым (1 сурет) жоғары өткізушілік қабілет пен жылдамдық, қақтығыс нүктелерін жою, көлік құралдарына басқаларға кедергі жасамай сақина элементі арқылы кері бұрылыс жасау мүмкіндігі сияқты артықшылықтар беретінін зерттеулер көрсетіп отыр. Сонымен қатар, көліктік ағытылым Астана қаласының көрнекті құрылыстар кешені болуы мүмкін.

Әдебиет

1. Куанышбаев Ж.М., Бектурганова С., Қозбақова С. «Многоуровневая транспортная развязка» (произведение науки). Комитет по правам интеллектуальной собственности Министерства Юстиции Республики Казахстан, запись в реестре за №1876 от 9 октября 2014г.
2. Куанышбаев Ж.М., Бектурганова С.Н., Қозбақова С.К. Многоуровневая транспортная развязка на примере перекрестка пр.Тәуелсіздік – Б.Момышұлы. Республиканская научно-практическая конференция “Сәулет, құрылыс және көлік: қазіргі жағдайы және даму болашақтары”, 12-13 декабря 2014г., с.333-337, Астана.
3. Kuanyshbaev Zh.M., Arpabekov M.I., Bekturganova S.N., Kozbakova S.K. // Science and world. International scientific journal ISSN 2308-4804 “Multilevel transport interchange”, № 2 (18), 2015, vol.1, Volgograd, p 71-75.

УДК 621.684

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

М.Е. Толеген., С.А. Абдугаффаров

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

Научный руководитель – А.Б. Бобеев

Развитие транспортных перевозок в Казахстане тесно связано с существующей транспортной и энергетической инфраструктурой.

Анализ развитых стран показывает, что рыночная экономика способствует сглаживанию разрывов в социально-экономическом развитии. В условиях свободного рынка идёт активный переток ресурсов, в том числе человеческих ресурсов, капитала и товаров в регионы с повышенным спросом, что в свою очередь быстро выравнивает развитие. Для формирования единого рынка страны одним из направлений снижения региональных диспропорций, является территориальное развитие страны по хабовому принципу, с созданием городов, которые станут центрами притяжения в макрорегионах. Президент страны Н.А. Назарбаев в своем Послании народу Казахстана в новой экономической политике «Нұрлы жол – путь в будущее» озвучил о лучевом принципе развития транспортно-логистической инфраструктуры, исходящего из Астаны [1].

В основных программах развития Казахстана до 2020 года предусматривается создание **хабов**: в северном регионе – Астана; Центрально-восточного макрорегиона - Оскемен; Западного макрорегиона - Актобе; Южного макрорегиона - Шымкент и Алматы (рисунок 1).



От Астаны по лучевому принципу все коммуникации будут направлены к городам-хабам других макрорегионов. Хабы будут являться городами мирового уровня, с более совершенной инфраструктурой, населением более миллиона человек. Они должны стать центрами индустриального роста, с высоким уровнем жизни.

Для реализации данного подхода, в первую очередь, будут создаваться каркас транспортной и энергетической инфраструктуры страны. Это потребует инвестиций в автодорожную систему (рисунок 2).



Также будут создаваться новые направления транспортных артерий,

соединяющих Астану с западом (Актобе) и востоком (Оскемен) страны - это новые дороги международного класса.

Вместе с тем, предусматривается провести полную реконструкцию существующих дорог с повышением до уровня магистрального сообщения по направлениям: Астана–Костанай, Астана-Петропавловск, Астана-Павлодар. Также построена связь Астаны с югом страны через Жезказган. Особого внимания требуют автодороги запада. Целесообразно строительство новой дороги из Актобе в Актау и реконструкция дорог из Актобе в Орал и Атырау. Железнодорожная инфраструктура также предусматривает направление на формирование хабовой системы. Ожидается исключение ж/д маршрутов через территорию сопредельных государств. Планируется кроме прямых сообщений Астана-Актобе, развитие и других внутренних маршрутов на востоке и западе страны (рисунок 3).



Отсюда, хабовая система транспортной инфраструктуры отразится на экономических издержках и повысит конкурентоспособность товаров на внешнем рынке. Кроме того, это поможет расширить внутренний потенциал рынка страны, увеличит транзитный потенциал и внутренний туризм.

Хабы будут центрами концентрации капитала, ресурсов и передовых технологий. Необходимо, чтобы в хабах развивалась сфера услуг мирового класса. Эти города должны будут конкурировать с мегаполисами в рамках Евразийского пространства [2].

Казахстан с января 2015 года вступил в Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – экономическое объединение с Россией и Беларусь. Идею о создании на постсоветском пространстве Евразийского союза 20 лет назад Глава государства Н. А. Назарбаев озвучил в МГУ им. М. Ломоносова. На первом этапе был сформирован Таможенный союз, затем 29 мая 2014 года в Астане лидеры Беларуси, Казахстана и России подписали Договор о Евразийском экономическом союзе.

ЕАЭС – это общий рынок, принципиально новое объединение XXI века, работающий на принципах равноправия, взаимной выгоды и учёта интересов всех его участников [3].

Евразийская экономическая интеграция вносит значительный вклад в развитие Казахстана. Евразийский экономический союз открывает колоссальные возможности для экономики страны и охватывает вопросы экономического взаимодействия трех государств. Это важнейший принцип построения интеграции. Значимое отличие Евразийского экономического союза от предшествующих форм экономической интеграции – это договоренности, которые существенно улучшают возможности для развития нашей

республики.

Казахстан по географическому расположению является крупнейшей в мире страной, не имеющей выхода к мировому океану, и одной из наиболее удаленных от океана стран. Высокие транспортные издержки сдерживают доступность глобальных рынков и диверсификацию нашей экономики.

Поэтому договоренности о доступе к инфраструктуре стран-партнеров по ЕАЭС позволят сократить транспортные издержки наших экспортеров. Соответственно, повысится конкурентоспособность казахстанской продукции, которая направляется на экспорт, в том числе в страны Европы.

Отсутствие таможенных границ между странами-участниками Таможенного союза уже сейчас позволяет сокращать транспортные издержки и время в пути нашим экспортерам зерна и муки, иных готовых и сырьевых товаров на мировые рынки.

В то же время, объединенный рынок Евразийского экономического союза является связующим и логическим звеном между Востоком и Западом. У Казахстана в данном случае есть определенное преимущество в виде общих границ с такими ключевыми рынками, как Китай и с растущим рынком Центральной Азии. Через Россию нам открываются европейские рынки и выход к морю.

Реализация таких инфраструктурных проектов, как международный транспортный корridor "Западная Европа – Западный Китай", строительство железной дороги по маршруту Казахстан - Туркменистан - Иран - Персидский залив как раз и способствуют росту транспортной привлекательности и созданию трансконтинентальных "мостов". С целью извлечения выгоды из новых железнодорожных маршрутов Казахстан вкладывает большие средства в инфраструктуру.

В 2014 году запущены две железнодорожные магистральные линии "Жезказган–Бейнеу" и "Аркалык–Шубарколь" протяженностью более 1200 км, связывающие Казахстан на востоке с Китаем и с Каспийским морем на западе страны.

Следует отметить, что в перспективе евразийская интеграция принесет немало выгод и странам Европейского союза.

Если раньше европейским и азиатским производителям приходилось пересекать три государственные границы с соответствующими процедурами, то теперь создание пространства с едиными таможенными тарифами и стандартами значительно упростит, а значит, и увеличит межконтинентальные перевозки грузов.

Этому будет способствовать и наше вступление в Форум "Азия – Европа" (АСЕМ), смысл которого в налаживании лучших контактов во всех сферах между двумя частями Евразийского континента.

Сегодня Евразийский экономический союз открывает широкие возможности. Мировой интерес возрос не только к Казахстану, но и к Союзу в целом. Многие страны желают попасть общий рынок, так как. ЕАЭС призван стать одним из крупнейших в мире региональных интеграционных объединений с населением более 170 млн человек и суммарным ВВП в \$2 трлн.

В Минске 2014 году подписан договор о присоединении Армении к ЕАЭС, а также одобрена "дорожная карта" по присоединению Кыргызстана к Единому Экономическому Пространству в 2015 году.

Сегодня в условиях ЕАЭС огромное значение имеет возрождение Шелкового пути, который ранее был одним из важнейших каналов коммуникации в истории человечества. Соединял восточную и западную части евразийского материкового массива, Европу и Восточную Азию, служил каналом перевозки не только товаров, но и людей.

Шелковый путь возник естественно, 2000 лет назад. Караванные пути вели из Китая через Центральную Азию и Ближний Восток в Европу. Или по воде – через Индокитай и Индию. Важным товаром перевозок был **шелк**, который экспортировали из Китая, однако шелк был все же всего лишь предметом роскоши.

С образованием ЕАЭС Китай на границе с Казахстаном собирается запустить у себя в

стране – Новый шелковый путь, с большими интересами его участников. Он подразумевает тесную интеграцию восточной и западной части Евразии при помощи комплексной логистики, что помимо развития железнодорожного и морского сообщения включает также введение единых правил и стандартов, устранение существующих препятствий и эффективное сотрудничество всех заинтересованных сторон. Китай готов инвестировать в проект миллиарды, а в перспективе и триллионы. По данным газеты Want China Times, не менее 20 триллионов долларов. И в будущем единое экономическое пространство должно распространиться на Америку и другие части земного шара [4].

Большая часть товарообмена между Европой и Китаем идет по морю, поскольку морской транспорт почти вполнину дешевле наземного. Но развитие дорог, соединяющих восток и запад Евразии, изменить ситуацию. А кроме того, помимо наземного Шелкового пути Китай собирается создать морской Шелковый путь (т.е. строительство и модернизацию портов и каналов). Быстрое, более дешевое и удобное сообщение приведет к росту экономики и повысит уровень жизни во всех имеющих отношение к Шелковому пути странах.

В перспективе с увеличением транспортных перевозок ЕАЭС более тесно сблизит Казахстан с КНР, Россией и Центральной Азией, а также с азиатским побережьем, Ближним Востоком и Европой.

Список использованной литературы

1. Послание Главы государства Н. А. Назарбаева народу Казахстана «Нурлы жол – путь в будущее». Казправда, 12.11.2014г.
2. Материалы Программных документов министерств и ведомств РК. 2014-2015гг.
3. Создание ЕАЭС и ИА "Интерфакс - Казахстан", 2014 – [http://www. Interfax.kz](http://www.Interfax.kz)
4. Новый Шелковый путь – проект века. [http://www. postimees.ru](http://www.postimees.ru)

УДК 656.025.4 (574+477.87)

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ ЖАҢААУЛ СТАНЦИЯСЫНАН ЧОП СТАНЦИЯСЫНА МЕТАЛЛ ӨНІМДЕРІН ТАСЫМАЛДАУДАҒЫ ЛОГИСТИКАЛЫҚ СҰЛБАЛАРДЫ ЖОБАЛАУ

Әлиакбар Әсем Тасқынбайқызы

[aliakbar@ MAIL7RU](mailto:aliakbar@MAIL7RU)

.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ «Тасымалдау, жол қозғалысын ұйымдастыру және көлікті пайдалану» кафедрасының 4 курс студенті, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекшісі – Куанышбаев Ж.М.

1.Баяндаманың басты мақсаты:

Тарифтік саясатты жетілдіру, яғни темір жол көлігінде жүктерді тасымалдау төлемін,жүк тасымалданатын мемлекеттердің арасында бір валютаға келтіру.

2. Көлік логистикасы

Көлік логистикасы - бір жерден екінші жерге, ең оңтайлы әдіспен материалдық заттарды, жүктерді жеткізуді ұйымдастыру жүйесі.

Логистикалық сызбаларды жобалау – жүкті мерзімінде жеткізіп, тасымал төлемін дәл анықтаудың ең қолайлы әдісі болып табылады. **3.Дифференциалдау сұлбасы**

Дифференциалдаудың II сұлбасыбойынша тарифтік құны 50км арақашықтықта үлкен мәнге ие, ары қарай бұл көрсеткіш орта қашықтыққа дейін азаяды. II типтегі сұлба қара металл, кокс және мұнай тасымалдау үшін арналған.1 Суреткеқараңыз.