

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
КӨЛІК – ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



***«КӨЛІК ЖӘНЕ ЭНЕРГЕТИКАНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ:
ИННОВАЦИЯЛЫҚ ШЕШУ ТӘСІЛДЕРІ» XI ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ҒЫЛЫМИ-ТӘЖІРИБЕЛІК КОНФЕРЕНЦИЯСЫНЫҢ БАЯНДАМАЛАР
ЖИНАҒЫ***

***СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XI МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО – ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ: «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА И
ЭНЕРГЕТИКИ: ПУТИ ИХ ИННОВАЦИОННОГО РЕШЕНИЯ»***

***PROCEEDINGS OF THE XI INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICE
CONFERENCE «ACTUAL PROBLEMS OF TRANSPORT AND ENERGY:
THE WAYS OF ITS INNOVATIVE SOLUTIONS»***

Астана, 2023

УДК 656+620.9
ББК 39+31
А43

Редакционная коллегия:

Председатель – Курмангалиева Ж.Д. Член Правления – Проректор по науке, коммерциализации и интернационализации; Заместитель председателя – Кокаев У.Ш. декан транспортно-энергетического факультета, к.т.н., доцент; Султанов Т.Т. – заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Арпабеков М.И. – заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта», д.т.н., профессор; Тогизбаева Б.Б. – заведующий кафедрой «Транспорт, транспортная техника и технологии», д.т.н., профессор; Байхожаева Б.У. – заведующий кафедрой «Стандартизация, сертификация и метрология», д.т.н., профессор; Сакипов К.Е. – заведующий кафедрой «Теплоэнергетика», к.т.н., доцент; Жакишев Б.А. – заведующий кафедрой «Электроэнергетика», к.т.н., доцент.

А43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: XI Международная научно – практическая конференция, г. Астана, 16 марта 2023/Подгот. Ж.Д. Курмангалиева, У.Ш. Кокаев, Т.Т. Султанов – Астана, 2023. – 709с.

ISBN 978-601-337-844-2

В сборник включены материалы XI Международной научно – практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Астана 16 марта 2023 года.

Тематика статей и докладов участников конференции посвящена актуальным вопросам организации перевозок, движения и эксплуатации транспорта, стандартизации, метрологии и сертификации, транспорту, транспортной техники и технологии, теплоэнергетики и электроэнергетики.

Материалы конференции дают отражение научной деятельности ведущих ученых дальнего и ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.



порттарының бәсекелестігі және порттармен өңделетін Жүк түрлерінің әртараптандырылмауы.

Каспийдегі Қазақстан порттары елдің экономикалық өсуі мен геосаяси ықпалын ынталандыру үшін әлеуетке ие. Порттар Қазақстанға Каспий теңізінде стратегиялық орналасуды және негізгі халықаралық нарықтарға қолжетімділікті қамтамасыз етеді. Алайда, ел өз порттарының барлық әлеуетін іске асыруда бірқатар қиындықтарға тап болады. Қазақстан Үкіметі мен халықаралық инвесторлар осы проблемаларды шешу және Каспийдегі қазақстандық порттардың әлеуетін толық көлемде дамыту үшін бірлесіп жұмыс істеуге тиіс.

Қорытындылай келе, Қазақстанның Каспий теңізінің порттары өңір экономикасының негізгі ойыншылары болу мүмкіндігіне ие деп айтуға болады. Дұрыс инвестициялар мен саясатпен порттар қиындықтарды жеңе алады және қазіргі геосаяси жағдай ұсынатын мүмкіндіктерді пайдалана алады.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. "Порты Казахстана: амбиции и реальность". Портовая стратегия на 2019 жыл.
2. "Порты Каспийского моря Казахстана: катализатор экономического роста". "Астана Таймс", 2020 жыл.
3. "Геополитика в Центральной Азии". Совет по международным отношениям, 2021 жыл.
4. "Казахстан: новый узел Шелкового пути". Financial Times, 2018.
5. "Роль Казахстана в геополитическом ландшафте Центральной Азии". "Дипломат", 2021 жыл.

УДК 65

ИССЛЕДОВАНИЕ РОЛИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КАЗАХСТАНЕ

Аманиязова Нурсая Артуркызы

nursaya.a.k@mail.ru

Магистрант Транспортно-энергетического факультета

ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель –Бекенов Т.Н.

В настоящее время, Казахстан стал активным участником мировых интеграционных процессов и уделяет большое внимание развитию хорошей транспортной инфраструктуры с высоким уровнем сервиса. В рамках государственной программы "Нурлы Жол" дорожным проектам, как правило, уделяется первостепенное внимание.

Производительность грузового транспорта казахстанских транспортных компаний была значительно выше, чем показатели транспортных компаний в других регионах. Уровень загрузки дорожной сети был значительно выше по сравнению с другими странами. Отношение грузооборота к протяженности дорог составило 1,7 млн. тонно-км на км.[2]

Спрос на экологически чистые логистические решения, или зеленая логистика, постепенно становится обычным явлением в большинстве развитых логистических сред. Технологический прогресс также, по всей видимости, продолжится в сфере автомобильных грузоперевозок. [1] Рост энергоэффективности грузовых автомобилей может оказать самое сильное влияние на структуру казахстанских грузоперевозок.

В долгосрочной перспективе это может привести к снижению затрат на грузовики и, следовательно, к повышению их конкурентоспособности. Грузовые автомобили все еще имеют потенциал экономии топлива на 50-65% при использовании существующих технологий. Эти технологии включают меры по повышению эффективности использования

дизельного топлива; внедрение гибридов; использование природного газа (CNG/LNG). Внедрение автономных грузовиков в грузовые перевозки не столь актуально (широкое внедрение этих автомобилей маловероятно до 2025 года).

Автомобильный транспорт, безусловно, является ведущим видом транспорта в национальных перевозках грузов по объемам. Автомобильные дороги составляют львиную долю общего объема перевозок грузов (более 85% от общего объема перевозок в 2015 году).

В системе логистики автотранспорт обладает определенными особенностями [2]:

- по объему грузооборота автомобильные перевозки устойчиво занимают вторую позицию с тенденцией к увеличению сегмента в общей сфере транспорта;

- автотранспорт, кроме обособленных автомобильных грузоперевозок, участвует также во всех других транспортных цепочках, обеспечивая промежуточную доставку грузов непосредственно от производителя или продавца до железной дороги, пристани или аэропорта;

- автомобильные перевозки обоснованно считаются универсальным подразделением в транспортной логистике по причине их высокой маневренности и возможности обслуживать клиента по принципу «от двери отправителя до двери получателя»;

- грузовой автотранспорт способен обеспечивать необходимую регулярность поставки продукции разного тоннажа и практически неограниченного ассортимента;

- быстрое оформление дорожной документации.

На долю автомобильного грузового транспорта приходится 30% грузооборота (тонно-км) в стране. Это связано с небольшим расстоянием перевозки автомобильным транспортом (48 км), по сравнению с железнодорожным транспортом (800 км).

Следует отметить, что грузоперевозки постепенно смещаются с железнодорожного транспорта на автомобильный, так как доля автомобильных дорог продолжает расти. Это требует увеличения пропускной способности дорог, что и наблюдается в последние годы, судя по росту расходов на инфраструктуру.

Рост грузоперевозок замедлился в последние годы и составил 161 млрд тонно-км в 2016 году, что на 0,6% что на 0,6% ниже, чем в предыдущем году. Согласно последнему среднесрочному прогнозу правительства Казахстана, объем грузоперевозок в 2017-2019 годах, скорее всего, не изменится, а в 2020-2021 годах будет расти чуть более чем на 2% в год.

Автомобильный транспорт постепенно занимает места, которые раньше принадлежали железнодорожному транспорту. Автомобильный и железнодорожный транспорт являются наиболее предпочтительными видами транспорта для экспортеров, в то время как услуги воздушного транспорта используются только для перевозки легких грузов, что вполне ожидаемо, учитывая относительно высокие затраты, связанные с этим видом транспорта. [5]

Грузовой и железнодорожный транспорт также являются предпочтительными видами транспорта для импортеров. Стоит также отметить, что некоторые из опрошенных трейдеров имеют собственный парк грузовиков и собственные склады для управления цепочкой поставок. [4]

В заключении, экономические перспективы казахстанского автотранспортного сектора останутся умеренными из-за ожидаемых скромных темпов роста инвестиций в инфраструктуру и промышленного производства в Казахстане, а также замедления темпов роста мировой торговли. Рост оборота в секторе, вероятно, будет ниже долгосрочного в ближайшие годы. Тем не менее, транспортный сектор останется одной из наиболее важных отраслей, которую необходимо развивать, диверсифицируя экспортные маршруты. отрасль, которую необходимо развивать за счет диверсификации экспортных маршрутов и реализации транзитного потенциала страны.

Список использованных источников

1. Егизаров, В.А. Транспортное право / В.А. Егизаров. - М.: Юридическая литература, 2001. - 272 с.
2. Международные автомобильные перевозки = МАП: профессионально-производственный журнал. - М.: АСМАП.
3. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. - М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг». - 2000.
4. Сарафанова, Е.В. Международные автомобильные перевозки: основные положения / Е.В. Сарафанова, А.А. Евсеева. - М.: ИКЦ «МарТ»; Ростовн/Д: Издательский центр «МарТ», 2005. - 240 с.
5. Kazakh Road Transportation. [Электронный ресурс].- 2017.- URL: c20b5a3104e380a79761c8f24e81f8f1.pdf (sk.kz).

ӘОЖ 973

ЖОЛ ШАРУАШЫЛЫҒЫН РЕСУРСТЫҚ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ

Ағыбаев Нұрым Жангелдіұлы

nagybaev@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, «Көлікті пайдалану және жүк қозғалысы мен тасымалдауды ұйымдастыру» кафедрасының магистранты,

Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекші - Арпабеков М.И.

Жол шаруашылығының жоғары инерциясы мен капитал сыйымдылығы экономиканың осы саласында өндірістік әлеуеттің тез өсуін қиындатады. Қазақстанның көлік-жол кешенін дамытудағы дәстүрлі артта қалуы экономиканың нарықтық трансформациясы кезеңіндегі терең жүйелік дағдарыспен ушығып кетті. Қазақстанның автомобиль жолдары желісінің даму деңгейі бойынша экономикалық дамыған елдерден едәуір төмен: жолдардың тығыздығы бойынша аумақтың бірлігіне 5-30 есе. Біздің еліміздегі жолдардың тек 5%-ы ғана әлемдік стандарттарға сәйкес келеді, бұл Қазақстанның халықаралық көлік коммуникацияларына интеграциялануын іс жүзінде жоққа шығарады.

Көлік-жүк жұмысының ең үлкен көлемі федералды автомобиль жолдарының желісіне тиесілі, ол жалпы пайдаланылатын жолдар желісінің 7% - дан сәл асатын болса, барлық автомобиль тасымалдарының шамамен 40% - қамтамасыз етеді. Республикалық жолдардың шамамен 26% - ы жолдарды тиесудің оңтайлы деңгейінен жоғары, 30% - ы оңтайлы жүктеу режимінде және 23% - ы еркін қозғалыс режимінде жұмыс істейді. Аумақтық жолдар олардың жалпы ұзындығының 2/3 бөлігін жаңғыртуды және жол киімдерін күшейтуді қажет етеді. Осы уақытқа дейін еліміздің елді мекендерінің 34% - ы қатты жабынды автомобиль жолдары бойынша аудандық және облыстық орталықтармен байланыстан айырылған.

Логистика қағидаттары бойынша Жол шаруашылығын ресурстық қамтамасыз етуді ұйымдастыруды дәйекті реформалау автомобиль жолдарын салумен, реконструкциялаумен, жөндеумен және күтіп ұстаумен айналысатын кәсіпорындар мен ұйымдардың қажеттіліктері мен қажеттіліктерін барынша толық қанағаттандыруға бағытталған иерархиялық өзара байланысты логистикалық жүйелердің жиынтығы түрінде болады, материалдық-техникалық ресурстарда ең аз шығындармен. Жол шаруашылығы логистикасының қабылданған иерархиясына сәйкес Жол шаруашылығын ресурстық қамтамасыз етудің макро-, мезо - және микрологиялық жүйелерін қалыптастыруды орынды деп санаймыз.

Макрологиялық жүйе жалпы елдің Жол шаруашылығын қамтиды және федералды автомобиль жолдарының құрылысын, жөндеуін, жөндеуін және күтімін ресурстық