

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ» КЕАҚ

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»
XVIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XVIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»**

**PROCEEDINGS
of the XVIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»**

**2023
Астана**

УДК 001+37
ББК 72+74
G99

«GYLYM JÁNE BILIM – 2023» студенттер мен жас ғалымдардың XVIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XVIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «GYLYM JÁNE BILIM – 2023» = The XVIII International Scientific Conference for students and young scholars «GYLYM JÁNE BILIM – 2023». – Астана: – 6865 б. - қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-601-337-871-8

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
ББК 72+74

ISBN 978-601-337-871-8

**©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2023**

вызванных маневром. Этот индикатор опрокидывания прицепа, усовершенствованный с помощью предложенной методологии, может предоставлять более надежную информацию системе предупреждения или управления при наличии ветра.

Заключение. Как видно из последних исследований, представленных на обзор в данной статье, в целом выбор грузовых автомобилей по критериям их дорожной безопасности необходимо рассматривать по следующим условиям:

- условия безопасности и готовности грузовых автомобилей к выполнению перевозке грузов, учитывающий соответствие нормам безопасности и надежности автотранспортных средств;

- дорожные условия по качеству поверхности и технического состояния автомобильных дорог по геометрическим и эксплуатационным параметрам;

- условия движения потока транспортных средств окружающих во время движения грузовых автомобилей по маршруту движения;

- по погодным условиям среды пролегающего на протяжении маршрута на трассе, такие как боковой ветер, гололед и др.

Список использованных источников

1. Y. Jin et al. Quantitative Assessment on Truck-Related Road Risk for the Safety Control via Truck Flow Estimation of Various Types // IEEE Access (June 24, 2019). - Vol. 7, 2019. -P. 88799 – 88810.

2. <https://www.tk-ekat.ru/useful/blog/the-coefficient-of-technical-readiness-of-the-fleet>

3. Сухов А. А. Совершенствование методов исследования безопасности движения с учетом вариативности коэффициента сцепления макрошероховатых дорожных покрытий. // Диссертация. ... канд. техн. наук: 05.22.10. – Саратов, 2014. – 176 с.

4. G. Hou, S. Chen. Study of work zone traffic safety under adverse driving conditions with a T microscopic traffic simulation approach. // Accident Analysis and Prevention. - Vol. 145 (2020). - 105698.

5. Borovlev A.O. et al. Algorithm for Determining the Curvature of the Project Line of a Truck Haul Road and the Rate of Change in Its Curvature. // Civil Engineering and Architecture, - Vol. 9(5), 2021. – P. 1582-1589.

6. Abubaker Abdulwahab, Rakesh Mishra. Estimation of LTR rollover index for a high-sided tractor semitrailer vehicle under extreme crosswind conditions through dynamic simulation. // In: 23rd International Conference on Automation and Computing (ICAC 2017). IEEE. ISBN 978-0-7017-0260-1. <http://eprints.hud.ac.uk/id/eprint/33343>

УДК 65

ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОТОКОВ И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСКАСПИЙСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА

Байгулова Нургуль Данияровна

nurika_b@mail.ru

Магистрант кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»,
Евразийский национальный университет имени Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан
Научный руководитель-Мухаметжанова А.В.

Глобальная тенденция борьбы за контейнерные потоки, ставшая актуальной после анонсирования Китаем Инициативы «Один пояс, один путь» (BRI) в 2013 году, внесла свой вклад в развитие трансконтинентальных перевозок, которые демонстрируют ежегодный рост. Поэтому рост конкурентоспособности железнодорожных маршрутов транспортного коридора

ТРАСЕКА и увеличение объемов перевозок требуют принятия соответствующих мер от Сторон ОМС.

В 2020 году в рамках работы ОЮЛ «МА «ТМТМ» отправились два контейнерных поезда из Турции (Стамбул) в Китай (Сиань), перевозящие экспортные грузы. Аналогичный контейнерный поезд также проследовал и в 2020 году. Регулярные рейсы контейнерных поездов из Турции в Китай позволяют увеличивать перевозки по территориям стран-участниц ОМС, являясь ярким примером организации экспортных перевозок.

Страны Центральной Азии, которыми являются Казахстан, Узбекистан, Кыргызская Республика, Таджикистан и Туркменистан - все это бывшие республики Советского Союза. Все они являются внутренними странами (не имеющими выхода к морю), не имеющими океанских береговых линий. Хотя Казахстан и Туркменистан имеют внутренние водные порты в Каспийском море, все страны Центральной Азии должны использовать сухопутный маршрут через соседние страны для доступа к морскому порту и глобальной торговле. Для содействия международному сотрудничеству между странами Центральной Азии в целях устранения этих транспортных препятствий Региональный экономический Программа сотрудничества была создана в середине 1990-х годов под руководством Азиатского банка развития (АБР) вместе со Всемирным банком, Объединенным Наций (ООН) и другие. С тех пор был достигнут прогресс в снижении трения на Региональные границы Центральной Азии, развитие инфраструктуры и осуществление экономического сотрудничества. Помимо стран Центральной Азии, странами-членами Региональной экономической Программы сотрудничества являются Китайская Народная Республика (КНР), Пакистан и Азербайджан, но Российской Федерации еще предстоит присоединиться. Одной из важных целей программы является улучшение взаимосвязи между этими странами-партнерами и странами Центральной Азии [1].

Российская Федерация, Казахстан и Беларусь создали Евразийский таможенный союз в 2010 году и расширили его до Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в 2015 году с Кыргызской Республикой и Арменией, которые снизили барьеры на своих границах со странами-членами. В настоящее время КНР продвигает инициативу "Один пояс и один путь" (BRI). Сухопутный маршрут через Евразийский континент состоит из важных частей BRI. Железнодорожные контейнерные перевозки из КНР в Европу и Российскую Федерацию, которые проходят через Казахстан, быстро увеличился в последние годы, и правительство Казахстана приняло политику по дальнейшему ускорению этого трафика. Казахстан стремится диверсифицировать транзитные маршруты по всей своей территории и Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) обладает большим потенциалом для обеспечения альтернативного маршрута в Южную Европу и Ближний Восток. Многие отчеты, описывающие всеобъемлющую сводку логистической среды региона Центральной Азии, были опубликованы международными организациями, такими как АБР (АБР 2014 и 2020), Всемирный банк (Растоги и Арвис 2014) и Евразийский Банк развития (Лобырев и др., 2018; Винокуров и др., 2018). Танака и др. (2014) предположил, что частичные статистические данные об объеме международных грузов можно было бы получить из таможенных записей каждой страны, но такие данные часто содержат неверную или предвзятую информацию [2]. Янг и Маккарти (2013), Смит (2016) и Ван и Йео (2018) являются примерами исследований, посвященных логистической среде Казахстана и международным транспортным маршрутам. Кроме того, с точки зрения Российской Федерации, Зуенко и Зубан (2016) сравнили конкурентоспособность маршрута через Казахстан с маршрутом через Дальний Восток Российской Федерации [3]. Это исследование фокусируется на Казахстане как стране-перекрестке в самом сердце Евразийского континента. Как страна, где транзитные грузы в КНР и из КНР перенаправляются по различным направлениям, Казахстан играет ведущую роль в развитии ТМТМ. В этой в статье авторы обобщает текущее состояние логистики в Казахстане на основе обзора документов [4].

Влияние ТМТМ на международную логистику велико, однако главной проблемой остается слабая востребованность маршрута китайскими поставщиками. Основной грузопоток

из КНР в ЕС традиционно идет морским транспортом. Меньшая часть грузов перевозится по суше. Теоретически ТМТМ мог бы оттянуть на себя как раз часть грузов с казахстанско-российского транзита. Но возможность использовать транскавказский коридор была у перевозчиков и раньше, и они не проявляли в нем заинтересованности. Международная логистика борется с перевалкой груза через Каспийское и Черное моря, это удваивает себестоимость транспортировки. Транскаспийский коридор за пределами КНР включает коалицию портов, логистических и транспортных компаний, либо принадлежащих государству, либо тесно связанных с государственными сетевыми монополистическими отраслями. Эти институты, их отрасли и государства, которые они представляют, лежат между ЕС и КНР, образуя непрерывный транспортный блок, из которого возможно развитие нового транспортного и торгового макрорегиона. Однако основными и наиболее значимыми фигурами в этом проекте являются такие мировые экономические гиганты как ЕС и КНР. Но ни КНР, ни ЕС не имеет большого экономического смысла участвовать в крупных межконтинентальных железнодорожных перевозках, в то время как обе страны имеют доступ к открытому океану. В результате страны, находящиеся в центре трансконтинентальной железнодорожной сети, получают наибольшую потенциальную экономическую выгоду, но при этом несут наибольший риск, так как находятся под большим влиянием более крупных участников КНР и ЕС.

ТМТМ относится к маршруту, соединяющему КНР и Европу через Каспийское море, он менее конкурентоспособен, чем морской транспортный маршрут и наземные транспортные маршруты через Российскую Федерацию, поскольку он пересекает больше национальных границ. Таким образом, моделирование сосредоточено на восточном участке между КНР и кавказскими странами, Ираном и Турцией [5].

Результаты обзора литературы позволили составить сводку о международной торговле и маршрутах доступа к портам из Казахстана, а также о недавнем быстром росте перевозок по сухопутным мостам с использованием железнодорожных контейнеров между КНР и Европой. Примечательно, что национальная железная дорога Казахстана, КТЖ, проявила активную инициативу в развитии блок-поезда вдоль ТМТМ, включая развитие портов на Каспийском море. Вывод о том, что ТМТМ обладает потенциалом в качестве альтернативного маршрута в/из Европу, особенно восточную и южную Европу, без прохождения через Российскую Территория Федерации [6].

Список использованных источников

1. Asian Development Bank (2014). CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020. Manila: ADB.
2. Tanabe, S., R. Shibasaki, and H. Kato (2016). Impact Assessment Model of International Transportation Infrastructure Development: Focusing on Trade and Freight Traffic in Central Asia. *Asian Transport Studies* 4(1): 159–177.
3. Зуенко, И. и С. Зубан (2016). Трансконтинентальный транзит Азия-Европа [Трансконтинентальный транзит Азия-Европа]. *Мировая экономика и Международные отношения* [Электронный ресурс] 60(7): 70–76.
4. Правительство Республики Казахстан (2019). Государственная инфраструктура "Нурлы жол" Программа развития на 2020-2025 годы. Постановление Правительства № 1055.
5. Smith, J. (2016). The Transformation of Soviet Republic Borders to International Borders: Competing Concepts of the Kazakhstan-Russia Border. *Journal of Borderlands Studies* 32(1): 91–104.
6. Vinokurov, E., V. Lobyrev, A. Tikhomirov, and T. Tsukarev (2018). *Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential*. Saint Petersburg: Eurasian Development Bank (Centre for Integration Studies).