



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XIII Международная научная конференция
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»

The XIII International Scientific Conference
for Students and Young Scientists
«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»



12th April 2018, Astana

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2018»
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS
of the XIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2018»**

2018 жыл 12 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-997-6

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 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

- массамен орын санын дұрыс анықтамау;
- вагонды пломбылау ережесін сақтамау;
- жүкті өз түріне сәйкес емес вагонға тиеу (мысалы, ашық жылжымалы құрамның орнына жабық, жабық вагонның орнына изометриялық) істен шыққан немесе былғанған вагондардан;
- жолда тез бұзылғыш өнімдерге дұрыс қызмет көрсетілмеуі;
- қауіпті жүк тасымалы кезінде қауіпсіздік шараларын сақтамау;
- шығын бұзылу және жүктің жол апаты, қирауы және өрт кезінде істен шығуы жүктің құжатынан айырылу және оны белгіленген жерге жібермеу [4].

Темір жолмен түрлі жүктер тасымалданады. Олардың жалпы құны 14 млрд. теңгені құрайды. Тасымалдаудағы жүктің сақталуын қамтамасыз ету үлкен халықшаруашылығында маңызы бар. Бұл тапсырма ресурстарды экономдау, шығынмен күрес және барлығына күтімді қатынас жағдайында одан да үлкен өткірлік алады. Тасымалдаудағы бағалы материалдардың сақталуын толықтай қамтамасыз ету теміржолдың басты міндеті болып табылады және ол міндеттер кәсіпорындарға және жүкті жіберуші - жүкті қабылдаушыларда да болады. Сондықтан бұл Жарғы жүйе шегін қарастырады, осы міндеттерді атқаруға бағытталған және оларды орындамағанына сай санкция құрайды [5].

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Жаңа - Қарағанды станциясының техникалық-басқару актісі, 2015 ж.
2. Жаңа - Қарағанды станциясының технологиялық үрдісі, 2015 ж.
3. Жаңа - Қарағанды станциясының талдауы, 2015 ж.
4. Балғабеков Т.К., Исина Б.М., Кенжекеева А.Р. «Пойыздар қозғаысын басқару» пәні бойынша «Теміржол желісінде тасымалдау және өткізу қабілетін өсіру» тақырыбында курстық жобаға арналған әдістемелік нұсқау Қарағанды 2011ж. 22б.
5. Бекжанов З.С. Теміржол көлігімен тасымалдау технологиясы және оны ұйымдастыру. Астана 2005. - 352 бет.
6. Бекжанов З.С. Көлік негіздері. I. Теміржол көлігі: Оқу құралы. – Алматы: Бастау. 2003. - 183 б.

УДК 530.993

ПРОБЛЕМА ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТОРОВ ГОРОДА АСТАНА

Алимсурова Дана Казбековна

dana44ka@mail.ru

Магистрант, Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева,

Астана, Казахстан

Научный руководитель – Г.М.Тлепиева

Проблема перегруженности улично-дорожной сети – одна из самых значимых для всех крупных городов. В статье рассматриваются вопросы, связанные с движением в условиях транспортных заторов, рассмотрены аналогичные ситуации и пути их решения в европейских странах.

В настоящее время одной из самых актуальных проблем города Астана является перегруженность улично-дорожной сети потоками автомобилей, количество которых увеличивается из года в год [1].

Перегрузка городской улично-дорожной сети ведет к снижению средней скорости движения транспортных средств и надежности доставки пассажиров и грузов, повышению себестоимости автомобильных перевозок, росту числа дорожно-транспортных происшествий, осложнению экологической обстановки [2].

На сегодняшний день в Астане проживает около миллиона человек, в то время как у третьей части жителей зарегистрированы личные автомобили - это свыше 350 тысяч автотранспортных средств.

При этом рост уровня автомобилизации привёл к увеличению подвижности населения и перераспределению пассажиропотоков на легковой автомобильный транспорт: объём перевозок городским общественным транспортом при этом сократился в разы, т.е. фактически легковой автомобиль стал вытеснять общественный транспорт с городских улиц.

Высокий темп роста количества автотранспорта отрицательно влияет на развитие транспортной инфраструктуры города и может привести к автомобильному коллапсу.

Изучив транспортную систему Европы, можно сделать вывод, что ситуация в Европейских странах практически не отличается от Казахской: те же заторы, дорожно-транспортные происшествия и загрязнение окружающей среды. Общеизвестные критерии качества дорожного движения такие, как предупреждение образования и распространения транспортных заторов, минимизация расхода топлива, снижение уровня загрязнения окружающей среды и чрезмерного уровня шума применимы как к западным, так и к Казахстанским автомагистралям.

Важной задачей совершенствования транспортной системы крупных городов является создание комфортной среды для проживания, деловой деятельности и поездок жителей мегаполисов [3].

Обеспечение быстрого и безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий, которые можно разделить на четыре основных типа [4].

Первый тип включает в себя мероприятия по развитию улично-дорожной сети, то есть увеличению протяженности дорог, строительство транспортных развязок.

Второй тип мероприятий направлен на повышение качества улично-дорожной сети. В данную группу входит реконструкция существующих магистралей, организация приоритетного движения общественного транспорта.

Третий тип включает в себя административные меры, с целью упорядочить движение транспорта, в том числе: ужесточение правил дорожного движения, ограничение движения грузового транспорта.

Четвертый тип мероприятий, широко применяемый за рубежом, - использование систем «перехватывающих» парковок. Перехватывающие парковки позволяют уменьшить загруженность автотранспортной системы города, освободив её от части личного автотранспорта. Перехватывающая парковка предназначена для того, чтобы владелец транспортного средства, оставив его на парковке, пересел на общественный транспорт.

В современных условиях транспортную обстановку в больших городах можно улучшить, развивая общественный пассажирский транспорт. Под развитием понимается улучшение условий проезда в общественном транспорте, начиная с бесперебойного движения транспортных средств точно по расписанию и заканчивая их комфортабельностью. Для этого необходимо увеличить количество транспортных единиц и ввести новые виды общественного транспорта, соответствующие требованиям заданного города. Необходимо создать условия, при которых пользование общественным пассажирским транспортом было бы выгоднее, чем автомобилем [5].

Как показывает зарубежный опыт, одним из наиболее действенных путей повышения эффективности работы городских транспортных систем является внедрение различных мер, ограничивающих использование автомобильного транспорта при одновременном адекватном развитии системы общественного пассажирского транспорта. Эти меры могут быть разными: от административного запрета до взимания платы за выезд на УДС, но направленность их одна - уменьшение количества автомобилей до уровня, не превышающего пропускную способность улично-дорожной сети и емкость парковок в городе. Главным объектом ограничений при внедрении данного подхода должны стать легковые автомобили, находящиеся в собственности граждан, поскольку именно они вносят наибольший вклад в перегруженность улично-дорожной сети города.

Список использованных источников:

1. Н.В. Пеньшин, В.В. Пудовкин, А.Н. Колдашов, А.В. Яценко. Организация и безопасность движения: учебное пособие. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. университета, 2006. – 96 с. – 150 экз. – ISBN 5-8265-0522-2.
2. А.Ю. Михайлов, И.М. Головных. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей. – Новосибирск: Наука, 2004. – 266 с.
3. Г.И. Клинковштейн. Организация дорожного движения. — М.: Транспорт, 2001. — 247 с.
4. Е.М. Лобанов. Транспортные проблемы современных больших городов // Материалы целевой конференции «Структура и задачи инженерной деятельности по организации дорожного движения». – СПб., 2007. —151-157 с.
5. А.Ю. Якимов, Е.А. Смирнов. Организация дорожного движения в городах (проблемы и пути их решения) // Материалы целевой конференции «Структура и задачи инженерной деятельности по организации дорожного движения». – Санкт-Петербург, 2007. — 3-7 с.

УДК 390.837

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ЛОГИСТИКИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА: ОСНОВЫ ПОСТРОЕНИЯ

Асилтаев Алимжан Асанович

aleemzhan@gmail.com

Магистрант кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»,

ЕНУ им. Л.Н. Гумилева

Научный руководитель - М.И. Арпабеков

Аннотация. В статье обосновано выбор составляющих организационно-экономического механизма коммерциализации железнодорожного транспорта Казахстана, основанного на государственно-частном партнерстве.

Ключевые слова: реформирование, коммерциализация городского пассажирского транспорта, организационно-экономический механизм, государственно-частное партнерство.

Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими заданиями. Тема перехода к рыночным отношениям затрагивает все отрасли хозяйствования и аспекты их функционирования, не исключением стал и рынок городских пассажирских перевозок (ГПП). Сегодня транспортные услуги в сфере пассажирских перевозок переориентируются с производителя, предоставляющего данные услуги, на потребителя, преследуя главную цель - удовлетворение его потребностей в передвижении.

Данная переориентация на потребителя обусловила необходимость применения новых управленческих решений при организации работы систем городских регулярных пассажирских перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, способных гибко реагировать на постоянно изменяющиеся условия функционирования и требования пассажиров. Имеющаяся система организации городских пассажирских перевозок, которая основывается на повышении плотности маршрутной сети и обеспечении регулярности движения транспорта, перестала удовлетворять возрастающий спрос на пассажирские перевозки, особенно в период «час пик». Поэтому актуальным становится организация работ современных автотранспортных предприятий (АТП) таким образом, чтобы в ограниченный интервал времени пассажирские автотранспортные средства, работающие в режиме регулярных перевозок на автобусных маршрутах общего пользования, обеспечили массовые передвижение пассажиров по различным направлениям городской маршрутной сети. Эффективное решение этой задачи возможно только с использованием логистики.

Логистические принципы организации городских пассажирских перевозок заключаются в том, чтобы количество единиц подвижного состава, режим его работы и