



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»**



12<sup>th</sup> 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

**Бухарбаев Алишер Маратович**

*buharbaev-1995@mail.ru*

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

ЕНУ им. Л.Н. Гумилева

Научный руководитель - Т.Б.Сулейменов

Понятие «логистика» пришло из Древней Греции, где оно означало *«мышление, расчет, целесообразность»*. От греков этот термин перешел к римлянам, которые понимали его как *«распределение продуктов питания»*. В Византии логистику считали способом организации снабжения армии и управления ею.

Французский ученый А. Жомини в начале XIX в., а за ним Военный энциклопедический лексикон (СПб., 1850) трактовали логистику как *науку об управлении перевозками, планировании и снабжении войск*. В начале XX в. логистика была признана как военная наука.

В 60-х гг. XX в. их концепции маркетинга выделился круг проблем, связанных с обеспечением процесса производства материальными ресурсами. Причина обособления этих проблем объясняется значительным ростом в фирмах затрат на содержание запасов и транспортирование продукции. Поэтому фирмы начинают проводить исследования в области продвижения материалопотока в каналах распределения, сокращения затрат на содержание запасов и транспортирование продукции. На основании полученных результатов по решению этих проблем сформировалась новая наука в экономике – логистика.

Логистика в настоящее время широко используется во всем мире и, как считают многие экономисты, без решения логистических задач трудно победит в конкурентной борьбе.

На мой взгляд, логистика – это отчасти мастерство, отчасти теоретические знания и практические навыки, а также интуитивный подход к решению стратегических задач и проблем в области продвижения продукции от поставщика к потребителю. Проще говоря, логистика – это *наука и искусство управления материалопотоком*. Управлять материалопотоком – это значит выполнять основные функции менеджмента: планирование, организации, мотивации и контроля за его продвижением. Процесс продвижения продукции вызывает различные виды деятельности учреждений, фирм и предприятий. Поэтому трактовок понятия логистики множество. Например, в США принято определение логистики, данное в 1991 г. «Советом по менеджменту логистики», которое звучит так: «Логистика – это процесс планирования, организации и контроля за движением материальных потоков, их складированием и хранением, предоставление соответствующей информации о всех этапах их продвижения от места отправления и до места назначения с целью обеспечения качественного удовлетворения запросов клиентуры».

На данный момент состояние транспортного комплекса Казахстана оставляет желать лучшего. И чтобы улучшить сложившуюся ситуацию, нужно внедрять инновационные идеи в развитие транспортного составляющего страны.

Само слово «Инновация» подразумевает нововведения, которые внедряются и обеспечивают качественный рост эффективности процессов или продукции. Является конечным результатом интеллектуальной деятельности человека, его фантазии, творческого процесса, открытий, изобретений и рационализации. Примером инновации является введение на рынок продукции (товаров и услуг) с новыми потребительскими свойствами или качественным повышением эффективности производственных систем.

Инновационная логистика нацелена на повышение уровня управления за счет применения различного рода инноваций, направленных на улучшение качества обслуживания потребителей, рост эффективности потоковых процессов и снижение

совокупных издержек на их реализацию. Следовательно, объектом исследования инновационной логистики являются сформированные потоковые процессы, которые применительно к деятельности любых общественных структур являются результатом мер управленческого характера. Предметом инновационной логистики становятся формы и методы управления потоковыми процессами, подлежащие совершенствованию с помощью логистических инноваций.

К числу основных задач и функций инновационной логистики, по-моему, мнению, относятся следующие:

- генерирование новых идей в области управления потоковыми процессами, особенно стратегического управления, путем креативного использования достижений естественных и гуманитарных наук;

- изучение, обобщение и использование мирового опыта инновационной деятельности в области логистики с учетом экономических особенностей различных стран, регионов, отраслей, сфер деятельности, рыночных структур, их возможностей и степени востребованности ими логистических инноваций;

- разработка организационно-методического методов использования логистического инновационного идей применительно к данным регионам;

- оценка эффективности инновационных логистических мероприятий и программ путем сопоставления полезности, выгоды и экономии от их внедрения с произведенный процесс.

Стратегическая логистика – это важнейшая часть инновационной логистики, которое подразумевает разработку, прогнозирование долгосрочных программ в развитие логистических систем и их стратегическое развитие.

11 ноября 2014 года на политсовете партии «НурОтан» Президент страны Нурсултан Назарбаев обратился народу Казахстана с посланием «Нурлыжол – Путь в будущее», в котором он подчеркнул ключевые моменты развития страны, в частности отметил: «Развитие транспортно-логистический инфраструктуры».

Площадь Казахстана составляет 2,7 млн. кв. км — 9 место в мире, 4 — в Евразии. На его долю приходится 2 % поверхности земли. Наша страна расположена в центре Евразийского континента, с равномерной удаленностью от всех четырех океанов.

Поэтому наша страна является важной частью цепи, которая соединяет Европу и Азию. Но наш главный плюс только в географическом плане. Протяженность железных дорог в Казахстане превышает 14 тыс. км. Они связывают все регионы республики и через 15 стыковых пунктов обеспечивают международные связи Казахстана, а также предоставляют нашим соседям возможности транзитных перевозок.

Однако с позиций международных стандартов по основным характеристикам, таким как число главных путей на перегонах, расчетная скорость движения поездов, пересечения с автодорогами в одном уровне, казахстанские железнодорожные коридоры имеют определенные недостатки.

Весьма важно учитывать мировой опыт и опыт стран СНГ. Без стимулирования инвестиций и без принятия эффективных мер по их привлечению в обновление подвижного состава невозможно развивать перевозочный потенциал.

В отрасли используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции путей и применяются устаревшие технологии ремонта и содержания основных производственных средств. Эффективность использования системы эксплуатации требует больших расходов для поддержания основных фондов в рабочем состоянии.

Комплексное повышение привлекательности железнодорожных коридоров для транзитного движения должно включать повышение качества инфраструктуры, совершенствование тарифной политики и устранение барьеров административного характера. Совершенствование услуг должно осуществляться по таким критериям, как

точность, надежность и скорость транспортировки. Необходимо создание системы обеспечения безопасности и универсальности движения.

Для ликвидации негативных явлений Республикой Казахстан на основании Указа Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. № 86 («Казахстанская Правда» от 13 апреля), № 87 (25058) принята Транспортная стратегия до 2015 г. На основании данной стратегии особое значение в обеспечении транзитных международных перевозок будет уделено Трансазиатской железнодорожной магистрали, которая определяет развитие станции Достык на казахстанско-китайской границе.

Для улучшения качественных характеристик обслуживания на железных дорогах необходимы инвестиции, особенно в реконструкцию пути, новый подвижной состав, системы сигнализации и связи.

Процессы социальной конвергенции, ликвидации барьеров между государствами однозначно требуют объединения европейских железных дорог. Железнодорожные администрации и компании предпринимают шаги в сторону технической и технологической гармонизации этого вида транспорта. С этой точки зрения границы имеют менее важное значение, чем вопросы безопасной эксплуатации подвижного состава одной железной дороги на линиях другой. Существующие национальные железные дороги должны стать частью единой транспортной системы, элементом успешно функционирующей экономики.

В перспективе транспортная стратегия предусматривает реализацию повышенного интереса Казахстана к дальнейшему развитию экономических отношений со всеми странами, развитию транзитной транспортной системы, содействующей экономическому росту, обращению географических особенностей страны в ее конкурентное преимущество. Несмотря на относительную эффективность морских перевозок, доставка грузов сухопутным путем через территорию Казахстана из Азии в Европу и обратно оказывается коммерчески более выгодным направлением. Полноценное участие железных дорог со стандартом колеи 1520 усилит грузопоток и интенсивность товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Европы. Дальнейшая интеграция транспортного комплекса Казахстана с мировой транспортной системой повысит ее конкурентоспособность в соответствии с ростом экономики государства.

#### **Список использованных источников:**

1. Ю. М. Неруш (2006) Логистика, Москва.
2. Л. Б. Миротина (2003) Транспортная логистика
3. В.Н. Голоскоков (2011) Инновационная логистика на железнодорожном транспорте России

УДК 369.890

### **РОЛЬ ВЕЛОТРАНСПОРТА В ИЗМЕНЕНИИ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Долгов Максим Викторович, Тажекенова Дилара Бауржановна,  
Досымбек Мэдина Мұқанқызы, Жакупова Айдана Армановна**  
*maxwellhousebest@yandex.ru*

<sup>1</sup>Старший преподаватель и <sup>2</sup>студенты кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта» транспортно-энергетического факультета, ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Ограниченная пропускная способность улично-дорожной сети и бурная автомобилизация, особенно в городах с плотной застройкой, заставили власти мегаполисов искать новые возможности борьбы с пробками и высокой загазованностью, реализовывать свежие идеи по созданию комфортной городской среды, объявив