

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

КӨЛІК – ЭНЕРГЕТИКА ФАКУЛЬТЕТІ



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

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

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



Нұр-Сұлтан, 2021

УДК 656
ББК 39.1
А 43

Редакционная коллегия:

Председатель – Мерзадинова Г.Т., проректор по науке и инновациям ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, д.т.н., профессор; Заместитель председателя – Султанов Т.Т., заместитель декана по научной работе, к.т.н., доцент; Сулейменов Т.Б. – декан транспортно-энергетического факультета ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, д.т.н., профессор; Председатель «Әдеп» – Ахмедьянов А.У., 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; Глазырин С.А. – заведующий кафедрой «Теплоэнергетика», к.т.н., доцент.

А 43 Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения: IX Международная научно – практическая конференция, Нур-Султан, 19 марта 2021 /Подгот. Г.Т. Мерзадинова, Т.Б. Сулейменов, Т.Т. Султанов – Нур-Султан, 2021. – 600с.

ISBN 978-601-337-515-1

В сборник включены материалы IX Международной научно – практической конференции на тему: «Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения», проходившей в г. Нур-Султан 19 марта 2021 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, ближнего зарубежья, Республики Казахстан и могут быть полезными для докторантов, магистрантов и студентов.

УДК 656
ББК 39.1

ISBN 978-601-337-515-1

5. Внедрение высокоскоростного движения на территории Казахстана.

Главным направлением развития железнодорожного транспорта Казахстана является создание, а в дальнейшем и совершенствование скоростных, а впоследствии и высокоскоростных магистралей.

Это создаст ряд конкурентные преимущества не только железнодорожного транспорта, но и всей экономики страны вследствие увеличения пассажирооборота.

Список использованных источников

1. Портер Майкл Э. Конкуренция / М. Портер; пер. с англ. - М.: Издательский дом "Вильямс", 2005. - 608 с.

2. Мусаев Ж.С., Солоненко В.Г. «Анализ состояния и перспективы развития скоростного железнодорожного движения в Казахстане» Алматы: Издательский дом «Норма», 2018. - 130 с.

3. Дикань В.Л. Механизм создания железнодорожно-транспортно-промышленной группы в современных условиях развития железнодорожного транспорта Казахстана / Солоненко В.Г., М.В. Кондратюк // Вестник экономики транспорта и промышленности. - 2009. - № 26. - С. 13-18.

6. Интегральная эффективность скоростных железнодорожных магистралей: монография / [Мусаев Ж.С., Гончаров М.Ю., и др.]; под ред. С.И. Дорогунцова. - М.: СОПС Казахстана НАН Казахстана, 2005. - 266 с.

7. Якименко Н. В. Задачи комплексного развития международных транспортных коридоров в условиях мировых интеграционных процессов // Сб. науч. работ Москва. гос. экон.-технол. ун-та транспорта: Серия «Экономика и управление». - 2020. - №. 16. - С. 22-30.

УДК 628. 31

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ И ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Сактаганов Габит Даниярович

saktaganov99@mail.ru

Магистрант 1 курса специальности «Транспортные услуги» ЕНУ им.Л.Н.

Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Арпабеков Муратбек Ильясович

Научный руководитель, д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»

На сегодняшний день, Казахстан входит в трансконтинентальные страны межгосударственного сухопутного сообщения, поэтому для подъёма и устойчивого развития экономики, важно использовать транзитное положение и быть полноценным участником международной транспортной системы.

В условиях интеграции Казахстана в международную транспортную систему как равноправного и успешного участника сопряжена с устойчивым развитием и его позиционированием.

Казахстан как главное связующее звено Евразийского трансконтинентального моста осуществляет следующие направления, а именно: во-первых, через территорию Казахстана, Российской Федерации и далее в страны Европы, во-вторых, через территорию Казахстана от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию, Турцию и далее в страны Европы, страны Ближнего Востока, Индию, Пакистан, Иран, которая позволит обозначить стране только с позиции его выгодного географического

положения, но и его экономико-экспортного потенциала и развитой транспортно-логистической инфраструктуры.

Потребность формирования транспортных путей международного значения, как пассажирского, так и грузового влечёт за собой необходимость формирования международных транспортных коридоров.

Международный транспортный коридор – сложная транспортная система, которая проложена по важнейшему направлению движения транспорта. Эта система комбинирует разные его виды – автомобильный, железнодорожный, морской, а также трубопроводный. За счёт транспортных коридоров оптимизируется процесс перевозок, который сопровождается снижением издержек в стоимости доставляемых товаров, улучшением качества, уменьшением стоимости передвижения грузов. Роль международных транспортных коридоров и их значимость для каждой, отдельной взятой страны, определяется не только с позиции коммерческой выгоды, но и национальной безопасности.

Необходимым аспектом развития страны является качественная транспортная инфраструктура, а эффективным методом обслуживания грузопотока является логистика, поэтому классификация международного транспортного коридора в международной логистике используется по следующим признакам, которая представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Классификация Международных транспортных коридоров
Примечание – Составлено автором по источнику [1]

Тем не менее, каждый вид транспорта имеет достоинства и недостатки, свои сферы применения в отрасли, зависящие прежде всего от уровня эксплуатационных затрат, необходимых капиталовложений, затрат на топлива и энергии, мощностей грузовых и пассажирских потоков, дальности перевозки и вида грузов.

Самым скоростным и дорогостоящим транспортом считается воздушный транспорт. Преимущество этого транспорта заключается в качестве поставок товара и географической мобильности. Воздушными державами мира являются Германия, Канада, Япония, Великобритания, Франция, Россия [2]. Ведущим видом сухопутного транспорта является автомобильный транспорт. По уровню автомобилизации в мире лидирует США и страны Западной Европы. Автомобильный транспорт занимает лидирующее положение в объеме пассажирских перевозок и составляет 82% мирового объема. Однако железнодорожный

транспорт уступает автомобильному транспорту по объему перевозимых грузов (9% мирового объема).

Благодаря быстрому росту добычи нефти и природного газа развивается трубопроводный транспорт и составляет 11 % от объема мирового грузооборота при протяженности сетей – более 2,0 млн км.

Ролью морского транспорта характеризуется водный транспорт. На него приходится 62% мирового грузооборота, также обслуживает около 4/5 всей международной торговли. Благодаря развитию этого транспорта океан уже не разделяет, а соединяет страны и континенты. Морские суда транспортируют такие массовые грузы как: нефть, нефтепродукты, уголь, руду, зерно и другие. К быстрому росту перевозок на морском транспорте так называемых генеральных грузов - готовых изделий и полуфабрикатов привела «контейнерная инновация».

Последнее место по длине сети в мировой транспортной системе занимает внутренний водный транспорт. Развитие и размещение внутреннего водного транспорта в первую очередь связано с природными предпосылками — наличием рек и озер, пригодных для судоходства. Большую пропускную способность имеют Амазонка, Миссисипи, Волга, Обь, Енисей, Янцзы, Конго. Но использование этих предпосылок зависит от общего уровня экономического развития. По грузообороту внутренних водных путей в мире выделяются США, Канада, ФРГ, Нидерланды, Бельгия, Россия, Китай. Большое значение в некоторых странах имеют также судоходство по искусственным путям и озерное судоходство.

На международной арене стали популярны и востребованы контейнерные перевозки товарных грузов, благодаря контейнерам [3]. На сегодняшний день, существенную роль на магистральных направлениях международной торговли между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, между Северной Америкой и Юго-Восточной Азией играют контейнерные перевозки [4]. Это один из самых перспективных направлений развития транспортировки материальных и вещественных товарных продуктов. Основным новшеством создание контейнеров для различных видов транспорта являются емкости для бестарной перевозки грузов, также стали применяться пакеты, поддоны, трейлеры. При транспортировке грузов в контейнерах грузоотправитель может не заботиться о специальной транспортной упаковке для товарных продуктов. Кроме этого, стоимость перевозки груза в контейнерах значительно меньше, чем другими способами. Одновременно развиваются интермодальные и мультимодальные перевозки, призванные максимально приблизить груз к пункту заказчика.

Создание транспортных коридоров, уровня взаимодействия заинтересованных в его создании сторон и характера регулирования транспортной, торговой и экономической деятельности транспортный коридор может быть транзитным, торговым или развивающим.

Для обеспечения условий беспрепятственного и экономически эффективного движения транспортных средств на определенном направлении, необходимо создания транзитного коридора, который подразделяется на три типа [5]:

- лэнд-бридж (landbridge) — сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается;

- мини-бридж (minibridge) — сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента;

- микро-бридж (microbridge) — сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения в глубине континента.

Для транзитного проезда международные торговые партнёры, стараются выбирать маршруты, которые требуют минимальный объем бумажного оформления, с минимальным количеством промежуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки и денежными сборами.

Поэтому, транспортный коридор должен базироваться на основании разработанных и утверждённых международных правовых актов и соглашений, сформированных

определённых правовых условий, внедрять современные таможенные технологии, приводящие к ускорению процедуры перевозки грузов и пассажиров, обеспечить действенный контроль за качеством и количеством ввозимого и вывозимого товара, за каждым грузовым автомобилем, а также активно развивать транспортную инфраструктуру международных транспортных коридоров на своей территории, создавая при этом условия для удовлетворения потребностей пользователей, которые предоставят сервис соответствующего международного уровня.

В этой связи, рассмотрены следующие международные транспортные коридоры Евразийского пространства, среди них:

-Транссибирская магистраль, которая является Евразийской трансконтинентальной железной дорогой. Транссиб-Москва и Владивосток, затем Россия, Китай и Корея. Главное преимущество –короткое транзитное время доставки груза.

- Северный трансазиатский коридор – пролегает от китайского порта Ляньюньган через центральный и северо-западный Китай до Казахстана и через Россию выходит на Западную Европу. Через китайскую транспортную сеть существует прямой выход на всю группу «азиатских тигров» - Сингапур, Японию, Корею, Тайвань и на весь регион Южной Азии. На станции построены погрузочные терминалы, предназначенные для погрузки и разгрузки различных грузов, осуществляются контейнерные перевозки.

- Центральный трансазиатский коридор –железнодорожная магистраль пролегает от казахстанско- китайской границы через станцию Достык в Алматы далее идет на Украину. Является коротким путем между Азией и Центральной Европой. Пути данного коридора являются двухпутными и электрифицированным.

- Южный трансазиатский коридор- связывает такие города как Ляньюньган, Достык, Алматы, Актогай, Алашанькоу, Ташкент, Иран, Турцию. Из всех стран-членов Евразийского Экономического сообщества данный транспортный коридор проходит только через территорию Казахстана.

- МТК Европа- Кавказ- Азия (ТРАСЕКА) представляет собой мультимодальной комплекс транспортной системы стран региона, работа которого направлена на развитие торгово-экономических отношений и транспортного сообщения между странами и регионами, что является весомым вкладом в возрождение одного из исторических маршрутов Великого Шелкового пути. Новый транспортный коридор способствует эффективному использованию транспортного потенциала, позволяющего обеспечивать все грузопотоки из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу [6].

- Новый транспортный коридор «Западная Европа-Западный Китай» - играет важную роль в улучшении внешнеэкономических связей и экономической ситуации стран, по территории которых будет проходить коридор (Россия, Казахстан) [7].

Таким образом, международный транспортный коридор является комплексом водных и наземных транспортных магистралей с соответствующей инфраструктурой на определенном направлении, включая необходимые сооружения, сервисные пункты, пограничные переходы, подъездные дороги, грузовые и пассажирские терминалы, оборудование для управления движением, а также систему законодательных и нормативных актов, организационно- технических мероприятий, которые эффективно обеспечивают перевозку грузов и пассажиров на уровне, отвечающем требованиям международных торговых партнёров транспортного коридора. Одновременно практика показывает, что международные транспортные коридоры, как правило, становятся базовыми национальными коридорами на основе которых формируется транспортная система.

Список использованных источников

1. Иванова Б. Е. Международные транспортные коридоры. – Волгоград, 2008. – С.7-10.
2. The global transport and logistics system: main areas of development//<https://eee-region.ru/article/4602/>

3. Рыбин Д. А. Особенности международных контейнерных перевозок. - 2016. - №10. - С. 850-852. // <https://moluch.ru/archive/114/30258/>
4. Владимиров С.А. Мировая транспортная система: основные направления развития // TheStateCounsellor. -2016. -№1. -С.12-14
5. Галабурда В.Ф. Единая транспортная система. — М.: Транспорт, 2001.— С.303.
6. Pomfret R. The economic future of Central Asia// The Brown Journal of World Affairs. 2012. Vol.19, №1.-P.250
7. Владимиров С.А. Мировая транспортная система: основные направления развития// TheStateCounsellor. -2016. - №1. - С.12-14

DEVELOPMENT OF THE MARKET FOR THE PROVISION OF SERVICES OF REGULAR PASSENGER ROAD TRANSPORT

Maldybayeva Meruyert, master's degree student

Eurasian National University, Satpaeva 2, Nur-Sultan, KZ-010008, Kazakhstan
Faculty of Transport and Energy, M151

The article considers the current state of services of passenger road transport of the Republic of Kazakhstan, as well as increasing economic efficiency using competitive framework of the market of passenger road transport, and notes recommendations for the further development of road transport services.

World experience demonstrates that in the leading countries of the world the special attention is paid to the transport infrastructure market as well as economic responsibility, flexible management costs and use of resources to maximize profits.

The hypothesis of the research is the assumption that the formation and development of competitive framework of the market of passenger transportation will increase the efficiency of road transport enterprises and will create the conditions to achieve the main purpose of public transport, as an economic system is to satisfy the needs of society and individuals.

The purpose of the study is development of theoretical provisions and scientific and methodological recommendations for the formation and development of a competitive framework of the urban passenger transport market.

To achieve the aim, the following tasks were set:

- to study the theoretical aspects and reveal the essence of the competitive market climate;
- to identify the features of the formation of the competitive environment of the urban passenger transport market, the influence of conditions, factors and tools on it;
- to assess the state of the competitive environment of the urban passenger transport market;
- to assess customer satisfaction;
- to offer methodological and practical recommendations for the development of price competition in the urban passenger transport market.

Scientific novelty of research consists in the development and substantiation of theoretical positions and methodological recommendations for the formation and development of competitive framework in the market of passenger transportation through the development of price and non-price competition, as well as develop ways to improve customer satisfaction services to the urban passenger transport.

The achievement of the indicators of socio-economic development of the country, defined in the Strategic Development Plan of the Republic of Kazakhstan until 2025, largely depends on the efficiency of the transport and infrastructure complex. In addition, as a result, the value of the transport capacity of the economy, which has a direct impact on the formation of the cost of products and services for the end user [1].

Figure 1 illustrates dynamics of the volume of road transport services from 2007 to 2018, the volume of passenger transportation by road increased more than 2 times and reached 22 982 217, 5