

**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**

избежать потерь, например, сведя к минимуму ошибки при заказе, которые приводят к избыточным запасам.

В заключении, преимущества системы управления складами очевидны. Хорошо спроектированная система управления складом — это наиболее эффективный метод быстрого увеличения успеха и прибыльности бизнеса. Когда дело доходит до системы управления складами, не существует универсального подхода. Оптимальное решение системы управления складами — это решение, которое дополняет бизнес-культуру и модель, обеспечивая при этом гибкость, функциональность и технологии, необходимые для процветания и расширения.

#### **Список использованных источников**

1. Jenkins A. What is Warehouse Management? Benefits, Processes, & Strategies [Электронный ресурс].- 2020. – URL: <https://www.netsuite.com/portal/resource/articles/erp/warehouse-management.shtml#:~:text=Warehouse>
2. Ричардс Г. (2020) Управление современным складом 2-е издание.
3. SCM Consult. Непрерывный подход к управлению запасами: технология, которая стала необходимостью. [Электронный ресурс].- 2017. – URL: [https://scmconsult.ru/publishing/insight/functional\\_analytics/operational\\_consulting/inveinven\\_management/nepreryvnyy-podkhod-k-upravleniyu](https://scmconsult.ru/publishing/insight/functional_analytics/operational_consulting/inveinven_management/nepreryvnyy-podkhod-k-upravleniyu).
4. Келлер С. Келлер Б. (2013) Полное руководство по складскому хозяйству, Управление хранением и обращением с материалами и продуктами в цепочке поставок (Совет специалистов по управлению цепочками поставок), 1-е издание.
5. YourShortlist. 7 benefits of using a warehouse management system. [Электронный ресурс].- 2021. – URL: <https://yourshortlist.com/7-benefits-of-using-a-warehouse-management-system>.

**ӘОЖ 973**

## **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ АУМАҒЫНДАҒЫ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ**

**Алтай Бексултан Ерболұлы**  
[altaibn01@mail.ru](mailto:altaibn01@mail.ru)

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

Ғылыми жетекші - Булатов Н.К.

Ел тәуелсіздік алған сәттен бастап көлік саласының басты жетістігі-Қазақстан транзиттік әлеуеті дамыған және өңірлік логистикалық хабы бар елге айналды. Бүгінде Қазақстан аумағы бойынша 11 халықаралық транзиттік дәліз – 5 теміржол және 6 автомобиль өтеді. Жібек жолы жобасы қарқынды дамып келеді, ол Шығыс пен Батыс арасындағы ең үлкен транзиттік көпірге айналды.

Көлік саласы ел экономикасын дамытудың маңызды драйвері болып табылады, мұнда 400 мыңнан астам қазақстандық жұмыс істейді. Қазақстанның орасан зор аумағы, халықтың тығыздығының төмендігі, елді мекендердің бір-бірінен қашықтығы, әлемдегі интеграция мен жаһанданудың өсіп келе жатқан процестері көлік саласын ел дамуының маңызды басымдығына айналдырады. Республикалық, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы шамамен 100 мың км құрайды.

Қазақстан Республикасының геосаяси рөлі, яғни Еуропа мен Азия арасындағы, сондай-ақ Ресей мен Қытай арасындағы транзиттік көпірдің рөлі оның Еуразия құрлығының орталығында орналасуымен айқындалады. Ол Еуропа мен Азияның түйіскен жерінде

орналасқан, соның арқасында ол айтарлықтай транзиттік әлеуетке ие, Азия елдеріне Ресеймен және Еуропамен географиялық баламасыз жер үсті көлік байланысын қамтамасыз етеді. Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік дәліздердің басты артықшылығы арақашықтықты айтарлықтай қысқарту болып табылады. Қазақстан арқылы Еуропа мен Қытай арасындағы қатынастарды жүзеге асыру кезінде тасымалдау қашықтығы теңіз жолымен салыстырғанда екі есе және Ресей аумағындағы транзитпен салыстырғанда мың километрге азаяды. Қазақстан Республикасының Сыртқы сауда балансын Елеулі қайта бағдарлау үшін қажетті әлеуеті бар. Бұл әлеует, ең алдымен, елдің бірегей транзиттік мүмкіндіктерінде жатыр: Қазақстан Республикасының аумағы негізгі макроэкономикалық полюстер - Еуропалық Одақ пен Азия-Тынық мұхиты өңірі, Америка және Еуразия елдері арасындағы жүк ағындары үшін құрлық көпірі бағытында орналасқан; транзиттік жүктерді жеткізу уақытын қысқарту.

Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің апараты бойынша, Қазақстанда екі порт жұмыс істейді: Ақтау (солтүстік терминалды қоса алғанда) және Құрық. Олардың өткізу қабілеті жылына 21,2 млн тоннаны құрайды. Оның ішінде бірінші порт арқылы 15,2 млн тонна, екінші порт арқылы – 6 млн тонна (2022 жылға арналған 7 млн тонна – жоспар) өтеді.

Ведомство бұл жолдар арқылы жүктерді Ресейге, Иранға және Әзірбайжанға тасымалдау қамтамасыз етілетінін атап өтті.

Транскаспий көлік бағыты бойынша транзиттік жүктер Әзірбайжан мен Грузия бағытында жүреді.

Қорғас порты АЭА базасында Қытаймен шекаралас аумақта жұмыс істейді.

Өткізу қабілеті жылына 540 мың ЖФЭ \* құрайды.

Бұл ретте, 2022 жылдың сегіз айында ол арқылы 214 мың ЖФЭ өтті, бұл бір жыл бұрынғы ұқсас кезеңнен 22% - ға артық. Ағымдағы жылы барлығы 310 мыңға жуық ЖФЭ өңдеу жоспарлануда.

Осы порттан жүк транзиті ЕАЭО, Орталық Азия, Қытай, Еуропа, Түркия және Парсы шығанағы елдері үшін ашық. Басқаша айтқанда, тауарларды жеткізу Қазақстан аумағы және басқа да дәліздер арқылы осы мемлекеттерге жүзеге асырылады.

Елімізде барлығы бес теміржол транзиттік жолы бар. Айтарлықтай үлес Азияны Еуропамен байланыстырады.

Солтүстік дәліз Батыс Еуропаны Қытаймен, Корей түбегімен және Жапониямен байланыстырады. Қазақстанда Достық/Алтынкөл – Ақтоғай – Мойынты, Астана – Қостанай/Петропавл учаскесі өтеді.

Оңтүстік дәліз Қытай мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдерін Орталық Азия, Иран, Түркия елдері арқылы байланыстырады. Қазақстанда бұл – Алтынкөл – Алматы – Шу – Арыс-Сарыағаш темір жолы.

Орталық Азия дәлізі Орталық Азия елдерін Солтүстік-Батыс Еуропамен байланыстырады. Қазақстанда Сарыағаш – Арыс– Қандыағаш – Озинки жолы өтеді.

Солтүстік-Оңтүстік дәлізі Санкт – Петербургтен Мумбай портына дейін Қазақстан – Илецк/Озинки, Бейнеу – Өзен-Болашақ арқылы өтеді.

"ТРАСЕКА" Транскаспий халықаралық көлік бағыты Шығыс Еуропаны Орталық Азия мен Қытаймен байланыстырады. Қазақстанда Алтынкөл/Достық – Ақтау/Құрық арқылы өтеді.

Қазақстанда сегіз транзиттік дәліз бар, олар арқылы көрші елдерге жүк жеткізіледі.

"Батыс Еуропа-Батыс Қытай" ұзындығы 2,7 мың км.

"Алматы - Қарағанды-Астана-Петропавл - Ресейдің Қорған шекарасы" 1,9 мың км құрайды.

"Астана-Қостанай-Ресейдің Челябинск шекарасы" - 860 км.

"Қытай шекарасы – Майқапшағай – Қалбатау – Семей – Павлодар-Ресейдің Омбыға шекарасы" ұзындығы 1,1 Сен. км.

"Алматы-Талдықорған-Өскемен – Шемонаиха – Ресейдің Барнаул шекарасы" 1,2 мың км-ге тең.

"Ақтөбе-Қандыағаш-Мақат-Атырау-Ресейдің Астраханьға шекарасы" ұзындығы 893 км.

"Ақтөбе-Орал-Самара" ұзындығы 523 км. Орал арқылы Самараға және одан әрі Брест арқылы Еуропаға" Батыс Еуропа – Батыс Қытай" дәлізінің тармағы болып табылады.

Дәліз Қытай мен Орта Азия елдерінен Ақтау және Құрық теңіз порты арқылы Кавказға және одан әрі Еуропаға транзитті қамтамасыз етеді.

Трансконтинентальды магистральдарды құру халықаралық сауда үшін тиімді. Еуропалық Одақ елдері мен Азия-Тынық мұхиты өңірі арасында жыл сайын шамамен 6 млн. контейнер жөнелтіледі. Қазір бұл ағынның негізгі бөлігін (98%) шетелдік теңіз флоты Қазақстан аумағын айналып өтіп, шетелдік порттар арқылы тасымалдайды. Сонымен қатар, Азия-Тынық мұхиты аймағынан Еуропаға Қазақстан аумағы арқылы өтетін транзиттік жол теңіз жолынан әлдеқайда қысқа. Қазақстанның басты бәсекелестік артықшылығы-жүктерді жеткізу уақыты неғұрлым қысқа, өзге де тең жағдайларда. Бұл жағдай Қытай - Еуропа және Қазақстан арқылы транзит бағыты бойынша жүк ағындарының сөзсіз өсуін болжауға мүмкіндік береді

2022 жыл Қазақстан үшін сын-тегеуріндер жылы ғана емес, сонымен қатар ашылатын мүмкіндіктер жылы болды. Шығыс Еуропадағы саяси жағдайдың өзгеруіне байланысты бизнес Украина мен Ресейдің айналасында өз тауарларын жеткізу маршруттарын қайта құруда және біздің еліміз Қытайдан Еуропаға жүктерді тасымалдау үшін Каспийдегі инфрақұрылымын пайдаланудың бірегей мүмкіндігіне ие болды.

**Жаңа маршруттар.** Еуропаның шығысындағы геосаяси жағдайдың шиеленісуі логистерді өз бағыттарын қайта құруға мәжбүр етті. Ресейлік маршруттарда санкцияларға байланысты шектеулер пайда болды (мысалы, олардың порттарынан Еуропадағы жүктер қабылданбайды), ал Украинада Инфрақұрылым бұзылған немесе соғыс аймағында орналасқан.

Мұндай жағдайларда балама Еуропадан Азияға және кері қарай әдеттегі құрлықтан ұзағырақ теңіз арқылы жеткізу немесе баламалы құрлық маршруттарын пайдалану, мысалы, Каспий теңізі арқылы Қазақстан аумағы арқылы болуы мүмкін.

Біз Транскаспий халықаралық көлік маршрутының халықаралық дәлізі немесе қысқаша ТМТМ туралы айтып отырмыз. Көптеген жылдар бойы аймақ елдері, соның ішінде Қазақстан мен Кавказ елдері – ең алдымен Әзірбайжан мен Грузия трансконтинентальдық тасымалдар үшін осы бағытты ілгерілетуге тырысуда.

Әлемде қалыптасқан жағдай Қазақстанға ол бойынша жеткізілімдерді кеңейтуге мүмкіндік береді-және статистикаға сүйенсек, бұл қазірдің өзінде болып жатыр. Осы жылдың қаңтар – маусым айларында бүкіл ел бойынша жүк тасымалдау секторы 2021 жылдың бірінші жартыжылдығымен салыстырғанда 6,2%-ға өсті, бұл ретте 2025 жылға қарай ел Үкіметі транзиттік тасымалдар көлемін 30 млн тоннаға дейін жеткізуді жоспарлап отыр, бұл инфрақұрылым – ең алдымен теңіз және теміржол бойынша айтарлықтай жұмысты талап етеді.

**Каспий - жаңа шешім.** Егер ТМТМ туралы нақтырақ айтатын болсақ, онда осы бағыт бойынша қазақстандық жүктерді тасымалдау көлемі бірден 2,5 есе, ал Қазақстанның Каспий маңы елдерімен жалпы тауар айналымы – 9% – дан астам өсті.

"Қазақстан ешқашан теңіз елі болған емес, сондықтан теңіз тасымалы мүмкіндігін толық көлемде іске қосқан жоқ. Енді басқа уақыт. Үкімет алдында мен порттарымызды Каспий теңізінің жетекші хабтарының біріне айналдырып, оларды түрлендірудің стратегиялық міндетін қойып отырмын. Ақтау портында теңіз флотын нығайту және контейнерлік хаб құру талап етілетініне концептуалды түрде келісемін",-деді Қазақстан президенті Қасым-Жомарт Тоқаев шілде айының басында көлік-транзиттік әлеуетті дамыту жөніндегі кеңесте. Сонымен қатар, балама теміржол маршруттарын қалыптастыру қажет. Мысалы, "Достық – Мойынты", "Бақты – Аягөз", "Мақтаарал – Дарбаза" жобалары, Алматыда айналма теміржол желісін салу туралы сөз болуы мүмкін.

Тасымалдауды дамытудың тағы бір бағыты-өңірдегі әріптес елдермен тікелей келіссөздер жүргізу. Қазақстан Президентінің Түркияға сапарынан кейін тамыз айында Әзірбайжан көшбасшысы Ильхам Әлиевпен кездесу өтті. Түркиямен тауар айналымын 1 10 млрд дейін жеткізу туралы келісімге қол жеткізілді, ал Әзірбайжан-екі экономика арасындағы көпір.

### **Пайдаланылған әдебиеттер тізімі**

1. Мақала: «По территории Казахстана проходят 11 международных транзитных коридоров» <https://kapital.kz/economic/100272/po-territorii-kazahstana-prokhodyat-11-mezhdu-narodnykh-tranzitnykh-koridorov.html> - Центр деловой информации Kapital.kz

2. Мақала: «Транспортно-логистический потенциал Казахстана растет. Страна может стать главным звеном коридора Азия – ЕС» <https://trans.info/ru/transportno-logisticheskiy-potentsial-kazahstana-rastet-strana-mozhet-stat-glavnyim-zvenom-koridora-aziya-es-331337> Информационный пор-тал - trans.info Ольга Фомина

3. Как меняется логистический сектор Казахстана с началом войны в Украине? - Дмитрий Мазоренко. vlast.kz

**УДК 65**

## **ИССЛЕДОВАНИЕ РОЛИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КАЗАХСТАНЕ**

**Аманиязова Нурсая Артурқызы**

[nursaya.a.k@mail.ru](mailto:nursaya.a.k@mail.ru)

Магистрант кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»,  
Евразийский национальный университет имени 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).