



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

Необходимо также отметить, что за анализируемые годы протяженность путей сообщения практически не менялась по всем видам транспорта. Что также представляет собой проблему, требующую соответствующего решения.

Список использованных источников:

1. Статистический ежегодник «Казахстан в 2012 году».
2. Статистические данные по отраслям Казахстана за 2009 – 2017 гг.
3. Статистические данные по транспорту Казахстана за 2003 – 2017 годы.
4. Смирнов Е.Н. Введение в курс мировой экономики (экономическая география зарубежных стран): учебное пособие. – М.: КНОРУС, 2008. – 416 с.

УДК 629.78

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ФЕРРОСПЛАВОВ СЕВЕРНОМ ТРАНСПОРТНОМ
КОРИДОРЕ СТ.АКСУ –СТ.АМСТЕРДАМ**

Темирболатова Малика Биржановна, Темешев Мирас Нурланович

lev-49-07@mail.ru

Студент ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель -Ж.М.Куанышбаев

Стация Аксу-1 по характеру работы является грузовой, отнесена к внеклассной станции с преобладанием выгрузки над погрузкой. Станция открыта согласно тарифному руководству №4. Имеет 3 направления: **Павлодар, Екибастуз, Дегелен**. Путевое развитие станции состоит из 1 парка. Значительную часть 90% - общей погрузки составляет груз ферросплавы, 8% - зола, 2% - металлолом. Выгрузки 70% - руда, кокс, уголь.

Феррохром — сплав железа и хрома (около 60 %), применяется для легирования стали и сплавов. Получают при восстановлении достаточно богатых (с высоким содержанием оксида хрома и высоким отношением оксид хрома/оксид железа) хромитовых руд (или концентратов) углеродистым восстановителем (обычно кокс). Феррохром поставляется в кусках массой или в виде дробленых и просеянных частиц. Высокоуглеродистый феррохром допускается изготавливать в чушках массой не более 30 кг. Дробленый феррохром поставляют по классам крупности в соответствии со следующей таблицей (масса подрешетного продукта установлена для пункта поставки материала покупателю).

Таблица 1

Классность крупности феррохрома

Основные требования			
Класс крупности	Размер кусков, мм	Максимальная массовая доля продукта, %	
		надрешетного	подрешетного
1	100 - 315	10	20
2	50 - 200	10	10
3	5 - 200	5	5
4	5 - 100	10	10
5	20 - 50	10	10
6	5 - 50	10	10
7	5 - 20	10	10

Поверхность и излом кусков феррохрома не должны иметь резко выраженных включений шлака, песка и других инородных материалов. На поверхности кусков допускаются окисная пленка и следы противопожарных материалов.

Контейнер *Open Top* обычно имеет съемную крышу из брезента или другого аналогичного материала. Реже встречается вариант *Hard Top* с жесткой снимаемой крышей. Характерной особенностью этих *Open Top* и *Hard Top* является съемная верхняя перекладина над дверями в торце контейнера, которая служит для удобства погрузочно-разгрузочных работ. Данный контейнер устанавливается на платформу модели 23-4090.

Определяем провозную плату по схеме сквозного плеча, по маршруту Аксу – Амстердам. Тарифное расстояние составляет 5845км. Тарифная ставка за одну тонну – 282,77ChF, таблица 2.

Таблица 2

Тарифные ставки для повагонных отправок, маршрут Аксу– Амстердам

Расстояния в км	Весовые категории					Расстояния в км
	5 т	10 т	15 т	20 т	25 т	
	в швейцарских франках за тонну					
5601 - 5700	495,04	412,57	343,81	275,05	261,23	5601 - 5700
5701 - 5800	502,00	418,34	348,60	278,85	264,93	5701 - 5800
5801 - 5900	508,97	424,10	353,38	282,77	268,63	5801 - 5900
5901 - 6000	515,82	429,87	358,28	286,58	272,22	5901 - 6000
6001 - 6100	522,02	435,09	362,52	290,06	275,48	6001 - 6100

Полученные результаты расчетов провозной платы по указанным маршрутам по схеме с тарифным переломом и по схеме сквозного плеча позволяют сравнить эффективность организации международных перевозок при перевозке ферросплавов, таблица 3.

Таблица 3

Сравнение провозных плат по железным дорогам стран-участниц СМГС

№ п.п	Наименование маршрута	Провозная плата	
		Схема с тарифным переломом, ChF	Схема сквозного плеча, ChF
1	Аксу – Карталы (КТЖ)	1107,58	5655,40
2	Карталы – Осиновка (РЖД)	1823,47	
3	Осиновка (РЖД) – Брузги (БЖД)	589,81	
4	Брузги (БЖД) – Костшин (Польша)	1669,00	
5	Кюстрин Киц (Германия) – Бад Бейнтхайм (Германия)	1362,20	
6	Олдензал (Нидерланды) – Амстердам (Нидерланды)	407,00	
7	Итого	6959,06	

Справочно: Тарифное расстояние по маршруту Аксу - Карталы составляет 1193км; по маршруту Карталы-Осиновка - 2550км; по маршруту Осиновка - Брузги – 631км; по маршруту - Брузги-Костшин – 736км; по маршруту Кюстрин Киц - Бад Бейнтхайм – 576км; по маршруту Олдензал - Амстердам - 159км.

По схеме сквозного плеча тарифное расстояние составляет 5845км. Определим величину провозной платы по схеме сквозного плеча, при котором учитывается расстояние от станции отправления до станции назначения. При этом эффективность методики определения провозной платы по схеме сквозного плеча составляет 1303,86ChF на одну повагонную отправку. На открытом подвижном составе размещаются по два крупнотоннажных контейнера, каждый грузоподъемностью по 20т.

Список использованных источников:

1. Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 2014г. Тариф 8100. Официальное издание. Комитет ОСЖД, г. Варшава.
2. Единый транзитный тариф (ЕТТ) с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2014г. Официальное издание. Комитет ОСЖД, г.Варшава.
3. Kuanyshbaev Zh.M., Arpabekov M.I., Temirbylatova M.B. SCIENCE AND WORLD. USING EuroNur AT FORMATION OF MIDDLE-EAST TRANSPORTATION CORRIDOR. с. 45-54. International scientific journal № 12 (40), 2016, Vol. I.
4. Kuanyshbaev Zh.M. USING SUPRANATIONAL CURRENCY AT FORMATION OF PACIFIC TRANSPORTATION CORRIDOR. с. 45-54. International scientific journal № 12 (40), 2016, Vol. I.
5. Kuanyshbaev Zh.M., Arpabekov M.I., Temirbylatova M.B. Авторское свидетельство. 2017г., «Проектирование логистических схем при перевозке Феррохрома по маршруту ст.Жолкудук – ст. Амстердам» запись в реестре за № 1679.

УДК 887.944

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ В КАЗАХСТАНЕ

Толеген Мухтар Ерсултанұлы¹, Бобеев Рамазан Абаевич²

bobeevabai@mail.ru

Студент¹ ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Магистрант² Казахского экономического университета, Астана, Казахстан

Научный руководитель - А.Б.Бобеев

В настоящее время во всех направлениях перевозки грузов использованы транзитно-логистические возможности Казахстана. Транспортный комплекс страны включает все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, а также водный и воздушный. Основным видом транспорта в Казахстане является железнодорожный транспорт, на долю которого приходится 44% общего грузооборота.

На современном этапе развития Казахстана инновационные технологии - это основа конкуренции между отраслями и странами. В Казахстане актуален вопрос конкурентоспособности сухопутных транспортных коридоров. Преимущество сухопутного маршрута в скорости доставки груза железнодорожным или автомобильным транспортом, которое в 2,5 раза меньше, чем при отправке груза морскими судами.

Транзитные перевозки является мощнейшим инструментом реализации возможностей страны обеспечивать и поддерживать международные транспортные потоки между различными регионами. В развитых странах, таких как Австрия, Голландия, Сингапур и др., транзит является значительным источником дохода и играет немаловажную роль в развитии экономики страны.

Сегодня Казахстан имеет выгодное географическое положение на стыке двух частей света – Европы и Азии – является ценным стратегическим ресурсом, способным дать стране возможность в полной мере реализовать свой транзитный потенциал, обеспечить эффективную интеграцию страны в мирохозяйственную систему и тем самым поднять экономику страны на новый уровень. Реализация транзитного потенциала является одним из приоритетных направлений экономической политики Казахстана.

Приоритетные направления реализации транзитных грузов для Казахстана: через Россию в страны ЕС; в Китай, Японию, страны Юго-Восточной Азии; через страны Центральной Азии и Закавказья в Иран и Турцию. Все названные направления имеют транспортные коридоры по наземным и водным путями. В перспективе расширяются новые транспортно-логистические маршруты. Важнейшее значение в Казахстане имеют два