



Бекітемін
ОӘК төрағасы

Абрешов Ш.А..

2025 г.

Хаттама №

6B11326-Тасымалдауды, қозғалысты ұйымдастыру және көлікті пайдалану бағдарламасының
B095 - Көлік қызметтері дайындық бағыттары бойынша
**Аттестациялық (кешенді) емтихан
СҰРАҚТАРЫНЫҢ ТІЗБЕСІ**

**1. «Жүк және коммерциялық жұмыстарды ұйымдастыру» пәні бойынша
сұрақтар тізімі**

1. Көліктегі жүк және коммерциялық жұмысты басқарудың ұйымдастырушылық құрылымы
 2. Коммерциялық қызмет ұғымы
 3. Коммерциялық қызмет объектілері мен субъектілері
 4. Көлік кәсіпорнының коммерциялық қызметінің ерекшеліктері
 5. Жүк ұғымы. Жүктердің жіктелуі және олардың сипаттамалары
 6. Қазіргі кезеңдегі көлік-экспедициялық қызмет
 7. Көлік-экспедициялық қызметтің сипаттамасы
 8. Көлік-экспедициялық қызметтердің жіктелуі
 9. Темір жол көлігімен тасымалдау кезінде жүктерді орау және таңбалау
 10. Тасымалдауды сақтандыру
 11. Темір жол арқылы тасымалдауға жүктерді қабылдау ережесі
 12. Темір жолда жүктерді беру ережесі
 13. Теміржол көлігімен тасымалдау шарты
 14. Жүктерді тасымалдау ақысын анықтау
 15. Жүктерді тасымалдауға байланысты қосымша операциялар үшін алымдар
 16. Тасымалдаушының, жүк жөнелтушінің (жүк алушының) міндеті мен жауапкершілігі
 17. Бөлімшенің ірі тораптарында жүк станцияларын мамандандыру
 18. Жүк станциясының жұмысын басқару және жедел басқару
 19. Көлік және тауарға ілеспе құжаттар
 20. Көлікте тасымалдаудың оңтайлы бағыттарын жоспарлау
 21. Тасымалданатын жүктердің массасы мен көлемін өлшеудің техникалық құралдары
 22. Жүктерді тасымалдау үшін жылжымалы құрамды таңдау
 23. Теміржол көлігіндегі жүк тарифтерін анықтау және оларды жіктеу
 24. Қазақстан Республикасындағы көлік-экспедициялық қызмет
 25. Қазақстан Республикасындағы көлік-экспедициялық компаниялар
 26. ФИАТА қызметінің негізгі бағыттары
 27. Халықаралық тасымалдардағы тасымалдау технологиясы
 28. Габаритсіз жүк туралы түсінік. Габаритсіздіктің түрлері мен дәрежелері. есептік габаритсіздік
 29. Техникалық шарттарда көзделмеген жүктерді тасымалдауға қабылдау, орналастыру және бекіту
 30. Жүктердің сақталуын қамтамасыз ету жөніндегі шаралар
 31. Автомобиль көлігінде қауіпті жүктерді тасымалдау ерекшеліктері
 32. Автомобиль көлігінде тезбұзылатын жүктерді тасымалдау ерекшеліктері

33. Автомобиль көлігімен жүктерді халықаралық тасымалдау шарты туралы Конвенция (КДПГ/CMR)

34. Автомобиль көлігімен жүктерді халықаралық тасымалдау шарты туралы Конвенция (КДПГ/CMR)

35. Авиациялық жүкнакладная және оның парақтар бойынша орналасуы

36. Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының негізгі қызметі

37. Жүктерді тасымалдауға арналған теңіз шарттарының түрлері

38. Жүктерді тасымалдауға арналған теңіз шарттарының негізгі ерекшеліктері

39. Жүктерді теңіз арқылы тасымалдау туралы БҰҰ конвенциясы

40. Темір жол көлігінде тасымалдау төлем-ақысын анықтау тәртібі

41. Теміржол қатынастарының түрлері

42. Тарифтік қашықтықты және жүктерді жеткізу мерзімін анықтау тәртібі

43. Жүк және коммерциялық жұмыстарды орындау үшін қолданылатын автоматтандырылған басқару жүйелері

44. Көлік-экспедиторлық компаниялардың негізгі функциялары

45. Халықаралық автомобиль көлік одағының функциялары

2. «Көлікті техникалық пайдалану және қозғалыс қауіпсіздігі» пәні бойынша сұрақтар тізімі

1. Қолданысқа заңнамалық тұрғыда енгізілген көліктердің техникалық пайдаланым және қозғалыс қауіпсіздігін сақтау саласы бойынша негізгі терминдер мен анықтамалар

2. ҚР темір жол көлігін техникалық пайдалану мен ондағы қозғалыс қауіпсіздігін сақтау нормаларын бекітетін негізгі құжаттар

3. Станция бойынша кезекшінің қызметтік құжаттамасын жүргізу тәртібі және келіссөздер регламенті.

4. Темір жолдарда болған кездегі қауіпсіздік техникасы

5. Теміржол көлігі қызметкерлерінің негізгі міндеттері және олардың қозғалыс қауіпсіздігі үшін жауапкершілігі.

6. Станциялық жолдарда болған кездегі негізгі қауіпсіздік шаралары.

7. Станциялық және пойызаралық интервалдар, олардың теміржол көлігінде тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі рөлі.

8. Төтенше және стандартты емес жағдайларда қызметкерлердің іс-қимыл регламенті

9. Апатсыз жұмыстың негізі ретінде техникалық құралдар және олардың сенімділігі

10. Теміржол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігін басқару принциптері

11. Пойыздар қозғалысының қауіпсіздігіне техникалық құралдардың сенімділігіне әсер ету: Вагон паркі, Локомотив кешені, Жол және жасанды құрылыстар, автоматика, телемеханика және байланыс құрылғылары, энергиямен жабдықтау, басқа құрылғылар

12. Қауіпті және габаритті емес жүктерді тасымалдау кезінде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету

13. Қауіпті жүктерді тасымалдауға арналған ыдыстарға және жылжымалы құрамға қойылатын талаптар

14. Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі адам факторының рөлі

15. Станцияларда сигнал беру, орталықтандыру және бұғаттау құрылғыларының қалыпты жұмысы бұзылған жағдайда поездар қозғалысының және маневрлік жұмыстың қауіпсіздігін қамтамасыз ету.

16. Жылжымалы құрамның апаттарының, аварияларының, жиындарының және соқтығысуларының салдарын жою жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру.

17. Темір жол көлігіндегі тексеру аппаратының жұмысына сипаттама және бағалау

18. Темір жол көлігіндегі қозғалыс қауіпсіздігі ережелерінің сақталуына жауапты аппаратының жұмысын бағалаудың негізгі шарттары

19. Тасымалдау үдерісін ұйымдастыру мен оны тұрақты дамытудың шарттары

20. Тасымалдау үдерісін тежейтін және оны тұрақсыз ететін факторлар

21. Пойыздық және маневрлік жұмыстағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету көрсеткіштері
22. Теміржол көлігіндегі техникалық пайдалану және қозғалыс қауіпсіздігі ережелері
23. Теміржол көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігінің негізгі бағыттары
24. Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің негізгі бағыттары
25. Өндірісте автоматика, телемеханика және телекоммуникацияның техникалық құралдарын пайдалану тәртібі
26. Жылжымалы құрамды техникалық пайдалану тәртібі мен оған техникалық бақылау жүргізу ережелері
27. Қозғалысты ұйымдастыру кезінде техникалық құралдарды пайдалану тәртібі
28. Станция жолдарына қабылданған құрамды және жекелей қалдырылатын вагонды бекіту тәртібі
29. Станцияда тежегіш табандықтарын (башмақтарын) есепке алу және сақтау тәртібі
30. Станцияларда қозғалыс қауіпсіздігін және маневрлік жұмысты қамтамасыз ету
31. Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің заманауи техникалық құралдары
32. Қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының жіктелуі (ҚҚБ)
33. Қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының пайда болу себептері (ҚҚБ)
34. Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуді ұйымдастыру мен оны тұрақты тексеруге жауапты мамандар
35. Қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуын қызметтік тексеру (тергеу) тәртібі
36. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзу жағдайларын есепке алу құжаттары (ҚҚБ)
37. Қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуын талдау және алдын алу (ҚҚБ)
38. Қалпына келтіру жұмыстарына арналған техникалық құралдар
39. Қалпына келтіру поезының құрамы және оны ҚҚБ кезінде жөнелту тәртібі
40. Темір жол көлігі құрылыстары мен құрылғыларының күтіп-ұстауға және жарамды техникалық жай-күйіне жауапкершілік
41. Берілген телімде қозғалыс қауіпсіздігі бұзылған жағдай жайлы ақпараты алу сәтінен ары қарай пойыз диспетчерінің іс-қимылдары алгоритмі
42. Қозғалыс қауіпсіздігіне әсер ететін факторлар
43. Технологиялық үдерістің тұрақты орындалуына өндірістік қызметтегі адамның әсері және оған социологиялық тұрақтылықтың тигізер жанама әсері
44. Қозғалыс қауіпсіздігін арттыру мақсатында психофизиологиялық факторларды пайдалану

3. «Еңбекті қорғау» пәні бойынша сұрақтар тізімі

1. Еңбекті қорғаудың негізгі міндеттері, Нұсқаулықтың түрлері мен мақсаты.
2. Еңбекті қорғау саласындағы мемлекеттік саясаттың негізгі бағыттары
3. Еңбекті қорғауды басқару жүйесі (ЕҚБЖ). Еңбекті қорғауды басқарудың мақсаттары, міндеттері.
4. Өндірістік жарақаттануды тергеу, есепке алу және талдау. Өндірістік жарақаттанудың себептері.
5. Еңбекті қорғау жөніндегі құқықтық, әлеуметтік-экономикалық, ұйымдастыру-техникалық, санитарлық-гигиеналық, емдеу-профилактикалық, оңалту іс-шаралары
6. Жазатайым оқиғаларды тергеу тәртібі және оларды ресімдеу.
7. Өндірістік жарақаттанудың себептерін зерттеу әдістері
8. Кәсіби тәуекел ұғымы. Кәсіби тәуекелді басқару принциптері.
9. Микроклиматтық факторлардың көздері және олардың параметрлері. Адам ағзасының терморегуляциясы.
10. Адамға микроклиматтық факторлардың әсері. Әр түрлі қызмет түрлеріндегі энергия шығындары. Өндірістік жұмыстардың ауырлық категориялары.
11. Микроклимат параметрлерін нормалау. Табиғи және жасанды желдету түрлері.
12. Қауіпті және зиянды өндірістік факторлардан жұмыс істеушілердің қорғаныс құралдарының жіктелуі.

13. Термиялық күйіктердің дәрежелері бар және әртүрлі дәрежедегі күйіктерге алғашқы көмек көрсету.
14. Қауіпті және зиянды өндірістік факторлардың жіктелуі (физикалық, химиялық, биологиялық, психофизиологиялық)
15. Өндірістік бөлмелерді жарықтандыру. Түрлері, нормалау.
16. Өндірістік жарықтандырудың негізгі көрсеткіштері. Жарық көздерінің сапасын бағалау көрсеткіштері.
17. Өндірістік жарықтандыруға қойылатын негізгі талаптар. Өндірістік жарықтандырудың түрлері мен жүйелері.
18. Өндірістік жарықтандыруды нормалау. Өндірістік жарықтандыруды есептеу әдістері.
19. Еңбек қауіпсіздігін қамтамасыз ету принциптері, әдістері мен құралдары.
20. Ұжымдық және жеке қорғаныс құралдары.
21. Қауіпті және зиянды өндірістік факторлардың әсерінен қорғаудың субъективті және объективті құралдары.
22. Көлік кәсіпорындарының өндірістік аумағына қойылатын санитарлық-техникалық талаптар.
23. Электр зақымдарының пайда болу шарттары. Адам ағзасына электр тогының әсер ету түрлері.
24. Бөлмелерді электр қауіпсіздігі дәрежесі бойынша жіктеу.
25. Токтардың адам ағзасына әсер ету сипатына қарай жіктелуі.
26. Ток күші. Адам денесінің кедергісі. Ток әсерінің ұзақтығы.
27. Электр тогының түрі мен жиілігі. Адам ағзасы арқылы өтетін ток жолы.
28. Электр тогының соғуынан қорғаудың техникалық құралдары
29. Жұмыс істеп тұрған электр қондырғыларында жұмыс істейтін персоналға қойылатын талаптар.
30. Клиникалық және биологиялық өлімнің негізгі белгілері, электр тогының әсерінен болатын ішкі және сыртқы жарақаттар.
31. Кәсіпорында еңбекті қорғау бойынша жұмыстарды ұйымдастыру
32. Кәсіпорындағы еңбекті қорғаудың бұзылуын қадағалау және бақылау
33. Еңбекті қорғауды бұзғаны үшін жауапкершілік.
34. Қызметкердің еңбекті қорғау саласындағы міндеттері
35. Физикалық зиянды өндірістік факторлар және олардың әсері.
36. Зиянды заттармен қауіпсіздік шаралары.
37. Санитарлық-гигиеналық еңбек жағдайларын бақылау.
38. Қауіптен қорғау әдістері мен құралдары.
39. Жылу сәулелену көздерінен қорғау
40. Өндірістік үй-жайларға қойылатын талаптар
41. Өндірістегі жазатайым оқиғаларды тергеу

Есептер

1. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «К» станциясында автодрезина мен 3-ші жолға аралықтан келетін құрама пойызбен қақтығысты. *Мән-жайлар*: станция кезекшісі жолдардың бос болмағандықтан жол жөндеу бригада жұмысшылармен автодрезинаны шақыру бағдаршамы арқылы 3-ші жолдың соңына қабылдауын шешті. Жүргізуші бос емес жолға қабылданғанын білген жоқ. Нәтижесінде автодрезина 25 км/сағаттан аса жылдамдықта қақтығысты. Ол деполық жөндеу денгейінде зақымдалды, бірнеше жұмысшы жеңіл жарақат алды.

2. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Х» станциясында ДСП-нің бұйрығы бойынша транзитті пойыздан 8 бос цистерналар ағытылып, батыс қылтаның (горловина) шектеу бағананың қасына 4-ші қабылдап жөнелту жолына уақытша қойылды. Пойыз құрастырушының жетекшілігімен станцияның маневр локомотивімен ағыту орындалды. Вагондар 4 сағаттан аса қабылдап-жөнелту жолында тұрды және тежегіш табандықтармен бекітілмеген. Мамандырылмаған 6-шы жолға №6102 қалааралық пойызды қабылдаған кезде цистерналар өздігімен қозғалып келе жатқан пойыздың шетіне шықты. Нәтижесінде 1 цистерна мен 1 жолаушы вагон рельстен шығып кетті, бұл цистерна кезекті жөндеу денгейде, жолаушы вагон деполық жөндеу денгейге жөнделді. Қаза болғандар мен жарақаттанғандар жоқ.
3. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Н» станциясының кезекшісіне жоспар бойынша жолды түзете отырып, өткірақаулы (остродефектный) рельсті ауыстыру бойынша жоспарлы жол жұмыстарын жүргізу туралы ауызша өтінім жасалды. Өтінішті жол бригадирінің тапсырмасы бойынша аға жол жұмысшысы жасады. ДСП жұмыстарды ауызша орындауға рұқсат берді, бірақ тиісті журналға жазба жасамады және пойыз машинистеріне ескерту беру шараларын қолданбады. Жол жөндеу бригадасының қызметкерлері жөндеу жұмыстарын орындау тәртібін бұзды: бір рельсті торды екіншісіне қатысты 150 мм домкратпен көтерді. Нәтижесінде жұмыс орнында жөнелтілген пойыздың тепловозы 20 км/сағ жылдамдықпен аударылды. Машинист пен көмекшісі жеңіл жарақат алды.
4. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): Т-Б телімінің пойыз диспетчері радио байланыс арқылы 325 км телімінде қатты бүйір серпінді сезгені туралы машинисттен хабарлама алды. ДНЦ жол дистанцияның бастығынан 325 км телімге ақауларды жою және тексеру үшін жол жұмысшыларды жіберуді талап етті. Бірақ бағыттас келетін пойыздардың машинисттері мен станция кезекшілерін ескертпеді. Пойыздарға берілетін ескерту шараларды жасаған жоқ. Кезекті жөнелтетін №1215 жүк пойызды ескертпегендіктен бірнеше вагондар рельстен шығып кетті. Инвентарлық тізімінен 2 вагон алынды.
5. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Ш» станцияның қылтасында (горловина) келген жүк пойызбен және маневр жұмыстары жүргізілген топ вагондармен қақтығысты. *Мән-жайлар*: маневр кезінде пойыз құрастырушының көмекшісі ажырататын иінтіректі қалыпты жағдайға тұрғызуды ұмытып кеткен. Сонымен қатар, жолда қалған вагондар бекітілмеген. Шегіндіру кезінде вагондар тіркелмей, серпілістен пойыз қабылдау маршрут бағыты бойынша кетті. Нәтижесінде 14 вагон рельстен шықты, оның 4 инвентарлық тізімінен алынды. Жүктер бұзылған және жоғалған, бірқатар пойыздар станцияда өз уақыттарынан кешіктірілді.
6. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «А» станцияның кезекшісі жұп пойызды бос жолға қабылдау маршрутты дайындап, кіру бағдаршамын ашты. Күйзеліс күйінде болып ДСП жұп пойызды ұмытып, сол жолға тақ пойызға маршрутты дайындады. Бірақ кіру тақ бағдаршамы өзгертілмеген. Сонда ДСП радиобайланыс арқылы тақ пойыздың машинистіне кіру бағдаршамды өтуге тыйым салған жағдайда рұқсат берді. Келген жұп пойызды көргеннен кейін бір жолға екі пойыз келетіні есіне түсті, сол уақытта шатасып, қозғалыстағы тақ пойыз астындағы бұрылма бағыттамааны ауыстырды. Зақымданған жүк вагондар деполық жөндеу арқылы қалпына келтірілді.
7. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): Вагондар тұрған жолға кезекті ағытпаны бағыттау кезінде «К» станциядан маневрлерді

орындау барысында тежегіш табандықтармен бекітілмегендіктен итеруден аралыққа өтіп кетті. Көтерілу кезінде вагондар тоқтап, содан кейін олардың артынан жіберілген маневрлік локомотивпен аралықтан шығарылды. Вагондарға қарама-қарсы келе жатқан жүк пойызы ДСП және ДНЦ-ның шараларымен тоқтатылды. Қақтығыс болған жоқ. Алайда пойыз тоқтағаннан кейін оны бөліктерге бөлуге тура келді. Аралық 1 сағат 50 минут бос болмады.

8. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): Жүк пойызының келуі кезінде көрші жолда тұрған бос тұрған 9 жүк вагоны өздігінен қозғалысқа келіп, аралыққа жүріп кетті. Жолаушылар пойызымен соқтығысу болды. Соқтығысу нәтижесінде локомотив пен 1 вагон инвентарьдан шығарылғанға дейін бұзылды.
9. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «В» станциясында маневр жұмысы кезінде қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуы болды. *Мән-жайлар*: бір жолға 12 вагон қойылып, үш тежегіш табандықпен бекітілді. Бұл шарт станцияның техникалық реттеу актісіне сәйкес болды. Кейін тағыда 12 вагон қосылды, бірақ тежегіш табандықтары қосымша қойылмады, тек сол тежегіш табандықты шығыс бағытындағы соңғы вагонға ауыстырып қойылды. Осылайша 24 вагоннан құралған құрам 6 тежегіш табандықтың орнына (станцияның техникалық реттеу актімен қарастырылған), 3-мен қалдырған. 5-7 минуттан кейін 24 вагон өздігінен қозғалып бастады, №№43 және 51 бұрылма бағыттамааларды кесіп өтіп, станция қылтасында (горловина) тоқтатылды.
10. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Б» станциясында маневр жұмысы кезінде қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуы болды. *Мән-жайлар*: бір жолға 3 вагон қойылып, бір тежегіш табандықпен бекітілді. Бұл шарт станцияның техникалық реттеу актісіне сәйкес болды. Кейін тағыда 6 вагон қосылды, бірақ тежегіш табандықтары қосымша қойылмады, тек сол тежегіш табандықты шығыс бағытындағы соңғы вагонға ауыстырып қойылды. Осылайша 9 вагоннан құралған құрам үш тежегіш табандықтың орнына (станцияның техникалық реттеу актімен қарастырылған), біреумен қалдырған. 3-5 минуттан кейін 9 вагон өздігінен қозғалып бастады, №№35 және 41 бұрылма бағыттамааларды кесіп өтіп, станция қылтасында (горловина) тоқтатылды.
11. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Б» станция кезекшісі поезд диспетчерімен келіспей, жартылай автоматты бұғаттаумен жабдықталған бір жолды аралыққа шығатын маневрлерді орындады. Ключ-жезл орнына маневрлік локомотивке жол жазбасы берілді. Радиобайланыс тұрақсыз жұмыс істеді және толықтырылмаған ақпаратпен маневрлік құрам (қар тазалайтын) станцияға қайтарылады деп қате шешім қабылдады. Аралықтың босатылуын күтпей, ол жақын маңдағы дизельдік пойыз станциясынан кетуге келісім берді. Дизель-пойыздың машинисі аралықты басқа құраммен алып жатқанын көріп, шұғыл тежеуді қолданды және 40 м қаржинайтын құрамға жетпей тоқтады. Сонымен бірге, қартазалайтын құрамның машинисі жақындап келе жатқан қаламаңындағы дизель-пойызды көріп, өз құрамын станцияға өз бетінше отырғызды. Соқтығысуды болдырмады.
12. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «В» станциясының басқару пульгінде № 25 көрсеткі позициясын бақылау болмады. ДСП бұл туралы ДНЦ-ға баяндады, ол № 1701 поезды № 25 көрсеткіде тоқтату шартымен кіріс сигналына тыйым салу кезінде қабылдау туралы бұйрық берді, оны машинист тексеріп, оның жай-күйі туралы баяндады. ДСП № 1701 пойыз машинисіне № 25 көрсеткіні тексеру туралы ештеңе айтпастан, кіріс сигналына тыйым салу кезінде пойызды қабылдау туралы бұйрық берді. Пойыз станцияға 7 км/сағ жылдамдықпен тоқтаусыз келді. № 25 бұрылма бағыттамаасы қабылдау маршрутқа қарама-қарсы бағыты бойынша тұрды. Ол тепловоздың бірінші

арбасын кесіп өтті, ал екінші арбаның алдында ол үйкеліске ұшырады, қайтадан минус позицияға ауыстырылды, ал тепловоз екінші бөліммен рельстен шығып кетті. Пойыз тоқтатылды. Тақ басты жол бойымен пойыздардың қозғалысы 1 сағат 15 минуттан кейін қайта басталды.

13. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Ж» станцияның парк бойынша кезекші маневрлік жұмысқа басқару жүзеге асыра отырып, жұмыс жоспарын жасады, онымен тікелей орындаушыларды таныстырды және маневрлер орындауға рұқсат берді. Сонымен қатар, маневрлік диспетчер аға тұлға ретінде жұмыс жоспарын өзгертті және жаңа команданы тікелей маневрлік локомотив машинистіне берді. Нәтижесінде жолдардың бірінде тұрған вагондар мен локомотив қатты жылдамдықпен соқтығысқан, бұл жағдай вагондар мен локомотив рельстен шығып кетті және инвентарлық тізімнен 2 вагон алынған, локомотив капиталды жөндеуге жарамды.

14. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «У» станциясында құрамды тарқату кезінде сұрыптау дөңес арқылы жолға сұйытылған газбен тиелген топ цистерналар локомотивсіз бағытталған. Осы жағдайда вагондарды баяулатқыштармен тежеу осындай болды: қауіпті жүкпен тиелген вагондар жолдағы вагондарға жоғарғы жылдамдықпен келген. Қақтығысу кезінде бір цистерна көтеріліп автотіркегіштің бастиегімен қасындағы цистернаны соқты. Бұл ақаулық бірден байқалмады, зақымданған цистернадан газ шығып тұрды. Станцияның белгілі бір аумақтарда жоғарғы концентратты ауа-газдық қоспа пайда болған. Кездейсоқ жағдайда бұл қоспа ұшқыннан өртенді. Адамдар қаза тапты, топ вагондар өртенді.

15. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «А» станциясы қолайсыз профилде орналасқан: Тақ бағытындағы станцияға кіру қолданыстағы көтеру еңістігі жоғары болған. ДСП уақытылы емес маршрутты дайындады және жүк пойзы тоқтағаннан кейін кіру бағдаршамды ашты. Пойыз қозғалу кезінде кіру бағдаршамды ашылғаннан соң вагондарды біреуінде автосцепка ажыратылды. Пойызды бөлшектеп шығаруға тұра келді. Кестеден тыс аралық 1 сағ. 30 мин. бос болмады.

16. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «Д» станциясының бір жолына байланыс желісі қызметкерлерінің бригадасымен мотовоз келді. Бірқатар пойыздарды жіберіп алғаннан кейін, бұл мотовозды қайтадан жұмыс істеуге жіберу жоспарланған болатын. Мотовоз келгеннен кейін алдымен пайда болып, жолдың жұмыспен қамтылуын бақылау жоғалды, бірақ ДСП пойыздардың қозғалысы бойынша шұғыл операциялармен айналыса отырып, уақытылы ешқандай шара қолданбады, содан кейін жолда тұрған мотовоз туралы «ұмытып кетті». Жолдың ластануына байланысты жолдың жұмыспен қамтылуын бақылау болған жоқ. Жолдың бос екендігін тексермей, ДСП пойызды мотовоз алып жатқан жолға қабылдау бағытын дайындап, кіріс және шығыс сигналдарын ашты. Мотовоз шығыс сигналы оған ашық екенін қабылдап, қозғала бастады. Пойыз жүргізушісі жылдамдықты төмендетпестен кіріс және шығыс сигналдарының ашық екенін көріп, станцияны аралап, шығыс қылтасына (горловина) мотовозды қуып жетті. Төтенше тежеуді қолдана отырып, соқтығысудан аулақ болу мүмкін болмады. Мотовоз сынған, адамдар қаза тауып, жараланған, тепловоз зақымдалған.

17. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «П» сұрыптау станциясында құрамды сұрыптау дөңесте тарқату кезінде қолданыстағы ережелерді бұза отырып, локомотивсіз сырғанақтан сұйытылған газ тиелген цистерналарды «дөңестен түсіруге болмайды» трафаретімен ағыту жіберілді. Бұл ретте жолда тұрған вагондар тобына ағытпаның жақындау жылдамдығы асып түсті. Соқтығысудан вагондардың бірі көтерілді және көршілес цистернаның

қазаны автотіркегіштің басымен тесілді. Біраз уақыттан бері тесік арқылы сұйытылған газ ағып, станцияның белгілі бір аумағында жоғары концентрацияланған ауа-газ қоспасын құрады. Кездейсоқ ұшқыннан бұл қоспа тұтанды, ауыр зардаптармен өрт шықты, адамдар қайтыс болды.

18. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): «С» станцияның кезекшісі жұп пойызды бос жолға қабылдау маршрутты дайындап, кіру бағдаршамын ашты. Күйзеліс күйде болып жұп пойызды ұмытып, сол жолға тақ пойызға маршрутты дайындады. Бірақ кіру тақ бағдаршамы өзгертілмеген. Сонда ДСП радиобайланыс арқылы тақ пойыздың машинистіне кіру бағдаршамды өтуге тыйым салған жағдайда рұқсат берді. Келген жұп пойызды көргеннен кейін бір жолға екі пойыз келетіні есіне түсті, сол уақытта шатасып, қозғалыстағы тақ пойыз астындағы бұрылма бағыттамааны ауыстырды. Зақымданған жүк вагондар деполық жөндеу арқылы қалпына келтірілді.

19. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): В-Д даражолды аралықта жұп пойыздар бүкіл аралыққа итергіш локомотивтермен жүрді және «итергіштер» әдетте олар итеріп жатқан пойызбен бірге келді. Кезекті поезд келгеннен кейін аппарат бойынша ДСП поездың келгені туралы бұғаттау сигналын берді. Содан кейін ол көрші станциядан пойызды жөнелтуге рұқсат сұрады және оны алғаннан кейін пойызды аралыққа жіберді, сол кезде ақауға байланысты итергіш локомотив болған. Локомотив пен 21 вагонның түсуімен қақтығыс болды. Пойыздың локомотив бригадасы қаза тапты. 7 вагон инвентарлық тізімнен шығарылуы керек.

20. Қозғалыс қауіпсіздігін бұзылуы жағдайына жіктеу беру (ҚҚБ): К-Л даражолды аралықта пойыздың мәжбүрлі тоқтауы кезінде вагондар тобы одан ажыратылып, пойыз жөнелтілгеннен кейін аралықта қалды. Жартылайбұғаттау құрылғылары пойыздың станцияға келуін тіркеді, бірақ оның соңғы вагонда пойыз сигналысыз келгені мән берген жоқ. Сол станциядан қарсы бағытта жүк пойызы жіберілді. Аралықта вагондар тобын байқаған және шұғыл тежеуді қолданған жүргізушінің мұқияттылық арқасында соқтығысу ауыр зардаптарға әкелмеді. Вагондарды аралықтан осы пойыз станцияға итеріп жіберді, бірақ аралық кестеден тыс 1 сағ. 18 мин. бос болмады.

21. Тәуліктік жүк ағынын және вагон ағынын анықтаңыз: жылдық жүк ағынын – 130000 т/жыл, $k_n = 1,2$; $P_{\text{тех}} = 69$ т.

22. Тәуліктік жүк ағынын анықтаңыз, егер станцияда жылдық жүкайналымы 180000 мың тонна.

23. Тәуліктік вагон ағыны $N_{\text{сут}} = 15$ ваг/тәулік, маршрут құрамындағы вагон саны 40 вагон болғанда, маршрут санын анықтаңыз.

24. 20-тонналық контейнерлерде тасымалдау кезіндегі вагондардың тиеудің орташа техникалық нормасын анықтаңыз.

25. Жүктердің жеткізу мерзімін анықтаңыз: $t_{\text{нк}} = 1,5$ тәул., $L_{\text{каш}} = 7500$ км.

26. 5-тонналық контейнерлерде тасымалдау кезіндегі вагондардың тиеудің орташа техникалық нормасын анықтаңыз.

27. Тәуліктік вагон ағыны $N_{\text{сут}} = 37$ ваг/тәулік, маршрут құрамындағы вагон саны 20 вагон болғанда, маршрут санын анықтаңыз.

28. Тәуліктік жүк ағынын және вагон ағынын анықтаңыз: жылдық жүк ағынын – 260000 т/жыл, $k_n = 1,2$; $P_{\text{тех}} = 64$ т.

29. Тәуліктік жүк ағынын анықтаңыз, егер станцияда жылдық жүкайналымы 200000 мың тонна.

30. Тәуліктік вагон ағыны $N_{сут} = 70$ ваг/тәулік, маршрут құрамындағы вагон саны 45 вагон болғанда, маршрут санын анықтаңыз.
31. Тәуліктік вагон ағыны $N_{сут} = 70$ ваг/тәулік, маршрут құрамындағы вагон саны 55 вагон, тәуліктік жүкағын – 1 560 т/тәулік болғанда, маршрут санын анықтаңыз.
32. Құрамның масса бруттосы – 4 500 т, вагонның масса тарасы – 22 т, вагонның тиеудің техникалық нормасы – 69 т/ваг болғанда, маршрут құрамындағы вагон санын анықтаңыз.
33. Тәуліктік вагон ағынын анықтаңыз: жүк – ыдысты-дара жүк (майда жөнелтпе), тәуліктік жүк ағын – 1 560 т, $k_n = 1,1$.
34. Тәуліктік жүк ағынын және вагон ағынын анықтаңыз: жылдық жүк ағынын – 130000 т/жыл, $k_n = 1,2$; $P_{тех} = 69$ т.
35. Тәуліктік жүк ағынын және вагон ағынын анықтаңыз: жылдық жүк ағынын – 140000 т/жыл, $k_n = 1,1$; $P_{тех} = 60$ т.
36. 20-тонналық контейнерлерде тасымалдау кезіндегі вагондардың тиеудің орташа техникалық нормасын анықтаңыз.
37. Жүктердің жеткізу мерзімін анықтаңыз: $t_{нк} - 1$ тәул., $L_{каш} - 6000$ км.
38. Жөнелтпенің түрі – маршруттық.
39. Тәуліктік вагон ағынын анықтаңыз: тәуліктік жүк ағын – 1500 т/тәул, тиеудің техникалық нормасы – 69 т.
40. Тәуліктік вагон ағынын анықтаңыз: тәуліктік жүк ағын – 1600 т/тәул, тиеудің техникалық нормасы – 68 т.
41. Тәуліктік жүк ағынын анықтаңыз: жүк – үйілме бидай, жылдық жүк ағын – 850 000 т, $k_n = 1,2$, вагонның жүккөтерімділігін пайдалану коэффициенті – 0,6.

Көлік қызметтері және бизнес
кафедрасының меңгерушісі



Р.Д. Мусалиева

Логистика және бизнес
институтының директоры



К.Ж. Даубаев