

[3] Ахрамович И.Л., Когут С.А., Терещенко Ф.В. Методика определения ожидаемой стоимости гарантийных обязательств предприятия-изготовителя //Надежность. – 2013. – № 3. – с.76-81.

[4] Бахчисарайцев Х.Э. Правила о гарантийных сроках и повышение качества промышленной продукции [Текст]. – // Советское государство и право. –1963. – № 1.- с. 114-118.

[5] Белозерова И.Г. Экономический эффект, возникающий при совершенствовании системы планирования перевозок грузов [Электронный ресурс]/ И.Г. Белозерова //Инженерный вестник Дона. – 2013. - №3.

ӘОЖ 658.1

Ә. Әскералы, Н. Сабралиев

Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль жол институты

Ғылыми жетекші: **Жанбирова Жұмажан Ғинаятұлы**

Логистика және көлік академиясы. Алматы қ., Қазақстан

mr.asiet@mail.ru, Sabraliev51@mail.ru

ЖОЛ АПАТЫН ТӨМЕНДЕТУ МАҚСАТЫНДА ҰСЫНЫЛАТЫН ІС-ҚИМЫЛДАР АЛГОРИТМІ

Аннотация: В Республике Казахстан проведены экономические реформы, которые дали определенные положительные результаты в формировании и развитии автомобильного транспорта и сетей, автомобильных дорог, а также имеются проблемные моменты, замедляющие развитие транспортного комплекса. Страны, достигшие высоких показателей безопасности дорожного движения, доказали, что ДТП можно контролировать. Нововведения, внесенные лидерами, получают и адаптируются через другие страны мира, которые имеют благоприятные возможности для чтения, избегания ошибок и ускорения достижения цели снижения аварийности с помощью проверенных решений.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, безопасность, дорожное движение, аварийность, мероприятия, контроль.

Abstract. In the Republic of Kazakhstan, economic reforms have been carried out that have given certain positive results in the formation and development of road transport and networks, highways, and there are also problematic moments that slow down the development of the transport complex. Countries that have achieved high road safety indicators have proved that accidents can be controlled. The innovations introduced by the leaders are received and adapted through other countries of the world, which have favorable opportunities for reading, avoiding mistakes and accelerating the achievement of the goal of reducing accidents with the help of proven solutions.

Keywords: road transport, safety, traffic, accidents, events, control.

Қазақстан Республикасында автомобиль көлігі мен желілерін, автомобиль жолдарын қалыптастыру мен дамытуда белгілі бір оң нәтижелер берген экономикалық реформалар жүргізілді, сонымен қатар көлік кешенінің дамуын баяулататын проблемалық сәттер де бар [1].

Мысалы 01.07. 2021жылғы мәлімет бойынша Қазақстанда барлығы 4 026 069 автокөлік тіркелген, оның ішінде 3 605 371 жеке тұлғаларда, қалған 420 698 заңды тұлғаларда.

Сонымен қатар осы үстіміздегі жарты жылдықта елімізде 5786 жол апаты орын алып, 779 адам сол жерде қайтыс болып, 7639 адам жарақат алған. Бұл көрсеткіштер

2020 жылғы алғашқы жарты жылдықпен салыстырғанда 10, қайтыс болғандар 9,4 және жарақат алғандар 9,9 пайызға өскен [2].

Сондықтан жол көлік оқиғаларын еңсеру жолдарын анықтау, зерделеу және іздестіру көлік республиканың әлеуметтік-экономикалық дамуының тежеуші факторына айналмауы үшін қажет.

Елімізде бұл бағытта ауқымды және жүйелі жұмыс қажет және бұл жұмыстың едәуір бөлігін жергілікті деңгейде орындауға болады. Сондықтан ұсыныстар негізінен жол полициясы, жобалау, қоғамдық ұйымдар және жергілікті әкімшіліктер деңгейінде жұмыс істейтін жауапты қызметкерлеріне арналған.

Ұсыныстардың құрылымы жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру жолдарының жүйелі көрінісін қалыптастыруға бағытталған. Ұсыныстардағы кейбір ақпарат қысқаша, жауапкершілік пен жергілікті өзін-өзі басқару мүмкіндіктері аясында практикалық маңызы бар, ресейлік және шетелдік тәжірибелерден алынған мысалдармен егжей-тегжейлі келтірілген.

Ұсыныстар үш бөлімнен тұрады:

1-бөлім: Жергілікті өзін-өзі басқару деңгейінде жол жүрісі қауіпсіздігін арттыру жөніндегі міндеттерді шешуге арналған жалпы ұсынымдар.

2-бөлім: Жергілікті өзін-өзі басқару деңгейінде жол қауіпсіздігін арттыруға арналған құралдар.

3-бөлім: Жергілікті өзін-өзі басқару деңгейінде жол көлік қозғалысының қауіпсіздігін арттыру бойынша қауымдастырылған бағдарламаны әзірлеу жөніндегі ұсынымдар.

Техникалық, технологиялық және экономикалық аспектілермен қатар, ұсыныстарда сыни маңыздылықтың қазіргі заманғы мәселелері, мысалы:

-жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлық моделін түзейтін әлеуметтік органы қалыптастыру үшін азаматтық қоғамды жандандыру. Көшбасшы елдердің тәжірибесі дәлелдегендей, жол жүрісі қауіпсіздігінің орнықты ұлттық жүйесінің шарты белсенді азаматтық қоғам болып табылады, оны дамытуды азаматтардың өздері бастамашылық етеді, сондықтан да, әрқашан "төменнен жоғары қарай" бағытталған;

-биліктің, бизнестің және азаматтық қоғамның әріптестігін дамыту, жол қауіпсіздігінің ортақ міндеттерін шешу үшін олардың ресурстарын жұмылдыру және біріктіру;

-жол қауіпсіздігін арттыру міндеттерін жергілікті өзін-өзі басқарудың басқа міндеттерімен, атап айтқанда жол желілерінің өнімділігін қамтамасыз етумен, жергілікті экономиканы дамытумен, жұмыспен қамтуды арттырумен, өмір сүру ортасының сапасын, мәдени мұра мен қоршаған ортаны сақтаумен интеграциялау.

Автомобильдендіру деңгейінің көтерілуі жол-көлік оқиғалары мен олардың құрбандары санының өсуін тежеу бойынша шешімдер іздеумен қатар жүрді. ЖКО тәуекелін және олардың салдарын төмендетуге жол, автомобиль жасау, білім беру, денсаулық сақтау, жол жайластыруы мен бейнелеу материалдарын өндіру сияқты жекелеген ұйымдар мен салалар үлес қосты. Бытыраңқы қызмет біртіндеп үйлестіру мен кешенділікке ие болды. Апаттылықты төмендету бойынша үздік нәтижелерге әртүрлі ведомстволардың күш-жігерін біріктірген мақсатты бағдарламалардың көмегімен қол жеткізілді [3,4].

Ақпараттық оқшаулауда ұзақ уақыт болған ресейлік мамандар үшін бүгінде көлік құралдарының ұлттық паркінің сандық өсу кезеңі үшін жол апатын төмендету бойынша дұрыс іс-қимылдар алгоритмін білу және қолдану өте маңызды.

1 кесте - Көлік құралдары паркінің сандық өсу кезеңінің сипаттамалары

Сандық өсу кезеңіне тән әлеуметтік-экономикалық ерекшеліктер	Осы кезеңде авариялықтың өсуіне ықпал ететін себептердің ерекшелігі	Авариялықты төмендету үшін неғұрлым тиімді тәсілдер мен шараларға қажеттілік
1. Нарықтық нарықтық қатынастар	Ұтқырлыққа жоғары қажеттілік	Қауіпсіздікті қамтамасыз етудің дәстүрлі тәсілдерінен жана, жауап беретін өзгерістерге көшу
2. Көлік құралдарына сұранысты тұрақты арттыру	Жеке автомобильдер санының өсуі олардың қолжетімділігін арттыру нәтижесі және жүргізушілер санының өсуі	Өнімділік пен сапаны арттыру: тіркеу, есепке қою, техникалық тексеруден өту, жүргізушілерді даярлау рәсімдері.
3. Халықтың басым бөлігінің сатып алу қабілетінің төмен болуы	Ұлттық парк құрамында арзан, ескі және қауіпсіз көлік құралдарының үлесінің артуы	Қоғамдық көлік қызметтерінің сапасын жақсарту және жана жағдайларда оның даму стратегиясын қабылдау Қалаларда жеңіл қозғалыс үшін жағдайларды жақсарту (жаяу жүргіншілер, велосипед, арбалар)
4. Жүргізушілерді даярлау сапасын төмендеуі	Жол қозғалысына қатысушылар құрамында нашар дайындалған және тәжірибесі жоқ жүргізушілердің артуы	Жүргізушілерді даярлауға қойылатын талаптарды арттыру, автомобильді басқару дағдыларын жақсарту үшін бағдарламаларды жаңарту және кеңейту
5. Жол жүрісі қауіпсіздігін арттыру жөніндегі ұлттық саясаттың болмауы	Жол апатының жалпы деңгейінің тұрақты төмендеуін қамтамасыз етуге жекелеген спазматикалық шараларды жүргізу	Жалпыұлттық мақсат қою және күш-жігерді біріктіру саясатын жүргізу құралдарын дамыту және ЖКО-сын төмендетуге бағытталған шаралардың экономикалық негіздемелері
6. Халықтың едәуір бөлігінде пайда табуға ұмтылу, мәртебесін көрсету, өзін-өзі бекітуге қажеттілік сияқты көліктік мінез-құлық үшін басшылық әрекеттердің болуы	Азаматтардың мінез-құлықның басты себептері тізбесінде «қауіпсіздік» себебінің болмауы: А. ақпараттандыруды, сезінуді, мәдениетті, В. әлеуметтік орта талаптарын С. денсаулығы мен айналасындағылардың өмірі үшін жасалатын бұзушылықтар мен тәуекел үшін барабар жазалар	Жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлықның қауіпсіз моделін қалыптастыруға, жол ақпаратын беруге, оқытуға, көлік мәдениетін арттыруға, қауіпсіздік пайдасына бағытталған халықтың сыни массасын арттыруға бағытталған жүйелі шаралар; Осы әлеуметтік ортада көпшілік ашылықтың мінез-құлқының түзете бастағанда әлеуметтік нивелирлеу тетігін іске қосу;
7. ЖКО-ға себеп болған бұзушылықтар үшін зардаптар мен жаза шараларының ауырлығының барабар болмауы	Жазаланбағандықтан бұзушылықтар санының өсуі	Жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін жазаларды бақылауды күшейту және олардың ЖКО салдарының ауырлығына сәйкес келуін қамтамасыз ету

<p>8. Жол инфрақұрылымы мүмкіндіктерінің қоғамның ұтқырлыққа өсіп келе жатқан қажеттіліктеріне сәйкес келмеуі, артық жүктемені ұлғайту, желі өнімділігін және жөнелту және межелі пункттер арасындағы қатынас жылдамдығын төмендету</p>	<p>Жол кеңістігі мен жол жайластырудың, тұрақ қуаттарының және автомобиль сервисі объектілерінің ташшылығы, әртүрлі бағыттағы көлік ағындары мен көлік пен жаяу жүргіншілер ағындары арасындағы жанжалдар ықтималдығын арттыру.</p>	<p>Қозғалысқа қатысушылардың осал санаттарының (балалардың, жаяу жүргіншілердің, велосипедшілердің) қорғалуын арттыру; Ағындар қозғалысының бірқалыпты болуын арттыру (кәріздеу, жылдамдықты тежеу, апаттылық шоғырланған және жоғары әлеуетті тәуекел учаскелерінде ЖКО тәуекелдерін төмендету); Қауіпсіз жолдарды жобалаудың және жол қозғалысын ұйымдастырудың жаңа қағидағтарына, жоғары тығыздықтағы барабар көлік ағындарына көшу қажеттілігі</p>
<p>9. Қызметтер мен мекемелердің, атқарушы, заңнамалық органдардың және жалпы азаматтық қоғамның авариялылық себептерін жоюға бағытталған үйлестірілген іс-қимылдарға дайындығының болмауы</p>	<p>Өзгерістерге және қазіргі проблемаларға жедел ден қоюдың болмауы, ескерту құжаттарына қабілетсіздігі ЖКО тәуекелін төмендету үшін іс-әрекеттер</p>	<p>Сабақтас ведомстволар мен пәндер мамандарының күш-жігерін біріктіру</p>
<p>10. Жер пайдалану мен көлікті дамытуды жоспарлауды дезинтеграциялау кезінде қалаларда құрылыс салу</p>	<p>Көлік инфрақұрылымы қызметтеріне сұраныс пен оның мүмкіндіктері (ұсынысы) арасындағы алшақтық, көлік және жаяу жүргіншілер арасындағы жанжалдар, жаяу жүргіншілердің қатысуымен авариялықтың өсуі, қалаларда тұру ортасының қауіпсіздігі мен сапасын төмендету.</p>	<p>Автомобильдендіру деңгейінің көтерілуіне карамастан, тұру ортасының сапасын кешенді арттыруды және азаматтардың осал санаттарын (балалар, қариялар және т.б.) қорғауды қамтамасыз ететін бас жоспарлардың, кешенді құрылыс схемаларының құрамында көлік пен жерді пайдалануды дамыту перспективаларын ықпалдастыратын жаңа сапаны жоспарлауға көшу.</p>

Қорытынды:

1. Пайдаланудан шығатын автомобильдерді жаңа, неғұрлым қауіпсіз және экологиялық автомобильдермен ауыстыру салдарынан көлік құралдары паркінің сапасын арттыру;
2. Жүргізушілердің, ұйымдардың, бақылаушы органдардың тәжірибе алуы;
3. Заңнаманы, нормативтерді, стандарттарды, ережелерді жетілдіру;
4. Жол инфрақұрылымын өсіп келе жатқан сұранысқа және жаңа талаптарға бейімдеу, «пайдаланушы төлейді» қағидатын кеңейту және экономикалық құралдардың көмегімен сұраныс/ұсынысты реттеу;
5. Қоғамдық және жеңіл (жаяу жүргіншілер, велосипед) халықтың күнделікті ұтқырлығын қамтамасыз ету үшін көліктің анағұрлым өнімді түрлерінің рөлін арттыру.

ӘДЕБИЕТТЕР

- [1] Жанбиров Ж. Автокөлік логистикасы негіздері. Оқулық. Алматы. «Эверо» баспасы, 2014 -496 бет
- [2] gov.kz/memleket/entities/qriim
- [3] Бычков В.А. Экономика автотранспортного предприятия: учебник/ В.А. Бычков. – М.: Инфра, 2006. – 524 с.
- [4] Горев А., Олещенко Е.М. Организация автомобильных эксплуатации автотранспорта и безопасность движения/ А. Горев, Е.М. Олещенко. – М.: Академия, 2006.

УДК 625.096

Д.А. Оразбаева^а, С.Н. Киялбай^б, Г.Б. Кашаганова^с
Академия логистики и транспорта, Алматы, Казахстан
dinara_o.a@mail.ru, sanina8@mail.ru, guljan_k70@mail.ru

**ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА
ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА В МЕСТАХ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНО-
РЕМОНТНЫХ РАБОТ**

Аннотация. В работе представлены результаты исследования, а также проанализированы причины совершения ДТП в местах производства дорожно-ремонтных работ. Исследования потока автомобилей проезжающих через участок дорожных работ и регулирование скоростного режима проводилась по 5 этапам. Установлены: зависимость среднего значения величины замедления автомобилей от начальной скорости движения, вынужденные изменения полос движения, объезд участков, где проводились ремонтные работы, изменения полосы движения, перераспределение автомобилей по ширине проезжей части и безопасный маневр автомобилей. Во время исследования установлено, что при дорожных ремонтных работах автомобили вынуждены проезжать эти участки после остановки перед ним. С ростом интенсивности движения количество останавливающихся автомобилей повышается, увеличивается время ожидания приемлемых интервалов, и безопасный проезд участка дорожных работ возможен только при наличии принудительного (активного) регулирования движения. В результате исследований показана эмпирическая зависимость среднего значения величины замедления автомобилей от начальной скорости движения.

Ключевые слова: дорожно-транспортного происшествя (ДТП), скорость движения транспортного потока, дорожно-ремонтные работы, торможение автомобилей, интенсивность движения, скоростной режим транспортного потока, проезжая часть.