

СЕКЦИЯ «АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ»

Аманжолова М., Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, магистрант
Есенгулов Д., Академик Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды университеті, магистрант
(*Ғылыми жетекшісі — педагогика ғылымдарының докторы, профессор Тажиғұлова Г.О.*)

ТРАНСПОРТТЫҚ ЖҮЙЕНІ МОДЕРНИЗАЦИЯЛАУДЫ ТЕХНИКАЛЫҚ ҚАРАУДЫҢ ДИАГНОСТИКАЛЫҚ ЖОЛДАРЫ АРҚЫЛЫ ЖҮЗЕГЕ АСЫРУ

Қазіргі уақытта автомобиль көлігі паркінің қарқынды өсуі жалғасуда, ең алдымен жеңіл автомобильдердің үлесі өсуде. Парк өсімі автотехникалық қызмет көрсету және жөндеу саласын тиісті дамытуды талап етеді. Осы саладағы өсіп келе жатқан бәсекелестік, сондай-ақ автомобиль көлігінің жылжымалы құрамын пайдалану қарқындылығын ұдайы арттыру техникалық сервис кәсіпорындарында қызмет көрсету процестерін жетілдіруді талап етеді.) Бұл жетілдіру техникалық қараудың диагностикалық жолдары арқылы жүзеге асады. Бұл жұмыста транспорттық жүйені модернизациялау жолдарын жетілдіру туралы ақпарат беріледі.

Көлік-жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды ұйымдастыратын экономика, шаруашылық саласы. Қазіргі заманғы серпінді өзгертін жағдайларда көлік біртіндеп мемлекеттің дамуындағы маңызды элементке айналады. Көлік әр түрлі тоннажды жолаушылар мен жүктерді тасымалдайтын саладан, экономика жағдайына толық көлемде әсер ететін салааралық жүйеге реформаланады. Өндірістің бірыңғай процесінің құрамдас бөлігі бола отырып, көлік саласы елдің өндірістік ресурстарын қолданудың тиімділігін қамтамасыз етеді.[1, 126]

Автосервис қызметтері нарығындағы қазіргі заманғы бәсекелестік жағдайлар, жерге жоғары жалдау ақысы, салық жүйесі кәсіпорындарға қызмет көрсету тәсілдерін өзгертуге және жаңартуға, өз бөлімшелері мен құрылымдары жұмысының тиімділігін арттыру жолдарын іздеуге мәжбүр етеді.

Заңды түрде ТҚҰ саны бір диагностикалық желінің өткізу қабілеті жылына орташа есеппен 10000 АҚТС құрауы тиіс деген шартпен анықталады. Бірақ қазіргі заманғы диагностикалық жабдықты қолдану салдарынан көлік құралдарының техникалық жай-күйін диагностикалау бойынша орындалатын жұмыстардың еңбек сыйымдылығының төмендеуі диагностикалық желілердің өткізу қабілетінің артуына алып келеді. Бұл ТҚҰ-ның өндірістік бағдарламамен қамтамасыз етілмеуінің себебі болуы мүмкін және соның салдарынан олардың жұмысының тиімділігінің төмен болуына әкеледі. Екінші жағынан, көлік құралдары паркі санының жоғары өсу қарқынына байланысты жеке алынған өңірде диагностикалық желілердің өткізу қабілеті жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін диагностикалау жөніндегі қызметтерге сұранысты толық көлемде қанағаттандыру үшін жеткіліксіз болатын жағдай туындауы мүмкін. Жоғарыда айтылғандардың барлығы негізгі мақсаттарының бірі жол қауіпсіздігіне тікелей әсер ететін көлік құралдарының техникалық - жай-күйін анықтау болып табылатын ГТҰ жүйесінің жұмыс істеу тиімділігіне теріс әсер етеді.

Жоғарыда көрсетілгендермен қатар, халықтың қажеттілігі де өзгереді. Бүгінгі күні көлік иесі хабардар және талап етілген.

Қазіргі кезеңде нарықтағы жоғары позицияны және тұтынушылардың сенімін ұстау үшін кәсіпорын басшылығына ТҚС-да жұмыс істейтін сервистік жүйелер клиентке мұқият қарауды, техникалық қызмет көрсету (ТК) және жөндеу бойынша жұмыстарды жүргізуге өтінімді дұрыс орындауды, клиенттің сервистік орталыққа бірінші рет келуі кезінде автомобильдің ақауларын жоюды қамтамасыз етуі маңызды. Қызмет көрсету кезінде жұмыстың нашар сапасына наразылықтар нөлге түсуі тиіс. Қызмет көрсету технологиясы мыналарды қамтамасыз етуі тиіс: кәсіпорын иесі мен қызметке тапсырыс беруші үшін ең аз шығын; қызметті орындаудың ең аз уақыты; жұмысты орындаудың жоғары сапасы. Мұндай клиентке бағытталған бағыт-кәсіпорындардың одан әрі тиімді қызметінің негізгі ресурстарының бірі. [2, 1076]

Техникалық сервис кәсіпорындарында(ТСК)өтінімдер ағыны автомобильдер паркінің көлеміне, автомобиль сервис кәсіпорындарының орналасқан жеріне, маусымдық құбылыстарға және басқа да бірқатар факторларға байланысты, сондай-ақ жоспарланбаған уақытқа ТҚ аймағының жұмыс орнын ала отырып, жөндеу процесінде анықталған және ықтимал сипаты бар автомобильдердің күрделі диагностикаланатын ақауларына байланысты. [3, 526]

Техникалық байқауды өткізу кезінде бақылау-диагностикалық жұмыстарды жүргізу арқылы көлік құралдарының техникалық жай-күйін техникалық нормативтік құқықтық актілердің талаптарына сәйкестігін тексеру жүзеге асырылады.

Көлік құралдарын техникалық байқау көлік құралдарын техникалық байқауды жүргізуге рұқсаты бойынша көрсетілген Министрлік белгілеген диагностикалық станцияларға қойылатын талаптарға сәйкес келетін диагностикалық станцияларда олардың мемлекеттік тіркелген жеріне қарамастан жүргізіледі. [4, 2176]

Техникалық байқаудан өту үшін диагностикалық станция қызметкері: тиісті санаттағы механикалық көлік құралын басқару құқығына арналған талоны бар жүргізуші куәлігі (бұдан әрі – жүргізуші куәлігі);

көлік құралын тіркеу туралы куәлік (бұдан әрі – техпаспорт);

техникалық байқауды өткізу үшін ақы төленгенін растайтын құжат.

Диагностикалық станциялар техникалық байқауды өткізу бойынша қызметтердің тарифтерін дербес қалыптастыруға құқылы, сондықтан әр түрлі станцияларда осы қызметтердің құны өзгеше болуы мүмкін.

Техникалық байқауды өткізу үшін төлемді алдын ала қолма-қол ақшасыз есеп айырысу арқылы да, диагностикалық станцияда да жүргізуге болады.

Бақылау-диагностикалық жұмыстардың нәтижелері бойынша диагностикалық станция 3 данада көлік құралының диагностикалық картасын ресімдейді. Осы картаның бірінші данасы оның иесіне беріледі және осы станцияның техникалық байқауды өткізу үшін қажетті Бақылау-диагностикалық жұмыстарды орындау фактісін растау болып табылады.

Техникалық байқауды өткізу мерзімділігі рұқсаттың қолданылу мерзімімен және сертификатта тиісті белгімен анықталады. [5, 2566]

Техникалық байқаудан рұқсат пен сертификатта көрсетілген айдың соңына дейін өту қажет.

Автомобиль сатып алу кезінде техникалық байқаудан өтудің кейбір ерекшеліктерін атап өткен жөн:

егер автомобиль сатып алынған және тиісінше тіркелген болса, алдыңғы техникалық байқаудан кейін қанша уақыт өткеніне қарамастан, мемлекеттік тіркеуден өткен сәттен бастап 10 күн ішінде ол техникалық тексеруге ұсынылады;

егер автомобиль сатып алынса және тіркелсе, бұл ретте оның шығарылған жылынан бастап шығарылған жылын қоса алғанда 2 жылдан аспайтын уақыт өтсе, оған қатысты техникалық байқау жүргізілмейді. Бұл жағдайда ұйымдастыру қажет кейін 10 күннен кешіктірмей мемлекеттік тіркеу автомобильдің жүгінуге рұқсатты беру .

Ұйым техникалық байқаудан өтуден басқа, көлік құралын жол қозғалысына қатысуға жіберуге рұқсат алған жөн, өйткені онсыз көлік құралының техникалық байқаудан өткені туралы құжатта белгі қойылмайды және көлік құралы жол қозғалысына қатысуға жіберілген болып табылмайды.

ГТҰ шеңберінде көлік құралдарының техникалық жай-күйін анықтау жөніндегі Бақылау-диагностикалық жұмыстар мамандандырылған техникалық байқау пункттерінде (ТҚҰ) жүргізіледі. ТҚҰ — дағы технологиялық процесс* жеке операциялар орындалатын, жүйелі орналасқан бекеттерден тұратын диагностикалық желілерде жүзеге асырылады-автомобильдің тиісті тораптары мен жүйелерінің техникалық жай-күйі анықталады.

Техникалық байқау пункттерінде орындалатын Бақылау-диагностикалық жұмыстардың көлемі АҚТС ГТҰ жылдық өндірістік бағдарламасына байланысты. Бұл көрсеткіш "кездейсоқ" өлшем болып табылмайды және есептік кезеңде мемлекеттік техникалық байқаудан өтуге жататын көлік құралдарының санымен анықталады [5, 33]. Аймақта АҚТС ТҚЖ диагностикалық желілерінің қажетті санын анықтау маңызды құрамдас болып табылады - Жол қауіпсіздігі деңгейіне тікелей әсер ететін көлік құралдарын мемлекеттік техникалық байқау жүйесін заңнамалық реттеу.

Қазақстан экономикалық дамушы елдер арасында жол-көлік оқиғаларының (ЖКО) деңгейі бойынша айтарлықтай жоғары деңгейде. Жүргізілген зерттеулердің нәтижелері ЖКО-ға қатысқан автокөлік құралдарының 30% - дан астамы оларды пайдалануға тыйым салынған ақаулар болғанын көрсетті. Ақаулы автомобильдердің жалпы санының 29% тежегіш жүйесінің, 20% рульдік басқарудың және 19% жарық аспаптарының ақаулықтары болған. Әдеби көздерді талдау көлік құралдарының техникалық ақаулығынан ЖКО-ның үлесі ЖКО-ның жалпы санының 25% - ын құрайтынын көрсетті, бұл ресми статистика мәліметтерінен 6 есе артық. Бұл бірқатар жағдайларда ЖКО болған кездегі автомобильдің нақты техникалық жағдайын анықтау мүмкін еместігіне, сондай-ақ оларды құжаттау мен талдаудың қолданыстағы тәжірибесінің белгілі бір кемшіліктеріне байланысты.

Автомобиль құралдарының техникалық жай-күйін мемлекеттік қадағалаудың негізгі нысаны мемлекеттік техникалық байқау (МТК) болып табылады. Қазіргі уақытта техникалық байқау жүргізу

жөніндегі функцияларды жол қозғалысы қауіпсіздігінің мемлекеттік инспекциясынан (ГИБДД) жеке компанияларға беруді көздейтін бірқатар заң жобалары бар. Қағидатты сәттердің бірі өзін-өзі реттейтін ұйымдарда техникалық байқау пункттерін (ТҚҰ) міндетті тіркеу болып табылады. Алайда ұсынылып отырған заң жобалары Көлік құралдарын техникалық тексерудің диагностикалық желілерінің санын оңтайландыру мәселесін қозғамайды.

Жүргізілген талдау нәтижесінде келесі қорытындылар жасалды:

- қауіпсіздік талаптарының нормативтік базасы (МЕМСТ, ТШ және т. б.) ескірген және елеулі қайта өңдеуді және халықаралық талаптарға сәйкестігін талап етеді;

- қазіргі заманғы жабдықтарды қолдану, көлік құралдарының техникалық жағдайын анықтау жөніндегі жұмыстардың сапасын оңтайландыру және бақылау бақылау Бақылау-диагностикалық операциялар уақытын қысқартуға мүмкіндік береді. Осылайша, МТТ рәсімі шеңберінде орындалатын жұмыстардың еңбек сыйымдылығының нормативтерін түзету қажеттілігі туындайды;

- заманауи талаптарға жауап беретін диагностикалық желілердің қажетті санын анықтаудың теориялық пысықталған әдістемесі жоқ, бұл ГТҰ жүйесінің тиімді жұмыс істеу жолында елеулі кедергі болып табылады;

- ұзақ мерзімді перспективада диагностикалық желілердің санын оңтайландыру қажеттілігі бар. Қаралған зерттеулердің ешқайсысында АҚТС санының өзгеруін болжау жүргізілген жоқ, ал статистика деректерін пайдалану диагностикалық желілер санының тек есепті кезеңнің соңында ғана оңтайлы мәнге сәйкестігі туралы қорытынды жасауға мүмкіндік береді және ГТҚ қызметтеріне сұранысты жоспарлауға мүмкіндік бермейді.

Қорыта келе, көлік жүйелерін жаңғырту жоспарлы ретке келтіру дәрежесін арттыруға, көлік коммуникациялары желісін құрылымдауға, магистральдық көшелер мен жолдардың, қатынастан тыс жолдардың техникалық жай-күйін халыққа көліктік қызмет көрсетудің бас тұжырымдамасына және қазіргі заманғы көлік құралдарының техникалық мүмкіндіктеріне сәйкес келтіруге бағытталған бірқатар іс-қимылдарды қамтиды. Жаңғырту шаруашылық-іскерлік және тұтыну тасымалдарын қамтамасыз етудің шуынан және автомобильдердің пайдаланылған газдарынан кепілді қорғауды, қалалық көліктің барлық түрлерінің сенімділігі мен жұмыс қауіпсіздігін көздейді.

Әдебиеттер тізімі:

1. Амиров, М. Ш. Бірегей транспорттық жүйе / М.Ш. Амиров, С.М. Амиров. - М.: Алматы, 2014. - 184 с.
2. Трифанов, В. Н. Инвариантный статистический анализ и управление в транспортных системах / В.Н. Трифанов. - М.: Элмор, 2017. - 192 с.
3. Троицкая, Н. А. Единая транспортная система. Учебник / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. - М.: Academia, 2014. - 240 с.
4. Кудайберген А.Г. Единая транспортная система: Учебник. 2-е изд. М.: Транспорт, 2009.-240с
5. Беднарский, В.В. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей: Учебник / В.В. Беднарский. - Рн/Д: Феникс, 2007. - 456 с.

Assan S.D., Academician Y.A.Buketov Karaganda University, biology and geography faculty, MBN-51 group, master

Amanzhol A.S., Academician Y.A.Buketov Karaganda University, biology and geography faculty, E-42 group, student

(Scientific adviser - candidate of biological sciences, associate professor, Turlybekova G.K.)

NUMERICAL DYNAMICS OF SMALL RODENTS ON THE TERRITORY OF THE STATE NATIONAL NATURAL PARK "BUYRATAU"

The 2020 pandemic showed the whole world about its unpreparedness for all sorts of dangerous diseases in the world. Just recently, in many conferences, the question of the spread of coronavirus among animals was raised.

It is not a secret that rodents are carriers of some dangerous diseases like coronavirus and bubonic plague. In this article, we raise the issue of controlling the number of small rodents in the territory of the national nature park, since until this moment monitoring of these representatives was not carried out.