

Көліктік-логистикалық және өндіріс орнында техникалық қызмет көрсету мәселелері

Исаева Күлмараш Раматуллақызы

*Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды зерттеу университеті
Көлік және логистикалық жүйелер кафедрасының профессоры
педагогика ғылымы кандидаты, доцент
kulmarash-isaeva@mail.ru*

Тыныштықов Нұрислам

ККТЖТ-22-1к тобының студенті

Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды зерттеу университеті

Елдің бірыңғай экономикалық кеңістігін дамыту көп жағдайда әр өңірдің көлік инфрақұрылымы дамуының дәрежесіне байланысты. Осыған орай, өңірлердің көлік жүйесін теңгерімді дамыту және орталықсыздандыру үрдісінің сақталуымен көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергілікті өнеркәсіп орын Индустриялық-инновациялық даму стратегиясының іске асырылуы мемлекеттен экономиканың барлық саласын қарқынды да сапалы дамытуға және кадр әлеуетін арттыруға бағытталған кешенді күш-жігерді талап етеді. дарының өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі барынша өзекті болып табылады.

Инфрақұрылымды дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасын іске асыру алты жыл ішінде 2020 жылдан бастап 2025 жылға дейін жоспарланып отыр. Бағдарламаны іске асыру нәтижесінде мынадай нысаналы индикаторларға қол жеткізу жоспарлануда:

1) 2025 жылы "Көлік және қоймаға орналастыру" ЖҚҚ-ның 2019 жылмен салыстырғанда 21,9 %-ға өсуін қамтамасыз ету;

2) 2025 жылы "Көлік және қоймаға орналастыру" еңбек өнімділігінің 2016 жылғы деңгейге қарағанда 39,9 % - ға өсуін қамтамасыз ету;

3) 2025 жылы "Көлік және қоймаға орналастыру" саласында негізгі капиталға инвестициялардың 2016 жылғы деңгейіне қарағанда 308 %-ға өсуін қамтамасыз ету;

4) 2020 - 2025 жылдар ішінде көлік саласында 550,7 мың жұмыс орны, оның ішінде 48,5 мың тұрақты және 502,2 мың уақытша жұмыс орны құрылатын болады;

5) 2025 жылы жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 100 %-ға дейін, облыстық және аудандық маңызы бар автомобиль жолдарының үлесі 95 % - ке дейін жеткізілетін болады;

6) "Инфрақұрылым" көрсеткіші бойынша ДЭФ Жаһандық бәсекеге қабілеттілік рейтингісіндегі Қазақстанның орны 18 позицияға жақсарады;

7) Дүниежүзілік банк рейтингіндегі "Логистиканың тиімділігі" (LPI) көрсеткіші бойынша Қазақстанның орны 21 позицияға жақсарады.

Қаржыландыру көздері мен көлемі Бағдарламаның іс-шаралары мен жобаларын іске асыруды қаржыландыру көздері: республикалық және жергілікті бюджеттер, халықаралық қаржы ұйымдарының қаражаты, мемлекеттік-жекешелік әріптестік, сондай-ақ 5 559 439 млн. теңге жалпы индикативтік сомада жеке инвестициялар көзделді, оның ішінде: Қаржыландыру көздері Сомасы (млн. теңге) Үлес, % Республикалық бюджет 3 794 631 68,2 % оның ішінде Халықаралық қаржы ұйымдары 522 627 13,7 % Жергілікті бюджеттер 715 288 12,8 % МЖӘ және жеке инвестициялар 320 866 12,9 % Ұлттық және мемлекеттік компаниялардың өз қаражаты 320 866 5,7 % Бағдарлама бойынша барлығы: 5 559 439 100,0 % [2].

Индустриялық-инновациялық даму стратегиясының іске асырылуы мемлекеттен экономиканың барлық саласын қарқынды да сапалы дамытуға және кадр әлеуетін арттыруға бағытталған кешенді күш-жігерді талап етеді.

Елдің бірыңғай экономикалық кеңістігін дамыту көп жағдайда әр өңірдің көлік инфрақұрылымы дамуының дәрежесіне байланысты. Осыған орай, өңірлердің көлік жүйесін теңгерімді дамыту және орталықсыздандыру үрдісінің сақталуымен көлік қызметін мемлекеттік реттеу мәселелерінде орталық және жергілікті органдардың өзара іс-қимылын күшейту қажеттілігі барынша өзекті болып табылады.

Көлік қызметтері оларды алушыларға, халықтың, экономиканың мұқтаждықтарына, сондай-ақ елдің бірлігін, қорғанысы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стратегиялық мәселелерін шешуге бағытталуы тиіс.

Негізгі стратегиялық құжаттарды дамытуға әзірленген, Қазақстан Республикасының аумағы бойынша транзиттік тасымалдардың тиімділігін арттыру, көлік қызметтеріне қазіргі және болжамды қажеттіліктерді қанағаттандыру, олардың сапасын жақсарту үшін көлік кешенін озыңқы дамытуды басты мақсат етіп айқындаған, Қазақстан Республикасы мемлекеттік көлік саясатының 2008 жылға дейінгі кезеңге арналған тұжырымдамасы көлік кешенін дамытудың бастамасы болды.

Үкімет отырысы барысында министрлер кабинеті көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың 2025 жылға дейінгі бағдарламасын қарастырып, қабылдады. Бағдарламада келесі негізгі бағыттар

қарастырылған. Өңірлерде жергілікті көлік инфрақұрылымын дамыту, көлік инфрақұрылымын халықаралық көлік жүйесіне ықпалдасуын қамтамасыз ету, транзиттік тасымалды 2020 жылға дейін 2 есеге ұлғайту. Бағдарлама жобасын әзірлеу дүниежүзілік банк сарапшыларының қолдауымен жүргізілді. Көліктік инфрақұрылымды тиімді пайдалану, логистиканың даму деңгейімен тығыз байланысты.

Бұл мемлекеттік бағдарлама 30 мың шақырымға жуық автокөлік жолын салып, қайта құруға, 8202 теміржол желісін жөндеуге жағдай жасап, теміржол, автовокзалдар мен стансалар 100% халықаралық стандарттарға сәйкес келетін болады деп жоспарлануда.

«Облыс орталықтары, Астана, Алматы, Жезқазған қалаларының әуежайлары 100% талаптарға сәйкес келетін болады, жүк айналымы мен жолаушылар тасымалының сәйкесінше 1,6 және 1,5 есе артуына мүмкіндік берілмек. Мемлекет басшысының транзитті 2 есе арттыру тапсырмасын жүзеге асыру мақсатында, бұл бағдарлама арқылы транзитті 35,7 млн тоннаға дейін арттыруға көзделуде. Бағдарламаны іске асыру барысына 220 мың адам жұмыспен қамтылмақ.

Қарағанды арқылы күніне 20 мыңнан астам транзиттік көлік өтеді екен. Осыған орай 2013 жылы Қарағанды облысының төңірегінде «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасын орындау аясында «Астана-Қарағанды-Балхаш-Алматы» Орталық-Оңтүстік көлік дәлізін қайта құру құрылымдау қолға алынды. 2019 жылы бюджеттің барлық көзінен 47 миллиард теңгеге өңірімізде 1000 шақырымнан астам жол жөндеу жоспарланып жүзеге асырылды.

Қарағанды айналма жолы ауқымды және маңызды жоба. Жол үш кезеңмен салынады. Облыс шегіне кіретін жолдың ұзындығы 662 шақырым. 93 шақырым Анар-Теміртау, 15 шақырым Теміртау-Қарағанды, 362,6 шақырым Қарағанды-Балхаш, 143 шақырым Сарышаған – Балхаш, ал 48,4 Қарағанды қаласын айналатын Солтүстік және Шығыс жолдарына тиесілі.

Қарағанды қаласын айналма жолдың жалпы ұзындығы 48,4 шақырым, оның 20,2 шақырымы қайта жөндеу ал 28,2 шақырым жаңадан салыну жоспарланған. Ұсақ тас төселіп, асфальт бетонмен жабылатын айналма жол 1-б техникалық санатқа ие. Яғни, Қазақстан Республикасының «Автомобиль жолдары туралы» Заңында айтылғандай, автомобиль көлігінің барлық түрлеріне арналған, жалпыға ортақ пайдаланылатын халықаралық және республикалық маңызы бар автомобиль жолы. Сапасы 20 жылға төзімділігі жарамды жолдың, автокөлік қозғалысының қарқындылығы тәулігіне 19339 машина, ал жылдамдығы сағатына 120 шақырым [4].

Солтүстік айналма жолдың ұзындығы 15,62 шақырым. Оның ішінде қолданыстағы жолдың 9 шақырымы қайта жөнделіп, 6,62 шақырымы жаңадан төселеді. Солтүстік айналма жолды қайта өңдеу аясында 2 жол айрығы, 4 өтпежол, теміржол және Солонка өзені арқылы өтетін ұзындығы 232 метрлік эстакада салынып, 24 су өткізу құбыры төселеді деп жоспарланған.

Ал Шығыс айналма жолында 11,2 шақырымы қайта жөнделіп 21,6 шақырым қайта төселеді, 5 автокөлік жол айрығы, 5 өтпе жол ауылшаруашылығы техникасы өтетін 6 жол, Соқыр өзені арқылы 1 көпір, дем алуға арналған 2 алаң салынады деп жоспарлануда.

Статистикалық талдаулар бойынша, бір жеңіл машина күн сайын шамамен 15 литр отын жақса, бір машинадан тәулігіне 9 кг көмірқышқыл газы бөлінеді. Ал қала арқылы өтетін 20 мыңнан астам транзиттік көлік пент қала ішілік көліктерден тәулігіне жарты тоннаға жуық улы газ бөлінеді.

Яғни қала арқылы өтетін көліктер айналма жол арқылы жүрер болса, ауа тазарып экологиялық ахуал жақсаратыны сөзсіз. Жол жабыны 80 см, 5 қабаттан тұрады: ең жоғарғы қабаты 5 см. «Butanol» полимер қоспасы ұсақ тасты-мастикалық асфальт жабынынан, екіншісі 10 см. – ірі түйіршікті асфальт –бетон қоспасынан, одан кейінгі қабат 20 см. ұсақ тас пен құм қоспасы, 19 см. ең төменгі қабат -органикалық емес тұтқыр затпен бекітілетін топырақтан тұрады.

Қарағанды айналма жол құрылыс жұмысына 883 адам тартылған, оның 824-і жергілікті мамандар, 854 жол-құрылыс техникасы жұмылдырылған. Жол төсем материалдарын 2 цемент-бетон зауыты, 2 асфальт-бетон зауыты қамтамасыз етеді [4].

Жол салынып, пайдалануға берілсе, жол бойында әр түрлі қызмет көрсету орындарын ашу дұрыс жоспарлауды қажет ететін ауқымды шаруа. Бүгінгі күні Қазақстанда ресми деректер бойынша үлкен жолдардың бойында екі мыңнан астам қызмет көрсету кешені бар.

Сонымен қатар, қазіргі таңда көлік өндірістік және сауда үдерістеріне үйлесімді түрде енуде. Сондықтан да, көліктің құрамдасы ретінде логистика оның көптеген мәселесін шешуге қатысады. Сонымен бірге логистиканың өз бетінше қызмет ететін тасымалдау саласы да бар, ондағы қатысушылар арасындағы көп аспектілі үйлесімділік материалдық ағым қозғалысының өндірістік-қойма учаскелерімен тікелей байланыссыз қарастырылады.

Көлік логистикасының міндетіне тасымалдау үдерісінің тікелей қатысушыларының іс-әрекетінің келісімділігін күшейтегін мәселелерді шешу жатады. Мұндай мәселелерді шешу өзектілігі тасымалдау жұмысының кең аспектіде қолданылуынан туындайды. Мысалы,

жаппай пайдалану көлігінің қызметінде, көлік салааралық немесе аймақаралық байланыстарды қалыптастырғанда.

Сонымен қатар, көліктік-логистикалық орталықтар қалалар үшін қазіргі заманғы терминалды технологияларының дамуына жағымды жағдай жасаса, клиенттер үшін – қазіргі халықаралық сапа талаптарына сәйкес келетін көліктік-экспедициялық, қоймалық, кедендік және сервистік қызметтердің кешенін ұсынады.

Сонымен қатар, нарық жағдайында көлік саласының дамуы логистикалық-технологиялық өзгерістермен қатар басқару жүйесінің түбегейлі өзгерісімен де, тасымалдау жүйесін және клиенттерге қызмет етуді ұйымдастырудағы менеджмент пен маркетингтің негізіндегі нарықтық реттеу әдістерін жаппай қолданумен де байланысты. Осындай көлік саласын ұйымдастырушылық-технологиялық жетілдіру механизмі ретінде көліктік-логистикалық кластерлерді құру анықталады. Бұл жөнінде Қазақстан Республикасы өкіметінің арнайы «Экономиканың басымы секторларында пилотты кластерлерді қалыптастыру мен дамыту бойынша жоспарларды бекіту жайлы» жарлығында айтылған болатын.

Жоғарыда айтылған көліктік-логистикалық орталықтар негізіндегі құрылатын кластерлер территориялық-функционалды сипатта болады және олардың төменгідей ерекшеліктерін бөліп көрсетуге болады: біріншіден, кластердің негізі, яғни ядросы ретінде жүк ағымдарының қалыптасуы, оларды жылжыту арналары мен жеткізу маршруттары болып табылады; екіншіден, кластердің іс-әрекеті көліктік-логистикалық және көмекші қызмет көрсететін кәсіпорындар орналасқан барлық территорияларға тарайды [5].

Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі маңызды талаптарға да аса жоғары назар аудару талап етіледі. Оған «жүргізуші – автомобиль – жол» қосалқы жүйесінің қалыпты қызметіне қажетті минималды жағдайлар, яғни берілген қозғалыс жылдамдығындағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету жағдайлары жатады. Атап айтқанда:

- қозғалыс бағыты бойынша жолдың тиісті мөлшердегі көріністік қашықтығы, қиылыстардағы бүйірлік көріністік, жүргізушінің әрекетін реттейтін және оған ақпарат беріп отыратын құралдардың танымдылығы;

- жолдың негізгі геометриялық элементтерінің нақты жағдайлардағы, көлік ағынында жиі кездесетін, көлік құралдарын сипаттайтын пішіндік өлшемдері мен параметрлеріне сәйкес келуі.

Қорыта айтқанда, логистика мен көлік салаларын ұштастыратын көліктік-логистикалық орталықтар жүйесін құру республикамызда көлік

саласында төменгідей бағыттар бойынша тиімділікке қол жеткізуге мүмкіндік береді:

- оңтайлы көліктік тораптарды қалыптастыра отырып, республика көлік жүйесінің сапалы жаңа деңгейге көтерілуіне;

- еліміздің көлік кешенінің әлемдік көлік жүйесімен интеграциялануына;

- жүк тасымалдауларының көлемін айтарлықтай арттыру және оның өзіндік құнын едәуір төмендету арқылы көлік жүйесінің тиімділігін көтеруге.

Автомобильдер паркі ескірудің жоғары дәрежесімен сипатталады: 12 жылдан астам пайдалануда болған АҚК үлес салмағы жеңіл автомобильдер бойынша 59%, жүк автомобильдері бойынша – 84%, автобустар бойынша – 57% құрайды, бұл халыққа автокөлік қызметін көрсету сапасына және экономиканың салаларына, қозғалыс қауіпсіздігіне және отандық өнімнің бағасындағы көлік шығыны үлесіне теріс әсер етеді.

Мұнай тасымалдау, мұнай және мұнай өнімдерінің экспорты мен импорты мәселелерінде Қазақстан Республикасының мүдделерін сақтау мақсатында Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылғы 2 сәуірдегі № 461 қаулысымен мемлекет жарғылық қорына 100 пайыз қатысатын «ҚазТрансОйл» мұнай тасымалдау жөніндегі ұлттық компаниясы» жабық акционерлік қоғамы («ҚазТрансОйл» МТҰК» ЖАҚ) құрылды.

«ҚазТрансОйл» АҚ-ның 2019 жылғы мұнай тасымалдау көлемі 44,5 млн тоннаны құрады, бұл 2018 жылдың көрсеткішінен 2%-ға төмен, ал мұнайдың шоғырландырылған жүк айналымы өткен жылдың көрсеткішімен салыстырғанда 1%-ға төмендеп, 45,6 млрд тонна-км құрады. «ҚазТрансОйл» АҚ-тың шоғырландырылған түсімі 2018 жылдың ұқсас көрсеткішімен салыстырғанда 14,2 млрд теңгеге өсті, ал Компанияның шоғырландырылған таза табысы 6,6 млрд теңгеге өсіп, 45,1 млрд теңгені құрады. Бұл ұлғаю негізінен «ҚазТрансОйл» АҚ-ның негізгі қызметінен түсетін табыстың өсуімен, сондай-ақ бірлесіп бақыланатын ұйымдардағы пайда үлесінің ұлғаюымен байланысты.

2001 жылы «ҚазТрансОйл» МТҰК» ЖАҚ («ҚазТрансОйл» ЖАҚ болып қайта аталды) акцияларының мемлекеттік пакеті Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2001 жылғы 2 мамырдағы №591 қаулысына сәйкес құрылған «Мұнай және Газ көлігі» ұлттық компаниясы» жабық акционерлік қоғамының жарғылық қорына берілді.

Қазақстан Республикасы Президентінің 2002 жылғы 20 ақпандағы №811 Жарлығымен «Қазақойл» ұлттық мұнай-газ компаниясы» мен «Мұнай және Газ көлігі» ұлттық компаниясы» жабық акционерлік қоғамдарының бірігу жолымен қайта құрылуы негізінде «ҚазМұнайГаз»

ұлттық компаниясы» жабық акционерлік қоғамы құрылды, ол «ҚазТрансОйл» ЖАҚ-тың бірден-бір акционері болды. «ҚазТрансОйл» ЖАҚ 2004 жылғы 31 мамырда «ҚазТрансОйл» АҚ болып қайта аталды.

Өткен кезеңде ҚазТрансОйлдың негізгі күш-жігері Қазақстанның магистральды мұнай құбырлары жүйесін дамытуға және кіріктіруге, мұнай тасымалдау және ауыстырып құю жөніндегі жұмыс істеп тұрған қуаттардың сенімділігін арттыруға және жаңаларын салуға, қызметтердің бәсекеге қабілетін көтеруге, сондай-ақ өткізуші мемлекеттер аумағымен мұнай тасымалдауды қамтамасыз ету үшін қажетті шарттық негізді жасауға бағытталды.

«ҚазТрансОйл» АҚ Шығыс филиалы Қарағанды мұнай құбыры басқармасы 1983 жылы құрылған, компаниямыздың еліміз үшін стратегиялық маңызы бар халықаралық қазақстан-қытай Атасу-Алашаңқай бағыты бойынша мұнай тасымалды қамтамасыз ететін маңызды құрылымдық бөлімше.

Басқарманың құрамына: «Атасу» БМАС, «Трудовое» АҚП, «Атасу – Алашаңқай» ММҚ «Атасу» АҚП, «Атасу – Алашаңқай» ММҚ №8 МАС кіреді. Қазіргі кезде басқарма мұнай құбырының 810,3 километріне қызмет көрсетеді, оның ішінде «Атасу – Алашаңқай» ММҚ учаскесі 292 км.

«ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы комплекстік типтегі кәсіпорын. Оның құрамында 10 жеңіл автомобиль, 8 автобус 18 жүк көлігі, 58 арнайы техника бар. «ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы орта қуатты кәсіпорындар қатарына жатқызамыз. Оның автокөлік тізім саны 92, ол Қарағанды қаласының оңтүстік-шығыс жағында орналасқан. Мұнай өнімдерін тасымалдаумен айналысады. Оның жылжымалы құрам негізгі тасымалдау аймағы қалааралық, аймақаралық.

«ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы автомобильдерді эксплуатациялау, жөндеу, сақтау және техникалық қызмет көрсетумен айналысады.

«ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасының жылжымалы құрамын технологиялық біріктіру топтарына бөлуге болады. Диагностика аймағы Негізгі қойма, Бокс Өндірістік комплекс, Айналым қоймасы, АЖ комплексі, Шиномонтаж және ТҚК-1 комплексі, Асхана, ТҚК-2 комплексі, Дәнекерлеу телімі, Аккумулятор телімі, Ұсталық телім, Қойма, Жөндеу боксі, БТП, Әкімшілік-

шаруашылық комплекс, Тұрақ, Жанар-жағар материалдар ыдыстары, Автокөлікті жуатын жер, Автомобильді толықтыру станциясы, Әкімшілік-шаруашылық комплекс.

«ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы территориясы жолға жақын орналасқан. Болашақта ескі” және “жаңа” базаларды бір ауданда біріктіру жоспарлануда. ТҚ және диагностика бойынша жұмыс көлемін ұлғайту жоспарлауына байланысты автомобильді ТҚ-ден нақты өткізетін диагностика және профилактика станциясының құрылысын болжау көзделуде.

Ол ЖҚ-ның техникалық жағдайын, өз уақытында автомобильдің жолға шығуын бақылайды. Оған бас механик, өндірістік учаске бригадирі жауапты. Бас механик мына жауапкершілікті орындайды: технологиялық жабдықтардың істеп тұруын және жабдықты ғимаратты. өндірістік учаскелерді бригадир басқарады, ол учаске жұмысын ұйымдастырады және учаскеде орындалған жұмыстың сапалығына жауап беретін адам болып табылады.

Жылжымалы құрамды жөндеу және ТҚ технологиялық процесінің кестесі. Паркте жылжымалы құрамды жөндеу және ТҚ жоспарлы – ескертулі жүйесі қабылданған. Бұл жүйенің маңызы – техникалық қызмет көрсетуді жоспар бойынша, ал жөндеуді талап ету бойынша іске асыру.

Парк автомобиль техникалық қызмет көрсету – ТҚ жоспар графигі бойынша орындалады. ТҚ жоспарлы жүргізгенде автомобиль линиядан қайтып оралады, оралғаннан кейін жуу - тазалау жұмыстары өтеді және сақтау аймағындағы өз орнын алады. Келесі күні автомобиль ТҚ аймағына кіреді, бұл күні автомобильге жолдама қағазы жазылмайды. Егер де ТҚ процессін жүргізгенде тетіктің әлде агрегаттық табылған ақау ағындық жөндеді талап етсе, онда бұл тетік немесе агрегат автомобильдік шешімді және тиісті телімдерге бағытталады, әлде ТҚ орындалып біткен соң автомобиль өз жүрісімен телімге жіберіледі.

«ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы комплекстік типтегі кәсіпорын. Оның құрамында 4 жеңіл, 73 жүк автомобильдері бар. «ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы орта қуатты кәсіпорындар қатарына жатқызамыз. Оның автокөлік тізім саны 77,ол Қарағанды қаласының оңтүстік-шығыс жағында орналасқан. Мұнай өнімдерін тасымалдаумен айналысады. Оның жылжымалы құрам негізгі тасымалдау аймағы қалааралық, аймақаралық.

«ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы автомобильдерді эксплуатациялау, жөндеу, сақтау және техникалық қызмет көрсетумен айналысады.

ИТР техникалық басқармасында және жөндеу аймағында 5 күндік жұмыс аптасы. Жұмыс ұзақтығы – 8 сағат , түскі ас уақыты 1 сағат. Жұмыстың басталу уақыты – 800 – де, түскі ас уақыты 1200 – ден 1300 – ге дейін, жұмыстың аяқталуы 1700 – де. Жұмыс бір ауысымды. Жылдық жұмыс күні 252 күн. Жылжымалы құрам үш ауысымда жұмыс атқарады, ауысым ұзақтығы 7 сағат. Жылжымалы құрамды пайдалану жағдайлары. Таксокомбинат жылжымалы құрамының негізгі жұмысы автомобильдің техникалық жағдайына әсер ету түріне қарай пайдалану жағдайына үлкен маңызды АҚК пайдаланудың әртүрлі жағдайында жолаушылар тапсырыс бойынша тасымалдаумен айналысады.

Пайдалану жағдайы төмендегідей топтарға бөлшектенеді. Жол жағдайы, жол үстінің түріне және сапасына, еңістердің үлкендігіне және ұзына бойлық көрінісіне қарай анықталады. Жол жағдайының төмендеуімен автомобиль қорғаушының жұмыс режимі бірлік жүріске өзгереді, бұдан оның тез бұзылуға әкеп соғады, күшін жоғалтады, отын шығынының жүріс бірлігіне көбеюіне әкеп соғады. Керісінше жол бетінің жағдайының қалыпты күшімен салыстырғанда ондаған есе көбірек ілінісуді ажыратуды санының берілудің және тежеудің біршама артатыны байқалады.

Нәтижесінде қозғауыштың түйіндер мен агрегаттардың барынша тозуы байқалады. Климаттық жағдай ауаның температурасына бараметрлік қысымға, ауаның ылғалдылығына, жауын-шашынның көптігіне байланысты сипатталады.

Пайдалану режимі қозғауыш режимімен автомобильге күш түсірумен байланысты сипатталады. Автомобиль режимі жол жағдайына және күш түсіруіне тікелей байланысты.

Жөндеу учаскелерінің кешені ағаш өңдейтін, доңғалақ ауыстыратын, дөңкерлейтін учаскелердің жаңа бөлімшелерімен толықтырылууда. Барлық жаңа бөлімшелер үшін техникалық қызметті орындаушылар санын арттыру жоспарлануда. Барлық бөлімшелерді басқаруды қамтамасыз ету үшін ӨОБ жүйесін жетілдіру жоспарлануда. «ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағанды мұнай құбырлары басқармасының арнайы техника мен технологиялық көлік базасы тізім құрамы мен оның негізгі ТПК. «ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы.

Басты жоспар дегеніміз – автокөлік кәсіпорнының жер учаскесінің сызуы, яғни барлық құрылыстар, автомобиль жолдары мен тұрақтары, гүлдендіру аймағы.

Берілген жоба жұмыс жасап тұрған «ҚазТрансОйл» АҚ шығыс филиалы, Қарағандымұнай құбырлары басқармасын сипаттау және арнайы техника мен технологиялық көлік цехының, көлік техникасын тиімді таңдау және сапаның дәрежесін болжау, өндірістік басқармасының тиімділігін арттыру және реконструкциялау мақсаттарын шешеді, оның ішінде, бұл жөндеуші жұмысшылардың еңбек жағдайларын жақсартуға, еңбек өнімділігін арттыруға және жөндеуші жұмысшыларды ынталандыруға мүмкіндік туғызады.

Пайдаланылған әдебиеттер

1. Жаңбыров Ж.Ф. Автокөлік ұжымдарының тиімділігін зерттеу ерекшеліктері // Вестник Каз.НАУ, Алматы, 2007. - №4. - Б.36-39.
2. Арпабеков М. Баубек. А. Жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдары: оқулық - Астана : Фолиант. 2010. - 302 б.
3. Жаңбыров Ж.Ф. Автокөлік кәсіпорындарының даму талаптары // Вестник НАН РК, Алматы, 2007. - №6. - С.43-48.
4. Ибатов М.К. "Жол қозғалысын ұйымдастыру және қауіпсіздік". Оқу құралы. – Қарағанды: КарМТУ, 2000. – 148б.
5. Жанбирова Ж. Ф. Өндірісті ұйымдастыру және кәсіпорын менеджменті: оқулық – Алматы : Эверо 2014. - 371 б.
6. Сыртанов С.Қ., Қиялбаев Ә.Қ., Автомобиль жолдарындағы жол қозғалысының қауіпсіздігі. – Алматы: ҚазККА, 2004. – 80 б.
7. Төлембаева А. Н., Бейжанова. А.Т. Логистика / оқулық – Алматы: Дәуір, 2011. - 291 б.
8. Дәуренбекова Ә.Н. Өндірісті ұйымдастыру: Оқу құралы. – Алматы: Экономика, 2007. – 174 б.
9. Жаңбыров Ж.Ф., Қалиев Е. Автомобильдің құнын жоғалту және оны анықтау // Вестник КазАТК, Алматы, 2007. – №2. – Б.183– 186.

Қарағанды қаласы жаңа инфрақұрылымды аудандарында жолаушылар тасымалын жетілдіру

Исаева Күлмараш Раматуллақызы

*Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды зерттеу университеті
Көлік және логистикалық жүйелер кафедрасының профессоры
педагогика ғылымы кандидаты, доцент*

kulmarash-isaeva@mail.ru

Нұрмағамбетов Елдар

ККТЖТ-22-1к тобының студенті

Е.А. Бөкетов атындағы Қарағанды зерттеу университеті