

"Сейфуллин оқулары–14: Жастар, ғылым, инновациялар: цифрландару - даму кезеңі » атты Республикалық ғылыми-теориялық конференциясының материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения–14: Молодежь, наука, инновации: цифровизация - новый этап развития». - 2018. - Т.1, Ч.2. – Б.19-22

АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІНДЕ ЖОЛ-КӨЛІК ОҚИҒАЛАРЫНЫҢ АЛДЫН АЛУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

*Балгабеков Т.К., т.ғ.к., доцент
Анаров С.А, магистр*

Жалпы алғанда елімізде автомобиль көлігімен барлық жүктер тасымалдау көлемінің 85%-ға жуығы және барлық жолаушылар тасымалдарының жартысынан артығы орындалады.

Көрші мемлекет Ресейде автомобильдер экспортының көлемі жылдан жылға ұлғайып келеді. Қазіргі кезеңде Ресей экспортының стратегиясы негізінде автомобиль техникасын ТМД елдерінің және дамушы елдердің аумағында сервистік желісін ұйымдастырып, оларға сатуға негізделеді [1]. Алайда, елдің экспорттық мүмкіндіктері ресейлік автомобиль техникасының төмен бәсекеге қабілеттілігімен, автомобильдер сату бойынша басқа мемлекеттерге өткізу және техникалық қызмет көрсетуде нашар дамыған желісімен шектеледі. Сонымен қоса, бәріне де үлгеруші шетелдік трансұлттық корпорациялар орын алған жаңа нарықтарға шығу, инвестициялар мен инновациялық технологияларды тарту бойынша ұзақ дайындық жұмысын талап етеді.

Автомобильдендіру масштабтары бойынша, жылына сатылатын автомобильдер саны бойынша Қазақстан басқа жоғары дамыған елдерден әлі де артта қалып келеді.

Мысалы Жапонияда жыл сайын 10 млн. автомобиль, АҚШ-та – 12...13 млн., Батыс Еуропа рыноктарында 15 млн. жуық автомобиль сатылады. Сонымен бірге бүгінгі күні біздің еліміздің автопаркінің даму заңдылықтары автомобиль өнеркәсібі дамыған елдердегі заңдылықтармен салыстыруға келеді.

Автокөлікті себептер жиынтығына қарай пайдалану маңызды әлеуметтік, экономикалық және экологиялық салдарлармен жалғасады. Әсіресе жол-көлік оқиғалары (ЖКО) халыққа үлкен зиян әкеледі, біздің елімізде олардың саны күн сайын ұлғайып келеді (1-сурет). Сонымен, 2000ж. Қазақстанда 78 мың ЖКО болып, онда 14 мың адам қайтыс болса және 132 мыңнан астам адам жараланса, онда 2005ж. 119 мың ЖКО тіркелген, онда 21 мың адам қайтыс болып, 275 мың адам жарақаттар алған. ЖКО жыл сайынға өсуі соңғы бес жылда 8,2% құрады. Елімізде ЖКО-ған болған шығындар жыл сайын 50...75 млрд. тг құрайды [2].

Ал 2014 жылы Қазақстанда жол-көлік оқиғаларынан 2585 адам қаза тапты, оның 232-сі кәмелетке толмағандар. Бұл мәліметтер ҚР Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетіне сілтеме жасай отырып та алынды (2-сурет).

Статистика комитетінің мәліметінше, республика бойынша 2014 жылы 20 378 жол-көлік оқиғасы тіркелді, қаза тапқан және жарақат алған адамдардың жалпы саны - 28 527. "Жол-көлік оқиғалары салдарынан қаза болған 2585 адамның 1906-сы - ер адам және 679 - әйел адам, оның ішінде 232-сі - кәмелетке толмағандар, ал жарақат алған 25 942 адамның - 14 011-і - ер адам және 11 931-і - әйел адам, оның ішінде 4632-сі - кәмелетке толмағандар".

Жол-көлік оқиғаларынан ең көп қаза тапқандар саны Алматыда тіркеліп отыр - 468 адам, Оңтүстік Қазақстан облысында 432, Қарағанды облысында 210 және Жамбыл облысында 203 адам қайтыс болған.

Өткен 2014 жылы елді мекендерде 16 334, халықаралық, республикалық маңызы бар жолдарда 1887, облыстық, аудандық маңызы бар жолдарда 1048 жол-көлік оқиғасы болды.

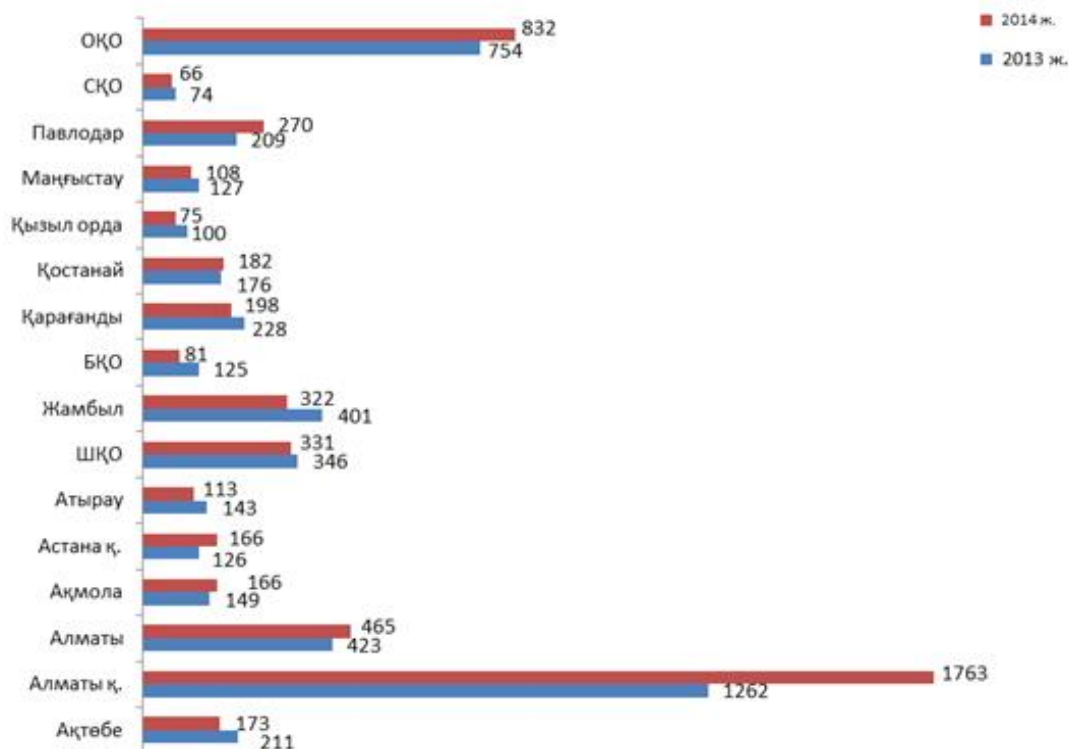
Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитеттің мәліметінше (2-сурет), еліміздегі апат қаупі ең жоғары жолдар - Алматы қаласында, онда адамдардың опат болуы мен жарақат алуына себепкер болған 5588 оқиға болды, сондай-ақ Оңтүстік Қазақстан облысында 3370, Алматы облысының жолдарында 1834, Шығыс Қазақстанда 1463 және Жамбыл облысында 1293 жол апаты адамдардың өліміне себеп болды.

Жол-көлік оқиғаларының дені - 25 574 оқиға жеңіл автокөліктердің қатысуымен болды, 1124 жол апаты автобустардың, 1042 оқиға жүк көліктерінің қатысуымен болды. Апатқа ұшыраған көліктердің жалпы санының 1139-ы - оң рульді.

Статистика жол апаты себептерінің өзгеріссіз күйінде қалып отырғанын көрсетті. "Оқиғалар көбіне Жол қозғалысы ережелерін өрескел бұзатын жүргізушілердің кінәсінен болады. Мәселен, өткен жылы жүргізушілердің кінәсінен 18 923 жол апаты болған", - деп хабарлайды Бас прокуратура комитетінің өкілдері.

Алдыңғы жылмен салыстырғанда 2014 жылы жол апаттарының саны 14 пайызға азайған және онда қаза болған адамдардың саны 15 пайызға төмендеген. Бас прокуратура бұған өкілетті органдардың жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы жоспарлы түрде жүргізген алдын алу жұмыстары себеп деп есептейді.

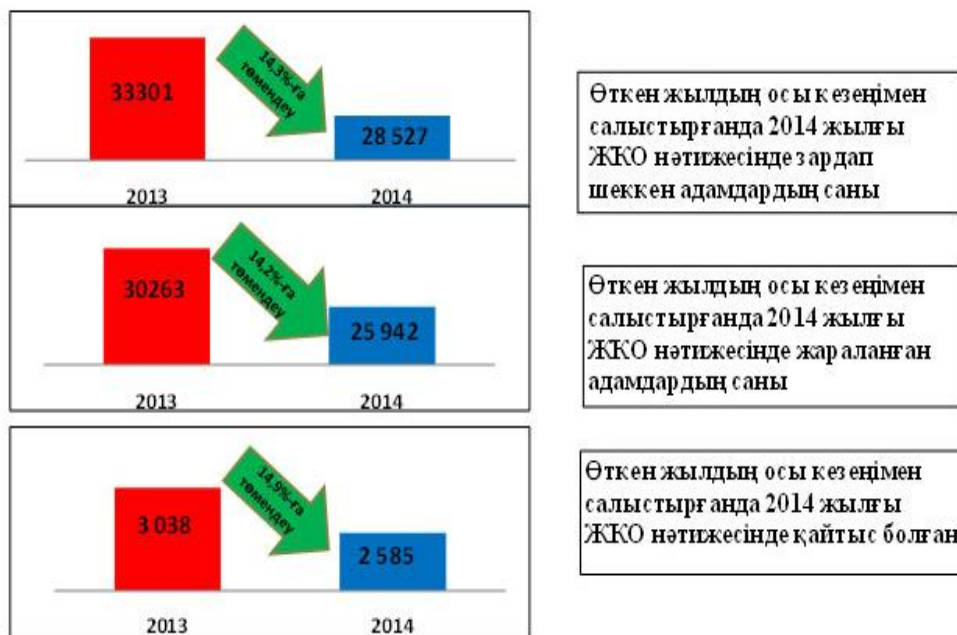
Біздің елімізде автомобильдердің қанағаттанарлықсыз жағдайынан өлімге әкелген ЖКО саны 5...7 % құрайды. Бұл жүргізушілердің, жаяу жүргіншілер мен жолаушылардың кінәсінен болатын оқиғаларға қарағанда көп [2].



Сурет 1 - Аймақтар бойынша тіркелген ЖКО саны (ҚР статистика комитетінің мәліметі бойынша)

Автокөліктің жарамсыздығы себебінен болатын апаттылықтың жоғары деңгейі, мамандардың пікірі бойынша, автокөлік құралдарының тозғандығының жоғары болуымен байланысты [3], бұл өз кезегінде, жолдардың қанағатанарлықсыз жағдайының және автомобильдерді пайдаланудың нормативтен жоғары мерзімдерінің салдары болып табылады.

Автомобильдер санының қалыптасқан динамикасының себептері біздің елімізге шетелде шығарылған (жаңа да, ұсталған да) автомобильдерді әкелудің көбеюі болып табылады.



Сурет 2 - ЖКО бойынша мәліметтер (ҚР статистика комитетінің мәліметі бойынша)

Қазақстанға шетелдік автомобиль техникасын импортқа шығару көлемдері үлкен. 2010ж. автобустар бойынша импорт көлемдерінің абсолют көрсеткіштері – 11,9 мың, жеңіл автомобильдер бойынша – 525 мың (3-сурет), жүк автомобильдері бойынша 38,7 мың дананы құрады, соңғы бес жыл ішінде импорт көлемі сәйкесінше 2,4; 7,3 яғни 2,0 есе ұлғайды.

Сонымен, Қазақстанда автомобильдік машина жасау өнімінің импортының үш есе артуы байқалады (3-сурет ҚР статистика комитетінің мәліметі бойынша).



Сурет 3 - Өткен 2017 жылғы қаңтар-тамызда тіркелген жеңіл автомобильдер саны

Жоғарыда келтірілген деректер біздің еліміздегі шетелдік маркалы автомобильдердің абсолют санының жыл сайын өсіп келетінін көрсетеді. Қазіргі уақытта олар 4,6 млн. саналады; 2018 ж. қарай 7-8 млн. автомобильге дейін ұлғайады.

Сондықтан, жоғарыда жазылған жайттарды ескере келе келесідей мәселелерге көңіл аударған жөн [1,4]:

- тораптың жеткіліксіз дамуы және автожолдардың нашар жағдайы Қазақстан жолдарындағы қозғалыстың орташа жылдамдығының өнеркәсіптік дамыған елдерге қарағанда екі есе дерлік кем, ал автомобильдердің қызмет ету мерзімінің Еуропаға қарағанда үштен бір бөлікке аз болуына әкеледі, бұл пайдалану шығындарының жоғары деңгейін алдын ала анықтайды. Жүктер мен жолаушылар тасымалдарын орындайтын, көлік кәсіпорындары мен жеке кәсіпкерлерден көлік құралдарын сатып алуға және оларды ұстауға елеулі инвестициялар талап етіледі;

- автопарктің тозуының жоғары болуының екінші себебі оның "жасымен" байланысты. Машиналардың тізімдік паркінің жартысына дерлігінің пайдалану мерзімі 10 жылдан артық, ал дамыған елдерде бес жылдан аспайды. Қазақстандық автопаркте тек 20% бес жылдық пайдаланылу мерзімі бар, бұл жалпы алғанда оның едәуір тозуы туралы куәландырады және оған қызмет көрсету мен жөндеуге, логистика маркетингі әдіснамасында жаңа амалдарды іске асыруда жоғары назарды талап етеді. Бұл жағдайларда автосервистік кәсіпорындардың ролі артады, олардың желісі елімізде жыл сайын кеңейп келеді;

- автомобиль иелерінің (кәсіпорындардың, ұйымдардың, жеке кәсіпкерлердің және жеке автомобиль иелерінің) қажеттіліктерін толығымен қанағаттандыру үшін автосервистік қызметтерді орындайтын кәсіпорындар әзірше жеткіліксіз. Әсіресе едәуір пайдаланылу мерзімімен сипатталатын шетелдік маркалы автомобильдерге қызмет көрсететін кәсіпорындар жетіспейді;

- қолданылып жүрген кәсіпорындар материалдық-техникалық базаны жақсартуды, қосалқы бөлшектермен және жөндеу материалдарымен қамтамасыз етуді жақсартуды, өндірісті ұйымдастыруды жетілдіруді қажет етеді;

- персоналдың лауазымдық нұсқауларда белгіленген міндеттер мен функцияларын бұлжытпай орындауы. Кәсіпорынның сыртқы түрі мен интерьерлерін жақсарту туралы үнемі қамқорлық көрсету;

- кәсіпорын клиенттері мен қызметкерлерінің қажеттіліктерін барынша көп қанағаттандыру мақсатында барлық үймереттер мен ғимараттарды және жабдықтарды кезеңдік жаңарту;

- жұмыс орындары санын және кадрлық мүмкіндіктерді тапсырыстардың нақтылы бар болуына сай сәйкестіктерге келтіру. Кәсіпорынды ұтымды басқару және оның тиімділік көрсеткіштерін үздіксіз бақылау арқылы пайданы ұлғайту;

- жұмыс уақытын оңтайлы ұйымдастыру және экономикалық критерийлер бойынша есептеу және бақылау. Жұмыс сапасын және бақылауды арттыру жолымен сервистік қызметтен кейінгі наразылықтар санын қысқарту, үнемі

сапалы бақылау үшін арнайы компьютерлік бағдарламаларды пайдалану және бейне бақылауды күшейту;

- барлық апаттық жағдайларда әрекетті көмек көрсету және техникалық қауіпсіздікті арттыру. Жол бойында сервистік қызметтерді арттыру және жекеленген кәсіпорын күшімен жарамсыз болып қалған көліктерді эвакуациялауды ұйымдастыру.

Әдебиеттер тізімі

1. Балғабеков Т.К. Көліктегі сервис. Оқу құралы. Астана: С.Сейфуллин атындағы Қазақ агротехникалық университеті, 2017. - 130 бет.
2. [www. Tengrinews.kz](http://www.Tengrinews.kz)
3. Канарчук В.Е. Техническое обслуживание, ремонт и хранение автотранспортных средств. Организация, планирование и управление / А.А. Лудченко. Учебник для вузов. - Киев, Высшая школа 1991 Книга 1,2. 2005. - 214 с.
4. Ozturk Onur, Patrick Jonathan. An optimization model for freight transport using urban rail transit. European journal of operational research. Том 267. Выпуск 3. С. 1110-1121.