

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ

«Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ» КЕАҚ

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»
XVIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XVIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»**

**PROCEEDINGS
of the XVIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«GYLYM JÁNE BILIM - 2023»**

**2023
Астана**

УДК 001+37
ББК 72+74
G99

«GYLYM JÁNE BILIM – 2023» студенттер мен жас ғалымдардың XVIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XVIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «GYLYM JÁNE BILIM – 2023» = The XVIII International Scientific Conference for students and young scholars «GYLYM JÁNE BILIM – 2023». – Астана: – 6865 б. - қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-601-337-871-8

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 001+37
ББК 72+74

ISBN 978-601-337-871-8

**©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2023**

Қозғалыстың негізгі кедергісі тұрақты. Ол келесі кедергілерді қамтиды мойынтіректердегі үйкеліс кедергісі, доңғалақтардың рельстерде домалау кедергісі және сырғанауы, қоршаған ортаға энергияның таралу кедергісі, аэродинамикалық кедергі.

Қосымша қарсылық кейбір жағдайларда пайда болады. Оған арнайы жабдықталған вагондар болған кезде пайда болатын қарсылық жатады (вагон астындағы генераторлар), сондай-ақ жолдың белгілі бір бөліктерінде (көтерілу, қисықтар және т. б.) және белгілі бір ауа-райында (ауа температурасы, жел) қозғалу кезіндегі кедергілер.

АҚШ пен Еуропаның теміржолдарында пойыз қозғалысына толық қарсылық 4 санатқа бөлінеді:

- жол құрамындағы және доңғалақ-рельстің жанасу аймағындағы энергияның диссипациямен сипатталатын механикалық кедергі;
- бұрылыс жолдарындағы қозғалыс кедергісі;
- аэродинамикалық кедергі;
- көлбеу қозғалыстағы қарсылық;
- инерциялық қарсылық.

Көптеген зерттеулерде қозғалыстың қарсылығына арналған жұмыстардың басым көпшілігінде: пойыздарда жалпы есептеу әдістемесін нақтылауға, қоршаған ортаға энергияның таралуына және мойынтіректердегі энергияның жоғалу процестерін зерттеуге басты назар аударылады, ал аэродинамикалық қарсылық зерттеуге әсіресе жүк пойыздары үшін, аз көңіл бөлінеді. Осылайша, осы темір жол көлігінің жылжымалы құрамының аэродинамикалық қасиеттерін зерттеу өзекті тақырып болып табылады.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Абрамович, Г. Н. ашық трассада және туннельде пойыздың әуе кедергісін есептеуге [Мәтін] / Г. Н. Абрамович // ЦАГИ еңбектері, т. 400. Басылым. ЦАГИ, 1939.
2. Астахов П. Н. Теміржолда жылжымалы құрам қозғалысына қарсы кедергі / П.Н. Астахов. – М.: Көлік, 1966. – 176 б.
3. Сюзюмова, Е. М. жүрдек пойыздың әуе кедергісінің сипаттамаларын сандық және сапалық бағалау [Мәтін] / Е. М.Сюзюмова, Г. А. Романенко // ВНИИЖТа Хабаршысы. – 1978. –№6.–31-34.
- 4.Чурков, н. а. теміржол пойызының аэродинамикасы / Н. А.Чурков. - М.: Желдориздат, 2007. – 332 Б.
5. Kinghorn, P. D. Aerodynamic Drag On Intermodal Rail / Philip Donovan Kinghorn // BYU ScholarsArchive. – 2017. – 45 p.], [Soper, D. The aerodynamics of a container freight train / David Soper // University of Birmingham Research Archive. –2014. –371 p.

ӘОЖ 629.071

ҚАЗАҚСТАНДА АВТОСАЛОНДАРДАҒЫ ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТУ ЖҮЙЕСІНІҢ ДАМУЫ

Бөпіштай Тынысбек Палманұлы

bopishtay.tynysbek@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ-нің «Көлік, көлік техникасы және технологиялары»

кафедрасының магистранты, Астана, Қазақстан

Ғылыми жетекші – Кокаев У.Ш.

Нарықтық экономикаға көшу көп жағдайда автокөліктерге техникалық қызмет көрсетумен байланысты кәсіпорындарға кері әсерін тигізді. Жөндеу өндірістері бар автокөлік кәсіпорындарының көпшілігі бөлшектеніп, тасымалдаушы қызметін атқаруға бағытталды немесе мемлекеттік тапсырыссыз еркін нарықтың рельстеріне түсе алмады. Сонымен қатар,

ірі жөндеу кәсіпорындарында тапсырыстардың өткір тапшылығы байқалды, ал тұрғындардың дилерлік мекемелерде қызмет көрсету мәдениеті жоқ.

Кейіннен автомобиль нарығындағы әлемдік ірі ойыншылар өздерінің дилерлік қызмет көрсету желілерін ұйымдастыру арқылы қазақстандық нарықты қорғады және халық арасында ресми дилерлерден автокөліктерге қызмет көрсету мәдениетін дамыта бастады. Автосервис кәсіпорындарының өзі бірте-бірте автокөліктерге техникалық қызмет көрсетудің барлық мүмкін түрлерін жүзеге асыратын өзін-өзі қамтамасыз ететін бөлімшелерге айналуға.

Бұл тенденция, әрине, автосервиске баратын клиент үшін ақшасын сол жерде қалдыру үшін емес, керісінше жылдам және сапалы қызмет алу үшін күресуде автосервис кәсіпорындары арасында қатаң бәсекелестік тудырады. Сербиновскийдің зерттеулері бойынша Б.Ю., Фролово Н.Н., Нафоненко Н.В. және т.б., автокөлік жөндеу қызметі ескі және «мұқтаж» машиналарды «емдеу» ғылымы болудан қалады, ол автокөлік саласының дамуындағы маңызды экономикалық факторға айналады:

1. Шетелдік брендтердің қазақстандық дилерлері өз импорттаушылардың автокөліктеріне арналған дилерлік жүйелерді тез қабылдады, алайда кәсіпорындардың өсуіне ықпал еткен нарықтың қарқынды өсуі дағдарыстық жағдаймен және сатылымның күрт төмендеуімен кенеттен тоқтатылды, бұл нарықтағы қалған ойыншыларды даму стратегиясын өзгертуге ынталандырды.

2. Қазақстандағы автокөліктерді сату нарығындағы тұрақсыздыққа байланысты дилерлік орталықтар өз қызметтерінің тиімділігін арттыруға шындап назар аударды. Жақында нарық қалпына келе бастады және қабылданған оңтайландыру шаралары одан қосымша пайда алуға мүмкіндік береді.

3. Қызметтің жұмыс істеуі бойынша статистикалық мәліметтерді жинау барысында автокөліктің қызмет көрсету циклінің өтуінің кешігуінің негізгі себептері анықталды. Кәсіпорындағы нақты жұмыс уақыты нормадан аз, алайда, кешігулер мен тәулік ішінде белгілі бір нүктелердегі үлкен кезекке байланысты қызмет көрсету циклінің жалпы уақыты нормативтен асып түседі.

Бұл ретте, әдетте, тиімділікті анықтайтын кәсіпорын ресурстарының тізімі толық емес, яғни нақты жағдайларда кәсіпорынның тиімділігіне басқа факторлар әсер етуі мүмкін екенін ескерген жөн. Бірақ нарықтық жағдайда өмір сүретін орташа кәсіпорын үшін аталған факторларды талдау кәсіпорындағы істің жағдайын барынша дұрыс, әрі әділ бағалауға кепілдік береді.



Сурет 1. Астана қаласындағы дилерлік орталық.

Қызметтің тиімділігін арттырудың резервтерін қарастырайық:

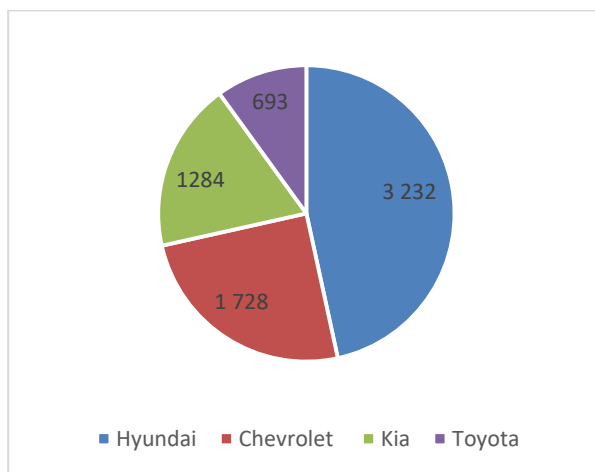
- Материалдардың, майлардың, жағармайлардың және көмекші құралдардың қозғалысын есепке алудың әмбебап жүйесін енгізу есебінен материалдардың өзіндік құнын төмендету;
- Жабдықтаушыларды іздестіру және таңдау кезінде шығындарды маркетинг жүйесін енгізу және пайдалану арқылы материалдарды жеткізу құнын төмендету;
- Нормалау жүйесін енгізу арқылы материалдардың құнын төмендету;

- Жұмыс тәртібіне сәйкес әрбір постта олардың шығынын реттейтін және бақылайтын майлар мен жанар-жағар майларды автоматты түрде өлшеп бөлуді қолдану арқылы шығын материалдарын үнемдеу ;

- Энергия үнемдейтін технологияларды енгізу және энергия шығындары мен шығындарының объектілік есебі арқылы энергия шығындарын азайту;

Сонымен, шын мәнінде өндіріс тиімділігінің анықтамасы оның нәтижелерін бағалау болып табылады. Мұндай нәтижелер заттай немесе пайда түрінде дайын өнімнің көлемі болуы мүмкін. Бірақ бұл нәтижелердің көлемінің өзі кәсіпорынның тиімділігі немесе тиімсіздігі туралы қорытынды жасауға мүмкіндік бермейді, өйткені бұл нәтижелердің қандай бағамен алынғаны белгісіз. Демек, кәсіпорынның тиімділігінің объективті бағасын алу үшін белгілі бір нәтижелерге қол жеткізуге мүмкіндік берген шығындарды бағалауды да ескеру қажет.

Қазақстан автобизнес қауымдастығының мәліметінше, 2022 жылдың наурыз айында көлік саудасы (бір жыл бұрынғы көрсеткішпен салыстырғанда) 28,3 пайыз, 10 753 жеңіл автокөлік, жеңіл коммерциялық техника және жүк көлігіне артты. Алдын ала мәлімет бойынша, 2022 жылдың бірінші тоқсанында 22 419 көлік сатылды. Бір жыл бұрын 24 196 бірлік сатылған еді.



Сурет 2. 2022 ж наурыз айы бойынша көлік сатылымы.

Қарастырылған мәселенің жай-күйін талдай отыра мынадай қорытынды жасауға болады. Қазақстандағы автокөліктерді сату нарығындағы тұрақсыздыққа байланысты дилерлік орталықтар өз қызметтерінің тиімділігін арттыруға шындап назар аударды. Жақында нарық қалпына келе бастады және қабылданған оңтайландыру шаралары одан қосымша пайда алуға мүмкіндік береді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Отчёт по выполнению проекта «Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (городских, пригородных, междугородних, межобластных, межрайонных и международных) перевозок и методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных 450 перевозок». 2019. Электронды ресурс:

<http://www.kazlogistics.kz/upload/iblock/b78/b781b7155dd56cfa58062e5f98cc13df.pdf>

2. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы. Электронды ресурс:

<http://www.kazlogistics.kz/upload/iblock/b78/b781b7155dd56cfa58062e5f98cc13df.pdf>

<http://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011550>