

4. Статья на тему «Производственный травматизм в Республике Казахстан» [Электронный ресурс] – режим доступа <https://cyberleninka.ru/article/n/proizvodstvennyy-travmatizm-i-professionalnaya-zabolevaemost-v-respublike-kazahstan/viewer>

5. Цифровизация промышленности: задачи, преимущества внедрения. [Электронный ресурс] – режим доступа <https://adeptik.com/blog/cifrovizaciya-promyshlennosti/>

6. Порядок подтверждения соответствия продукции и услуг в РК. [Электронный ресурс] – режим доступа <https://naceks.kz/poryadok-podtverzhdeniya-sootvetstviya-produktsii-i-uslug-v-rk/>

7. Об утверждении Правил обеспечения промышленной безопасности для опасных производственных объектов. [Электронный ресурс] – режим доступа <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1400010244>

8. Причины взрыва на шахте имени Ленина. [Электронный ресурс] – режим доступа https://www.inform.kz/ru/prichinu-vzryva-na-shahte-imeni-lenina-ozvuchil-ministr-pochs_a4005166

9. Течеискатель-сигнализатор ФП – 12. [Электронный ресурс] – режим доступа https://gazoanalit.ru/catalog/techeiskateli/signalizator-fp-12/?_openstat=ZGlyZWN0LnlhbmRleC5ydTs2MDQ2OTQyOTsxMDU2NTkxMzUxMjt5YW5kZXgua3o6cHJlbWl1bQ&yclid=8858848084002340863

ТҮЙІН

Ұсынылған мақалада Қазақстан Республикасындағы өндірістік жарақаттар мен кәсіптік ауруларға талдау жасалған. Еліміздің өндірістік аймақтарындағы жазатайым оқиғалардан зардап шеккендер мен қаза болғандардың саны келтірілген; апаттарға әкелетін негізгі себептер анықталған [2]. Статистикалық мәліметтерге сүйенсек, жарақаттану себептері негізгі болып табылды – зиянды, жарылғыш, улы заттардың шығарылуы, бұл шахталарда, мұнай және газ ұңғымаларында жарылыстар мен апаттардың жиі орын алуымен расталады. Бұл мақалада зиянды заттардың ағып кетуін анықтай алатын, олардың ауадағы қалыпты мөлшерін талдай алатын және зиянды заттардың концентрациясы жоғарылағанда эвакуациялау сигналын беретін құрылғылар ұсынылған, бұл құрылғы зиянды заттардың шығарылуына байланысты апаттар қаупін барынша азайтады. Сондай-ақ, ФП-12 құрылғыларының техникалық сипаттамаларының талдауы, жанғыш газдардың ағу детекторы-индикаторы және АМТ-03 метан газ анализаторы ұсынылған.

RESUME

In the presented article, an analysis of industrial injuries and professional cases in Kazakhstan is carried out. Cases of registered cases and deaths in the industrial regions of the countries of accidents are given; identified the main causes that led to accidents of detection [2]. it was found that the main one is the release of harmful, explosive, detectable cases, which are confirmed by the very frequent exceptions of explosions and accidents in mines, oil and gas wells. This article presents devices that can detect leaks of harmful substances, analyze their normal amount in the air and give an evacuation signal when the concentration of harmful substances increases, which will minimize the risk of accidents due to emissions of harmful substances. Also presented is an analysis of the technical characteristics of the devices FP-12, a leak detector-indicator of combustible gases and a methane gas analyzer AMT-03.

УДК 656.07.658.012.011.56
МРНТИ 73.47.12

Обучающийся: Бирниязова А.М., студент,
Западно-Казахстанский аграрно-технический университет имени Жангир хана,
г. Уральск
Научный руководитель: Жазыкбаева Г.М., техника ғылымының кандидаты,
Западно-Казахстанский аграрно-технический университет имени Жангир хана,
г. Уральск

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

АННОТАЦИЯ

В настоящей статье работе рассмотрено текущее состояние транспортно-логистической системы Казахстана. Основные выявленные тенденции развития транспортно-логистической системы указывают на усиление трансрегионализационных процессов, что характерно для страны с высоким транзитным потенциалом. Кроме того в работе отмечены факторы, замедляющие дальнейшее развитие транспортно-логистической системы. В условиях становления «Экономического пояса Шелкового пути» данные факторы являются основополагающими для развития внешне-экономической деятельности, а также в целом для эффективности транзитного потенциала Казахстана.

Выбранная нами тема считается наиболее актуальной на сегодняшний день, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов являются информационные потоки.

Введение. Транспортно-логистический комплекс является одной из фундаментальных сфер экономики любого государства. Наряду с такими стратегически важными отраслями, как энергетика или сельское хозяйство, он выступает основой жизнедеятельности и опорой процесса экономического развития.

Материальный поток в процессе перемещения через логистическую цепь или цепь поставок к конечному потребителю переходит из одного состояния в другое, меняет свою структуру в соответствии увеличивается в стоимости. Однако, очень сложно охватить весь путь передвижения материального потока, начиная от поставок сырья, далее производство продукции и доставка до потребителя. В таком случае необходимо исследовать на предмет управления цепь поставок, включающая две-три области логистического процесса. Логистическая интеграция функциональных областей, представляющая собой цепь поставок, является одним из путей решения задачи снижения расходов на логистику. Автомобильный транспорт – это вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям с использованием колёсного двигателя. Развитие этого вида транспорта определяется величиной автопарка, протяжённостью и состоянием автодорожной сети.

В развитии всех отраслей народного хозяйства страны всё большее значение приобретает автомобильный транспорт. Снижение себестоимости грузовых перевозок ведет к снижению транспортных тарифов, а, следовательно, к уменьшению себестоимости продукции потребителей транспортных услуг.

В настоящее время транспортно-логистическая система Казахстана находится на раннем этапе «эволюционного» развития, характерной чертой которого является низкокачественные процессы логистической цепочки и малоудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры.

Материалы и методы. Развитие транспортно-логистического комплекса должно быть ориентировано не столько на увеличение количества и качества транспортных средств, сколько на развитие альтернативного транспорта, внедрение цифровизации и искусственного интеллекта, подготовку специалистов новых профессий для отрасли, что

не только повысит эффективность транспортно-логистической деятельности страны, но и позволит Казахстану стать ведущим актором международной транспортной системы.

Последние три десятилетия конфигурации всех сфер жизнедеятельности человека, общества, бизнеса и государства претерпели глубокую трансформацию. Установилась новая парадигма международной торговли, активизировалась миграция, увеличились грузооборот, машинный парк и пропускная способность мировой транспортно-логистической инфраструктуры. Центр тяжести мировой торговли, перевозок и непосредственно промышленности переместился в Восточную и Юго-Восточную Азию. Дешевая рабочая сила с высокой долей квалифицированных кадров спровоцировала офшоринг крупнейших промышленных концернов. В результате вектор грузопотока развернулся в Юго-Восточную Азию, а товарооборот в десятки и сотни раз увеличил объемы и темпы прироста. В периоды кризисов фиксировались существенные спады в объеме торговли, но по мере восстановления экономики глобальный рынок наращивал еще большие объемы перевозок. Пандемия COVID-19 привела к тотальному ухудшению конъюнктуры и рецессии, однако экономисты прогнозируют стабилизацию ситуации через 5–10 лет с последующим устойчивым ростом.

Однако развитие транспортно-логистической системы требует не только модернизации существующей инфраструктуры, но также и налаживания сервисного обслуживания в логистической цепочке. В целом следует ожидать, что транспортно-логистическая система данного региона в перспективе будет способствовать трансформации в полюс роста экономики Казахстана.

Кроме того наблюдается активный рост грузооборота в западном и северном макрорегионах, преимущественно за счет таких индустриальных областей, как Павлодарская и Атырауская. В данных областях существует тенденция увеличения грузооборота в среднем выше 3% ежегодно. Однако существенная доля грузооборота указанных областей формируется за счет транспортировки сырьевых ресурсов – нефти и газа.

В 2021 году эксплуатационный грузооборот составил 239,3 млрд т/км, что стало историческим максимумом за годы независимости Республики Казахстан. Транзит достиг 39,6 млрд т/км (21 млн тонн). К уровню 2020 года рост транзита составил 2%. Итоговая прибыль составила 120,6 млрд тг, что в 7,4 раза больше факта 2020 года.

Учитывая, что через южный макрорегион Казахстана пролегает международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай» его роль существенно возрастает. При этом дальнейшее развитие транспортно-логистической сети вкупе с наращиванием экономической активности в наиболее производительных отраслях экономики данных регионов создаёт предпосылки для повышения конкурентоспособности Казахстана на международных товарных рынках.

Главная задача, стоящая перед работниками транспорта - своевременное качественное и полное удовлетворение потребности страны в перевозках и повышение экономической эффективности работы каждого предприятия и отрасли в целом. Следовательно, основой работы предприятий транспорта должно стать не только выполнение достаточного объема перевозок, но, и главным образом своевременное и качественное обслуживание предприятий различных отраслей экономики и населения, сокращение транспортных издержек и тарифов.

Преимуществом для автомобильного транспорта выступает почти в 6 раз более высокая плотность автодорог (более 30 км на 1000 кв. км территории) по сравнению с железными дорогами. По прогнозу аналитиков, к 2020 году доля грузооборота автотранспорта увеличится до 32%.

Программные задачи автодорожной отрасли. Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

- 1) Обеспечение магистральных связей межрегионального сообщения.

- 2) Сокращение отставания межремонтных циклов капитального и среднего ремонта, а также переход на бездефектное содержание.
- 3) Совершенствование механизмов финансирования отрасли.
- 4) Переход на процессные методы управления автомобильными дорогами.
- 5) Совершенствование нормативно-технической политики.

Результаты обсуждения. Мировой транспортно-логистический комплекс представляет собой глобальную глубоко интегрированную матрицу национальных транспортных систем. Открытые границы, глобализация и рост мировой торговли стали одновременно и стимулом, и результатом развития ТЛК. Различные внутригосударственные и международные инфраструктурные проекты способствуют дальнейшей торгово-экономической конвергенции всех стран мира. Международные интеграционные процессы и уплотнение экономических связей между регионами различных стран обуславливают необходимость постоянного совершенствования транспортно-логистических систем. На сегодняшний день в мире реализуется несколько крупных инфраструктурных инициатив различного формата и масштаба, также направленных на расширение торгово-экономических связей. К примеру, проект «Один пояс и один путь». Следует отметить, что конфигурация этого мегапроекта постепенно трансформируется, меняются траектории транспортных коридоров. Так, если ранее существенная часть пути должна была пролегать через территорию Казахстана, то сейчас фиксируются все большие перетоки в сторону Узбекистана. Например, 5 июня 2020 г. из КНР в Ташкент направился первый товарный состав по новому железнодорожному маршруту, который проложен в обход Казахстана. Узбекская программа по ремонту дорог в Ферганской долине, о которой было объявлено 7 июня, предполагает капитальный ремонт более чем 20 тыс. км дорожного полотна, и этот проект также тесно связан с реализацией инициативы «Один пояс и один путь». В целом данный мегапроект, предложенный Китаем в 2010-х годах, направлен на глубокую интеграцию транспортно-логистических комплексов всех стран, по которым будут проходить коридоры. Ожидаемые масштабы экономического эффекта превышают 21 трлн долл. США. На мировом транспортном рынке фиксируется тенденция крупных слияний, связанная с необходимостью масштабирования бизнеса и выхода на новые рынки. Однако на фоне ужесточения торговых войн, для этого требуется сближение как разнопрофильных, так и однородных компаний. Причем большинство из них наблюдаются в Азии. К примеру, в феврале 2019 года два южнокорейских судостроительных гиганта Hyundai Heavy Industries (HHI) и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) сообщили об объединении [6]. Общая доля новой компании на мировом рынке крупнотоннажных контейнеровозов и танкеров может достигнуть 20 %. В ноябре о слиянии объявили два китайских судопроизводителя – China State Shipbuilding (CSSC) и China Shipbuilding Industry (CSIC) объединились, создав China Shipbuilding Group, которые пользуются льготным контрактным сотрудничеством с китайскими судоходными компаниями. А в декабре японские корпорации Imabari Shipbuilding и Japan Marine United (JMU) также заключили сделку об интеграции [7]. Слияния крупнейших верфей могут существенно видоизменить глобальный рынок морских перевозок. Тенденция консолидации наблюдается и на других рынках отрасли, в том числе в сегменте логистических услуг. Так, к примеру, в России в декабре 2019 года появился новый железнодорожный оператор «Атлант», созданный совместно группой ВЭБ РФ (государственной корпорацией развития) и лизинговой компанией «Трансфин-М». Парк грузовых вагонов новой компании может вырасти до 75 тыс. вагонов до конца 2020 года [8]. Увеличение подвижного парка является одним из основных средств поддержания и повышения рентабельности. При этом сделки по слиянию наиболее быстрый и эффективный способ нарастить его. Именно с этим связывается всплеск консолидаций на рынке. Крупные инфраструктурные проекты реализуются и в сфере трубопроводного транспорта. Такие масштабные инициативы, как «Северный поток» [9] и «Сила Сибири» [10], являющиеся магистральными

трубопроводами и сложнейшими инженерно-техническими сооружениями, свидетельствуют об активизации рынка трубопроводного транспорта, несмотря на сложную геополитическую обстановку.

Главное достижение транспортной отрасли с момента обретения страной независимости: Казахстан стал страной с развитым транзитным потенциалом и региональным логистическим хабом.

Сегодня по территории Казахстана проходят 11 международных транзитных коридоров – 5 железнодорожных и 6 автомобильных. Интенсивно развивается проект Шелкового пути, ставший крупнейшим транзитным мостом между Востоком и Западом.

Транспортная сфера является серьезным драйвером развития экономики страны, здесь занято более 400 тысяч казахстанцев.

Благодаря стратегически верным решениям, принятым Елбасы, наша страна сегодня транспортно независима, имеет развитую инфраструктуру, регионы связаны со столицей прямыми авиа, железнодорожными и автомобильными маршрутами, сформирована правовая основа отрасли, создана благоприятная конкурентная среда для оказания транспортных услуг. Все это дает серьезный импульс развитию экономики Казахстана.

Огромная территория Казахстана, низкая плотность населения, отдаленность населенных пунктов друг от друга, нарастающие процессы интеграции и глобализации в мире делают транспортную отрасль знаковым приоритетом странового развития.

Сегодня общая протяженность автомобильных дорог республиканского, областного и районного значений составляет порядка 100 тыс. км. Протяженность железных дорог – 21 тыс. км.

Заключение. Транспортно-логистическая система Казахстана, с одной стороны, зависит от существующих внешних факторов, с другой - все еще находится в стадии формирования. Внешние факторы формируют спрос на услуги в транспортно-логистической сфере, однако существующие проблемы не в полной мере способствуют росту данной отрасли. В условиях роста международного сотрудничества транспортно-логистическая сфера требует дальнейшей модернизации и расширения пропускной способности инфраструктуры в ближайшем будущем. Существует необходимость пересмотра внутренней политики в отношении стимулирования существующих объектов транспортно-логистической системы, таких как железнодорожное и автомобильное сообщения и логистические центры. Кроме того, недостаток финансирования малого и среднего предпринимательства не обеспечивает рост транспортной отрасли. Учитывая важность транспортно-логистической системы для Казахстана как страны с высоким транзитным потенциалом, рекомендуем следующее:

Специфика условий перевозки опасных грузов, совершенствование технологии производства в отраслях с каждым днем предъявляют все более высокие требования к качеству транспортного процесса, обеспечению сохранности перевозок.

Следует отметить, что это еще далеко не полный список задач, которые нужно выполнить, чтобы максимально использовать транзитный потенциал Казахстана. Если это будет сделано, то Казахстан значительно выиграет от вклада транспортной логистики в экономическое развитие.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ЛИТЕРАТУР

1. Королева, Е.А. Организация международных транспортных систем./ Е. А. Королевой.: Учебник под общей ред. д-ра экон. наук Е. А. Королевой.- СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О.Макарова, 2017.-383 с.
- 2.Горев А.Э. Грузовые перевозки./А.Э. Горев.: Учебник. ISBN 978-5-7695-9947-7. 6-е изд., перераб. - М.: Академия, 2013.
- 3.Таневецкий И.В. Грузовые перевозки./ И.В. Таневецкий. Учебно-методический комплекс. – СПб. : Изд-во СЗТУ, 2011. – 185 с.

4. Беляев, В.М. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учеб. пособие / В.М. Беляев. – М.: МАДИ, 2014. – 204 с.
5. Багинова, В. В. Особенности развития контрейлерных перевозок в России [Текст] / В. А. Багинова, Д. В. Кузьмин // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2013. – № 4 (4). – С. 49- 52.
6. Баскаков, П.В. Интеграция России в международную транспортную систему (функциональный аспект) [Текст] / П.В. Баскаков, Л.Н. Матюшин // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2015. – № 5. – С. 66-88.
7. Григорьев, М. Н. Логистика [Текст] : учебник / М. Н. Григорьев. – М.: Издательство Юрайт, 2012. – 207 с.

ТҮЙІН

Осы мақалада Қазақстанның көлік-логистикалық жүйесінің ағымдағы жағдайы қарастырылған. Көлік-логистикалық жүйенің негізгі анықталған даму тенденциялары транзиттік әлеуеті жоғары елге тән трансрегионализациялық процестердің күшеюін көрсетеді.

Сонымен қатар, жұмыста көлік-логистикалық жүйенің одан әрі дамуын бәсеңдететін факторлар атап өтілді. "Жібек жолының экономикалық белдеуінің" қалыптасуы жағдайында бұл факторлар сыртқы экономикалық қызметті дамыту үшін, сондай-ақ тұтастай алғанда Қазақстанның транзиттік әлеуетінің тиімділігі үшін негіз болып табылады.

Біз таңдаған тақырып бүгінгі таңда ең өзекті болып саналады, өйткені логистикалық процестердің тақырыбы, құралы және құрамдас бөлігі ақпараттық ағындар болып табылады.

УДК 614.842.8

Обучающийся: Баймукашев Ж., магистрант

Научный руководитель: Кубашева Ж.К., руководитель

Западно-Казахстанский аграрно-технический университет имени Жангир хана, г.Уральск

ОРГАНИЗАЦИИ СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПРИ ПОЖАРАХ

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрены основные виды спасательных работ. Проанализированы наиболее эффективные способы и приемы по тушению пожаров. Выделены основные задачи личного состава при аварийно-спасательных работах. Определены основные задачи разведки на месте тушения пожара. Описаны новые методы и средства спасения людей с мест пожара.

Ключевые слова: пожар, аварийно-спасательные работы, тушение пожара, методы и средства разведки.

В основе организации спасательных работ при пожарах находится пожарная тактика, направленная на изучение закономерностей подготовки и ведения действий по тушению пожаров.

К основным задачам пожарной тактики относятся:

- изучение возможности изменения обстановки при возникновении пожара;
- осуществление разработки эффективного способа и приемов по тушению пожаров;
- выбор целесообразных методов и форм, позволяющих выполнить тушение пожаров;