



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА
GUMILYOV EURASIAN
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2015»
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS
of the X International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2015»

УДК 001:37.0
ББК72+74.04
Ғ 96

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

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 001:37.0
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2015

Жолы», «Детская больница № 2», жилой массив Жибек Жолы (маг. «Ұлытау», маг. «Бауырым», маг. «Гүлзада», маг. «Достық», средняя школа). Стоимость проезда на экспрессном маршруте: общий - 120 тенге, детский - 60 тенге. Льготные проездные билеты недействительны.

Экспрессный маршрут обслуживают 12 автобусов нового поколения с интервалом движения 15 минут. Общее время поездки в одном направлении составляет 68 минут при пробеге 32 км. В результате введения маршрута №54э схема движения по маршруту №9 была изменена: автобус следует от железнодорожного вокзала до поселка Интернациональный. В результате этого, значительно сократился общий пробег маршрута №9 с 71 км до 44,9 км. Средние части схемы движения маршрутов №9 и №54э сохранили идентичными. От поселка Интернациональный до Конгресс-Холла, т.к. данный участок характеризуется большим пассажиропотоком. В результате этого на этих участках произошла «разгрузка» пассажиропотоков и тем самым уменьшена перегруженность автобусов и увеличена частота их движения. Кроме того, а жители пригородных районов получили возможность более комфортабельного передвижения, жители центральных районов в свою очередь могут без затруднений попасть в привокзальные районы города.

Участие в совершенствовании перевозок пассажиров в г. Астане студентов Евразийского университета является свидетельством реализации связи университета и транспортных предприятий города.

Список использованной литературы

1. Спирин И. В. Городские автобусные перевозки: Справочник. - М.: Транспорт, 1991.
2. <http://www.autopark1.kz>

УДК 656.033

АНАЛИЗ МАРШРУТА ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ВЫЯВЛЕНИЯ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ НА МАРШРУТЕ

Утепов Саян Сарсенбекович

utepov@mail.ru

Магистрант 6М090100 – «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта». ЕНУ им. Л.Н.Гумилёва, Астана, Казахстан

Научный руководитель – М.И. Арпабеков

Анализ маршрута, их опасных участков информирует водителей об особенностях условий движения на маршрутах, и что самое важное, способствует созданию установок и формированию навыка предупредительных действий на наиболее вероятные, типичные дорожно - транспортные ситуации. При проведении анализа целесообразно использовать результаты топографического анализа ДТП.

Для этого в районном отделении (городском , областном) ИДПУ ДП ДВД г.Астана необходимо получить данные об аварийности на соответствующих маршрутах и представить эти данные на карте или в виде линейного графика, а также ситуационного плана ДТП.

Разбор маршрутов целесообразно проводить в следующей последовательности.

1. Общая характеристика маршрута

Протяженность маршрута, интенсивность движения (в том числе в разное время суток, состав транспортного потока, качества и состояния дорожного покрытия, особенности заезда к местам погрузки – разгрузки , остановки общественного транспорта, объемы пассажиропотоков и т.д.

2. Опасные участки и ситуационный анализ ДТП на маршруте.

На карте маршрута с привязкой к километровой сетке или более мелкими элементами дорожной обстановки приводят дислокацию мест концентрации ДТП, опасных участков,

обозначенных предупреждающими знаками, а также необозначенных участков, на которых наблюдается повышенное число конфликтных ситуаций.

Приводя ситуационный анализ происшествий и конфликтов, типичных для указанных мест на примерах, полученных при служебных расследованиях ДТП, данных, полученных в ИДПУДПДВД г.Астана и по результатам опроса водителей.

3. Рассматривают влияние дорожно - климатических (или иных) факторов на опасность проезда выделенных мест и участков.

Таблица 1 — ДТП с участием общественного транспорта

	2014г.	абсолют.	%
Всего зарегистрировано ДТП	17	2	5
Погибло	2	Стаб.	Стаб.
Ранено	26	1	2,5

Таблица 2 — Из них по вине водителей ОТ:

	2014г.	абсолют.	%
Всего зарегистрировано ДТП	14	5	29,4
Погибло	1	Стаб.	Стаб.
Ранено	13	5	33,3

Таблица 3 —Дни совершения ДТП за 1кварт.2014 г.

	2014 год		
	кол-во	погибло	ранено
понедельник	22	2	35
вторник	14	0	14
Среда	21	2	19
Четверг	17	2	19
Пятница	23	1	27
суббота	15	0	18
Воскресенье	9	1	8

Обучения на основе ситуационных характеристик типичных участков повышенной опасности.

Цель обучения: по ситуационным характеристикам типичных участков повышенной опасности — дать водителю, систематизированные знания о типичных ситуациях, характерных для участков повышенной опасности. Такие знания помогут водителю правильно оценивать обстановку в подобных ситуациях, прогнозировать ее развития и предотвращать ДТП.



Схема построения ситуационной характеристики:

- общая характеристика опасностей участка (создать общую установку обучаемого на повышения внимания при проезде участка);
- условия, при которых участки данного вида становятся наиболее опасными;
- типичные опасности , возможные на данном участке;
- как обеспечить безопасность при проезде участка.

Наиболее целесообразно пояснить опасности участка и обосновывать меры по их безопасному проезду на анализе примеров ДТП , реально имевших место на конкретных участках данного типа; для этого составляется ситуационная карта факторов, повышающих уровень опасности участка.

Примеры ситуационной характеристики типичного участка повышенной опасности.

1. Нерегулируемый пешеходный переход.

После остановки общественного транспорта нерегулируемый пешеходный переход - самый опасный участок с точки зрения возможного наезда на пешехода. Основными причинами наездов является ситуации «закрытого обзора» и привычка водителей не снижать скорость в зоне перехода.

2. Скорость в зоне перехода.

Впереди - нерегулируемый пешеходный переход. Прежде всего , переключись на безопасность – води поисковое наблюдение , наблюдай обстановку , задаваясь вопросом : «Что здесь скрытого опасного?» Снижай скорость , в той или иной степени, в любом случае, даже если обстановка на переходе этого не требует. Если этого не делать, у тебя незаметно сложится опаснейшая привычка проезжать пешеходный переход без повышения внимания.

3. Оцени обстановку в зоне перехода.

Уровень опасности пешеходного перехода определяется: наличием пешеходов могущих начать переход; Условиями обзора (кусты, деревья в зоне перехода, поворота дороги, переход расположен сразу же после подъема); интенсивностью движения транспорта (на улицах и дорогах с редким движением транспорта пешеходы ведут себя не осторожно , там же , где движение интенсивно, обзору перехода могут препятствовать другие транспортные средства); шириной проезжей части (на нешироких дорогах пешеходы ведут себя более неосторожно); продольным профилем дороги (при движении под уклон увеличивается путь , возможен занос); условиями видимости (в темное время суток и в ненастную погоду пешехода заметить труднее , возможно ослепление водителя светом фар встречных автомобилей).

Чем больше зафиксировал факторов опасности на переходе, тем больше снижай скорость, будь готов к экстренному торможению!

Список использованной литературы

1 Арпабеков М.И. Жол қозғалысын және қауіпсіздікті ұйымдастыру ұйымдастыру. Учебно-методический комплекс // изд-во ТОО «Мастер ПО», Астана. ISBN 978-601-301-014-4. 2014. Тираж 200. 376 с.

2 Арпабеков М.И., Каптагаева К.К Жол қозғалысын ұйымдастыру техникалық құралдары. // Учебно-методический комплекс // изд-во ТОО «Мастер ПО», Астана. ISBN 978-601-301-016-8. 2014. Тираж 200. 236 с.

Арпабеков М.И Экспертиза и анализ ДТП. Учебное пособие тип. «Эверо». ISBN 978-601-194-3. Алматы. 2014. Тираж 200. 320 с.

УДК 622.232.8.32

ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В РАЗЛИЧНЫХ СИТУАЦИЯХ