

4. Leonov M.Ia., Paniaev V.A., Rusinko K.N. Zavisimost' mezhdru deformatsiiami i napriazheniiami dlia polukhrupkikh tel [The relationship between the strains and stresses to semifraigle bodies]// Inzh. zhurnal. MTT – Mechanics of solid. 1967. – No. 6. pp. 26-32.
5. Paniaev V.A. O deformatsiiaxh i razrushenii polukhrupkikh tel [On the strains and fracture of semifraigle bodies]: Diss. kand. tekhn. nauk. Frunze, 1970.
6. Novozhilov V.V. O plasticheskom razrykhlenii [About plastic loosening]// PMM. - Applied Mathematics and Mechanics -1965. - Vol.29. - No.4. -pp.681-689.
7. Rybakina O.G., Sidorin Ia.S. Eksperimental'noe issledovanie zakonornostei plasticheskogo razrykhleniia metallov [Experimental research the regularities plastic loosening of metals]// Inzhenernyi zhurnal. MTT. - Mechanics of solid.-1966. – No. 5. -pp.103-111.
8. Babel X., Eitman D., Makaiver R. Dvukhosnoe uprochnenie anizotropnykh titanovykh splavov [Biaxial hardening of anisotropic titanium alloys] //Teoreticheskie osnovy inzhenernykh raschetov.-1967. – No. 1, pp.15-23.
9. Hill R. Constitutive modeling of orthotropic plasticity in sheet metals//J. Mech. and Phys. Solids.- 1990.- V. 38, No. 3.- pp. 405-417.

УДК:330.131.5:656.614.3:627.715.8-6(575.2)

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕПРОДУКТОВ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Мирзакматов К.Ж., Жалал-Абадский государственный университет, Жалал-Абад, Кыргызская Республика

В статье рассмотрены анализ уровня эффективности перевозок нефтепродуктов, учет и планирование эксплуатационной деятельности подвижного состава.

ANALYSIS OF EFFICIENCY OF TRANSPORTATIONS OF OIL PRODUCTS IN KYRGYZ TO REPUBLIK

Mirzakmatov K.G., Jalal-Abad is a state university, Jalal-Abad , Kyrgyz Republic

В Кыргызской Республике ведущая роль в перевозках пассажиров и грузов принадлежат автомобильному транспорту. Им перевозится более 97 % пассажиров и 95% груза от общего грузов и пассажиров, перевозимых всеми видами транспорта. На сегодняшний день автомобильный парк Кыргызской Республики составляет около 425 тыс. автомобилей, из них более 348,5 тыс. легковых, 52,4 тыс. грузовых автомобилей. Из них более 20.8% тыс. автобусов и микроавтобусов. В таблицах 1 и 2 показаны статистические данные Нацстаткомитета республики по перевозке грузов и грузооборота всеми видами транспорта.

Таблица 1- Объем перевозок грузов всеми видами транспорта

Вид транспорта	Объем перевозок грузов по годам, млн.т				
	2007	2008	2009	2010	2011
Железнодорожный	2,3	1,8	1,0	1,0	1,0
Автомобильный	27,1	31,9	35,0	35,6	36,4
Трубопроводный	0,6	0,6	0,3	0,3	0,3
Внутренний водный	0,026	0,043	0,02	0,02	0,01
Воздушный	0,006	0,009	0,001	0,01	0,01
Всего	30,033	34,352	36,321	36,93	37,72

В отличие от дорожного хозяйства, которое является государственным сектором, автомобильная отрасль еще во второй половине 90-х годов была полностью приватизирована и фактически все автотранспортные предприятия в настоящее время являются частными, лицензирование их деятельности является единственным механизмом государственного регулирования для организации пассажирских и грузовых перевозок и надзора за соблюдением транспортного законодательства. Из-за их малочисленности на рынке этих услуг нет конкуренции, поэтому они развивается очень медленно и часто оказывают услуги некачественно.

Перевозка грузов и пассажиров в нашей республике осуществляется по горным дорогам. Особенности условий движения по высоте на горных дорогах обусловлены, в первую очередь, изменением отметки расположения участков дорог над уровнем моря.[1,3]

Таблица 2- Грузооборот различных видов транспорта

Вид транспорта	Грузооборот по годам, млн.т.км				
	2007	2008	2009	2010	2011
Железнодорожный	848,9	945,5	744,5	737,5	797,4
Автомобильный	902,5	1113,9	1256,4	1281,5	1300,3
Трубопроводный	218,3	211,5	90,0	91,5	146,3
Внутренний водный	4,8	8,0	4,0	3,0	2,0
Воздушный	47,1	59,4	45,4	65,4	111,0
Всего	2021,6	2338,3	2140,7	2178,1	2357,0

Как видно из таблицы, основу транспортной системы Кыргызской Республики составляет автомобильный транспорт, что объясняется рядом географических, исторических и экономических причин. Одной из важнейших задач автомобильного транспорта в республике является обеспечение перевозок нефтепродуктов, практически весь объем, которых страна получает путем импорта. Поступающие нефтепродукты размещаются на приграничных складах, откуда автотранспортом развозятся по региональным нефтехранилищам. Такие перевозки выполняются по сети дорог общегосударственного значения и называются магистральными. Далее нефтепродукты с региональных нефтехранилищ развозятся непосредственным потребителям (местные перевозки). По итогу анализа система доставки нефтепродуктов в настоящее время неэффективна, характеризуется нерациональностью построения отдельных ее элементов. На недостаточном уровне находятся управление перевозками, учет и планирование эксплуатационной деятельности, выпуск автомобилей на линию и их использование, квалификация персонала, материально-техническое обеспечение перевозок. Развитие перевозок нефтепродуктов осуществляется без надлежащего научно-методического обоснования. Преимущество отдается решению текущих вопросов. Перспективные и стратегические вопросы практически не разрабатываются. В результате наблюдаются застойные явления, выражающиеся в стабилизации основных технико-эксплуатационных показателей на неудовлетворительном уровне. Нет долгосрочной программы развития перевозок нефтепродуктов, основанной на научном прогнозе потребностей в нефтепродуктах и анализе располагаемых для этого ресурсов. Из этого следует, что надо повышать эффективность перевозок нефтепродуктов автомобильным транспортом в республике путем совершенствования системы перевозок и управления ими, при этом решать следующие задачи: анализировать состояние и перспективы совершенствования перевозок нефтепродуктов; изучать теоретические основы повышения эффективности перевозок нефтепродуктов автотранспортом; исследовать и разрабатывать основные направления повышения эффективности перевозок нефтепродуктов применительно к специфическим условиям республики; оценивать результативность внедрения предложений и рекомендаций и формулировать основные направления дальнейших первоочередных исследований по рассматриваемой проблеме. В настоящее время сложилась практика недостаточно интенсивного использования подвижного состава на перевозках. Это приводит к развитию перевозок в экстенсивном направлении. Так, среднесуточный пробег составляет всего 106 км. Ездки совершаются раз или две в неделю. Велики простои автомобилей на предприятии. Причинами таких нарушений являются: отсутствие необходимого планирования и нормирования эксплуатационной деятельности, незаинтересованность работников в повышении интенсивности труда, низкая квалификация персонала, недостаточная материально-техническая обеспеченность перевозок. Анализ системы управления перевозками нефтепродуктов показал, что существующая структура управления единым технологическим процессом перевозок функционирует в разомкнутом виде, без необходимых обратных связей. Существенное упущение - отсутствие должного оперативного руководства единым технологическим процессом доставки нефтепродуктов потребителям. Совершенствование управления должно идти в направлении развития горизонтальных связей между всеми участниками перевозок и товарораспределительного процесса.

Таким образом, проведенный анализ позволил установить как общие тенденции и перспективы развития перевозок нефтепродуктов, что может помочь выявить основные пути совершенствования этих перевозок. Наиболее важными из них являются улучшение организации перевозок и отдельных элементов перевозочного процесса и реорганизация системы управления на основе использования рыночных механизмов. Надо выполнить комплексный анализ состояния и перспектив развития перевозок нефтепродуктов в республике; разработать и обосновать концепции совершенствования управления перевозками нефтепродуктов моделировать системы перевозок нефтепродуктов и ее отдельных элементов; исследовать и обосновать отдельные предложения по совершенствованию перевозок нефтепродуктов и повышению эффективности управления этими перевозками. [2,4]

Надо провести исследование системы перевозок нефтепродуктов с разработкой на основе полученных материалов рекомендаций по повышению эффективности работы этой системы.

Список литературы

1. Темирбеков Ж.. Пути повышения эффективности перевозок с учетом влияния обслуживающих механизмов на работу логистического центра. Известия вузов. Бишкек, 2013. Вып. №3. с- 24-26.
2. Ниязи Азль Ахмад Повышение эффективности перевозок нефтепродуктов. Москва, 1993г.

3. Камбаров Ч.У., Мирзакматов К.Ж., Влияние технико-эксплуатационных показателей на функционирование развозочной (сборной, развозочно-сборной) автотранспортных систем. Известие вузов №4,2014. Часть 1.

4. Жесткова С.А. Повышение эффективности развозки нефтепродуктов автомобильным транспортом. Вестник МАДИ 2012. № 3. С-94-99.

References

1. Temirbekov F .. Ways to improve the efficiency of transport, taking into account the impact of service mechanisms to work the logistics center. Proceedings of the universities. Bishkek, 2013. Vyp. №3. s- 24-26.

2. Ahmad Niazi Azl Improved transportation of petroleum products. Moscow 1993.

3. Kambarov po, Mirzakmatov KJ, Effect of techno-eksplautatsionnyh indicators on the functioning of razvozochnoy (team, team-razvochno) motor systems. Proceedings of the universities №4,2014. Part 1.

4. Zhestkova SA Improving the efficiency of oil razvozki road. Bulletin MADИ 2012. № 3. С-94-99.

УДК 685.31:65.011

К ИССЛЕДОВАНИЮ ДИНАМИКИ СОУДАРЕНИЯ ТЕЛ ПРИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ КОНТУРНОЙ ОБРАБОТКЕ

¹*Баубеков С.Д.- д.т.н., профессор, академик РАЕ, ²Таукебаева К. С.- к.т.н., проф. РАМ, ¹С.С.Баубеков – студент ТИГУ, Таразский инновационно-гуманитарный университет (ТИГУ), МОН РК, 080000, Республика Казахстан, г. Тараз, ул. Желтоксана 69 б, Тел.: 8(7262) 50-13-55, Факс: 8(7262) 51-83-12, tigu_kz@mail.ru*

²*Филиал Акционерного общества «Национальный центр повышения квалификации «ОРЛЕУ» «Институт повышения квалификации педагогических работников по Жамбылской области» МОН РК, 080000, Республика Казахстан, г. Тараз, пр-т. Жамбыла 121, тел. 8(7262)438095, ins_pk@mail.ru*

Работа относится к машиностроению и посвящена автоматизации контурной обработки деталей изделий легкой промышленности. Авторы предлагает новый способ контурной обработки деталей изделия легкой промышленности и устройства для его реализации, где в процессе выполнения контурной обработки различной кривизны, устройство автоматически самонастраивается на изменения кривизны контура и обеспечивет выполнения эквидистантной строчки. Вопросы соударения тел при автоматической ориентации деталей обуви в механике не рассмотрены. Целью исследования является изучение соударения двух тел (края обрабатываемой детали и направляющего упора), возникающего в процессе контурной обработки. В работе приведены результаты исследования технологической возможности сборочно-машинного комплекса (СМК) и путей их расширения.

Ключевые слова: машиностроение, автоматизация контурных операции, строчка, легкая промышленность, эквидистантность строчки, соударения двух тел, процесс ориентирования, устройство, способ обработки, машина.

BY THE STUDY OF THE DYNAMICS IMPACTS OF THE BODIES IN AUTOMATED CONTOURING

¹*Baubekov S.D. doctor of engineering sciences, professor, chl-koor Rossiskoy of academies natural science,*

²*Taukebayeva K. S. - cand.tech.sci., the prof. RAM, ¹Baubekov S. S.- student.*

¹*Tarazsky innovative humanities university, Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan, 080000, Republic of Kazakhstan, Taraz, Zheltoksan St. 69, Ph.: 8(7262) 50-13-55, Fax: 8(7262) 51-83-12, tigu_kz@mail.ru, sbaubekov@mail.ru*

²*Branch of Joint-stock Company the «National center of in-plant training «ORLEU» «Institute of in-plant training pedagogical workers on Zhambylskoy of area», 080000, Republic of Kazakhstan, Taraz, Zhambyl St.121. Ph.: 8(7262)438095, ins_pk@mail.ru*

Work behaves to the engineer and devoted for automations of contour treatment of details of good of light industry. Authors offers the new method of contour treatment of details of good of light industry and device for his realization, where in the process of implementation of contour treatment of different curvature, device automatically самонастраивается on the changes of curvature of contour and обеспечивет implementation of эквидистантной line. Questions of hitting of bodies at orientations in mechanics unconsidered. A research aim is studies of hitting of two bodies (edges of workpart and directing support), arising up in the process of to contour treatment. Results over of research of technological possibility of frame-clamping-machine complex (FCMC) and way of their expansion are in-process brought.

Keywords: engineer, automation contour operations, line, light industry, эквидистантность lines, hitting of two bodies, process of orientation, device, method of treatment, machine.