

Аканов Д.К., Орозакунова Б.К., Мамытов А.Б., Калпаков С.Р.

**КЫРГЫЗСТАНДЫН ТЕРРИТОРИЯСЫ АРКЫЛУУ ӨТҮҮЧҮ,
ЭЛ АРАЛЫК ТРАНСПОРТТУК КОРИДОРДОГУ ЖОЛ КЫЙМЫЛЫНЫН
КООПСУЗДУГУН ЖОГОРУЛАТУУНУН ЖОЛДОРУ**

Аканов Д.К., Орозакунова Б.К., Мамытов А.Б. Калпаков С.Р.

**ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ,
ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ КЫРГЫЗСТАНА**

D.K. Akanov, B.K. Orozakunova, A.B. Mamytov, S.R. Kalpakov

**WAYS OF SAFETY INCREASING ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT
CORRIDORS PASSING THROUGH THE TERRITORY OF KYRGYZSTAN**

УДК: 656.02:625.096

Бул иште Кыргыз Республикасынын жолдорунда автомобиль транспортунун коопсуздугунун камсыздоо көйгөйлөрү жана принциптери каралган. Жол транспорттук кырсыктардын негизги себептерине талдоо жүргүзүлгөн.

В статье рассмотрены проблемы и принципы обеспечения безопасности автомобильного транспорта на дорогах Кыргызской Республики. Проведен анализ об основных причинах дорожно-транспортных происшествий.

The article examines the problems and principles of ensuring safety of road transport on the roads of Kyrgyz Republic. The analysis on the main causes of road accidents.

Проблемы и принципы обеспечения безопасности автомобильного транспорта на дорогах КР. Автомобильный транспорт в КР является важнейшим фактором развития экономики, неотъемлемым элементом научно-технического прогресса. Вместе с тем деятельность автомобильного транспорта сопряжена со многими негативными последствиями для общества. По удельной величине ДТП КР опережает страны Запада. По негативному экологическому воздействию на среду и здоровье людей автомобильный транспорт также относится к наиболее опасным сферам деятельности человека.

Негативные проявления, связанные с автомобильным транспортом, в наибольшей степени имеет место в зонах его наибольшей концентрации в городах.

Это воздействие на среду обитания, жизнью и здоровью людей широко распространяется и за пределы крупных городов, на многочисленных автомобильных дорогах, пронизывающих хозяйственно освоенные территории. За пределами городов эти проблемы проявляются в наибольшей степени на дорогах республиканской сети, и особенно на

магистральных дорогах, наиболее протяженных и загруженных.

К числу главных факторов, обуславливающих высокую аварийность на дорогах магистральной сети, следует отнести большую плотность транспортных потоков, зачастую превышающую норму, и наличие помех движения, что в значительной степени связана с качеством дорог [1]. В условиях плотных потоков транспорта сужаются интервалы между автомобилями до опасной величины, снижаются скорости их движения вплоть до остановки для предотвращения столкновения. Источником аварийности на магистральных дорогах является также нерациональная топология дорог, в частности многочисленные перечисления различных населенных пунктов, и многочисленные примыкающие дороги. Особое влияние на аварийность в нашей стране оказывает и состояние качества дорожного покрытия.

Решение проблем радикального повышения безопасности, в том числе и экологической, на магистральных автомобильных дорогах требует выработки новых принципов и подходов по их проектированию и развитию улично-дорожной сети магистральных автомобильных дорог в направлении формирования единой дорожной сети, отвечающей международным требованиям по скорости и безопасности. В основе такой политики должен быть заложен документ, определяющий основные мероприятия и этапы развития с оценкой затрат стратегия долгосрочного развития магистральных дорог и сети в целом. Этот документ призван выполнять примерно те же функции, что генеральные планы городов. Не привязанный жестко сроком, финансовым ресурсам, он тем не менее дает ориентиры по задачам развития сети на отдельных этапах, исключая существенные упущения в развитии дорог.

Стратегия развития сети дорог должна выполнять в определенном смысле функции планирования в процессе долгосрочного развития дорожных систем.

Важнейшими особенностями стратегии должны являться:

- обеспечение достижения генеральных целей развития сети;
- использование достижений науки в решении задач развития дорог;
- охват большого интервала времени (более 30 лет);

Изменение политики развития сети потребует со стороны республиканских органов:

- разработки общих методических документов по развитию отдельных дорог и всей сети;
- контроля за пред проектными и проектными исследованиями, анализе их в плане соответствия методики и стратегии;

-устранение нарушений в случаях несоответствия;

-постоянной корректировки стратегии развитие сети отдельных дорог с учетом пред проектных разработок.

Необходимо, чтобы все транспортные средства соответствовали единым стандартам эксплуатационных характеристик, чтобы в стране были созданы условия для внедрения на автотранспорте инновационных технологий, к примеру, не позволяющих управлять водителю в случае усталости, ухудшения состояния здоровья. Очень важно осуществлять согласованное взаимодействие стандартов эксплуатационных характеристик транспортных средств и характеристик улично-дорожной сети инфраструктуры. В настоящее время в КР ситуацию в области БДД можно охарактеризовать как критическую. Масштабы и тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий угрожают национальной безопасности.

Основные причины ДТП в основном известны: низкая дисциплина участников дорожного движения, неудовлетворительное состояние дорожной сети, несвоевременное оказание медицинской помощи, низкий уровень пассивной безопасности автомобилей, и низкая эффективность деятельности по обеспечению БДД. Безответственность технологий перевозок также приводит к аварийности и ущемлению права граждан на безопасность в дорожной среде.

Если посмотреть на стратегические и тактические меры в области БДД, то можно видеть, что они не определены концептуально и не структурированы для того, чтобы сформулировать конкретные задачи для всех составляющих в обеспечении БДД. Отсутствуют четкие требования к автомобильным транспортным компаниям по системе управления безопасностью конструкции транспортных средств.

Обеспечение БДД должно осуществляться на системных принципах, объединяющих все участки процесса организации безопасного движения, как единого целого. Принцип неотвратимой ответственности должен распространяться на всех участников системы дорожной безопасности, независимо от их положения в иерархии системы.

Во-первых, дорожно - транспортные комплексы, являющиеся открытыми человеко машинными системами, представляющими собой совокупность совместно действующих, находящихся в определенных отношениях друг с другом и образующих функциональное единство в транспортном пространстве:

- транспортных средств;
- коммуникаций;
- транспортной инфраструктуры;
- трудовых ресурсов.

Целостность этой системы заключается в том, что она не сводится к простой сумме свойств ее составляющих. Исключение одной из под систем может привести к снижению безопасности функционирования всей системы.

Для транспортной системы используются две характеристики ресурса: ресурс пропускной способности транспортной сети и провозной способности транспортных потоков ТС. От того, каким количеством и качеством запаса ресурсов располагает транспортная система, зависит, способна ли она достичь своей цели. Это связано с решением двух системных задач: задачи изменения своего состояния и задачи сохранения устойчивости при возмущениях со стороны внешней среды.

Для реализации решения этой и другой задачи требуется затратить определенное количество материальных, энергетических и информационных ресурсов[2].

В транспортной системе как едином целом обе части ресурса пропускная и провозная способности взаимосвязаны и взаимообусловлены, поскольку движение транспортных единиц в потоке зависит не только от них самих, но и от характеристики дорожных трасс, по которым осуществляется движение.

Ресурсы транспортных сетей могут изменяться, но они могут быть переброшены из одного региона в другой.

Ресурсы провозной способности транспортных средств, в отличие от пропускной способности сетей, более динамичны и мобильны и могут быть сконцентрированы в любом регионе в зависимости от потребности в их использовании.

Проблема рационального соотношения пропускной и провозной способности ресурсов одна из актуальных и труднейших научно-технических задач, которая требует решения с использованием методов моделирования транспортного процесса для различных регионов, различных видов транспорта, их кооперативных образований и различных транспортных потоков.

Транспортная система как единица должна обладать таким свойством, которым не обладает ни одна из ее составляющих. В качестве этого свойства может выступать свойства наибольшей ресурсной устойчивости по отношению к внешним возмущающим воздействием. Это не противоречит общему критерию качества инфраструктуры: обеспечению жизнеспособности хозяйственных подсистем гражданского общества, а также соответствует принципам решения глобальной проблемы обеспечение безопасности по научно-технической и социально-экономической, составляющим при решении системных задач данного класса.

Отмечая роль автомобильного транспорта оценив принципы обеспечения БДД, целесообразно организация современной системы управления движением транспортных средств, можно сделать основные следующие выводы:

1. В настоящее время отсутствует стратегический облик системы БДД как комплексной системообразующей структуры, обеспечивающей принцип единства управления БДД.

2. На улично-дорожной сети не принимается системный подход в решении задач организации управления движением транспортных средств.

3. Необходим закон о транспортной деятельности с изложением в нем законодательных принципов безопасности транспортного обслуживания.

4. Необходимо реализовать качественный новый подход к построению в стране системы организации и контроля БДД, который отслеживали бы согласованно все ее составляющее.

5. Государственная служба БДД должна осуществлять преимущественно надзорные функции, накапливаемая в ней информация эффективно использовалась в деятельности всех структур, обеспечивающих БДД.

6. Принципиально новые подходы требуют проведения предварительных исследований по формированию целевой специализированной программы повышения БДД, которые включали бы аналитическую оценку текущего состояния, разработку системных целевых показателей, комплекс программных мероприятий управления реализацией программы.

Литература

1. Мамытов А. Б., Орозакунова Б. К., Вестник ИГУ, Каракол, 2011 г. стр. 138-142
2. И. Н. Пугачев, А.Э. Горев, Е. М. Олешенко. Организация и безопасность дорожного движения М: Издательский центр «Академия», 2009.
3. Г. И. Клиновштейн, М. Б. Афанасьев. Организация дорожного движения М: «Транспорт», 2001.
4. Н. В. Пеньшин, В. В. Пудовкин, А. Н. Колдашов, А. В. Яценко. Организация безопасность движения. Тамбов Издательство ТГТУ, 2006.

Рецензент: к.т.н., доцент Токтакунов Ж.Ш.