

УДК 656.05 (470.621)

ББК 39.808

Г-93

Гук Галина Александровна, кандидат технических наук, доцент кафедры организации и управления транспортными процессами инженерно-экономического факультета Майкопского государственного технологического университета, тел.: (8772)526320;

Теучеж Инна Бислановна, кандидат экономических наук, доцент кафедры организации и управления транспортными процессами инженерно-экономического факультета Майкопского государственного технологического университета, тел.: (8772)526320.

**БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ АДЫГЕИ: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ
РАЗВИТИЯ**
(рецензирована)

В данной статье рассмотрены современные проблемы обеспечения безопасности населения на дорогах города и республики в целом, изучены факторы, определяющие причины высокого уровня аварийности, представлены статистические данные о количестве дорожно-транспортных происшествий на дорогах города в 2008-2009 гг., проведен анализ уровня ДТП в г. Майкопе.

Ключевые слова: транспорт, дорожно-транспортное происшествие, аварийность, безопасность дорожного движения.

Gook Galina Alexandrovna, Cand. of Technology, senior lecturer of the chair of transport processes amangement, engineering-economic faculty, of Maykop State Technological University, tel.: (8772)526320;

Teuchezh Inna Bislanovna, Cand. of Economics, senior lecturer of the chair of transport processes amangement, engineering-economic faculty, of Maykop State Technological University, tel.: (8772)526320

**ROAD SECURING IN ADYGHEYA: STATE, PROBLEMS,
TENDENCIES OF DEVELOPMENT**

The authors of the article consider contemporary problems of security of citizens on the roads of the town and the whole republic. The authors investigate factors determining reasons of high accident rate; cite statistics of the quality of road accidents in the town in 2008-2009 years. Analysis of the level of road accidents in Maikop was made.

Keywords: transport, road accident, accident rate, securing of traffic.

В новых условиях российской экономики задача обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, в частности, в Республике Адыгея и г. Майкопе непосредственно связана с результатами социально-экономических преобразований, развитием гражданского общества, которая не может быть решена без совместных усилий государства и населения, без общественной поддержки и участия широких слоев населения в реализации государственных программ и проектов. Проблема дорожно-транспортного травматизма в республике представляет угрозу безопасности граждан.

Несмотря на принимаемые меры по предупреждению ДТП в регионе не наблюдается стабильного снижения ДТП по основным его показателям.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности, следует отнести:

1) отсутствие эффективных механизмов реализации государственной политики, механизмов финансирования и стимулирования деятельности по повышению БДД на республиканском и муниципальном уровнях;

2) массовое пренебрежение требованиями БДД со стороны участников дорожного движения, недостаточное понимание и поддержка мероприятий со стороны общества, отсутствие должной ответственности у руководителей всех уровней;

3) низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительная дисциплина, невнимательность и небрежность пешеходов и

водителей при управлении транспортными средствами;

4) недостатки технического обеспечения мероприятий по безопасности, в первую очередь, несоответствие временным требованиям технического уровня дорожных хозяйств, транспортных средств, средств ОДД, несовершенство систем связи, приведшие к несвоевременному обнаружению ДТП и оказанию первой помощи пострадавшему.

Особенно тревожной является ситуация с ростом числа автотранспорта, находящегося в частном владении. Это объясняется не только увеличением плотности транспортного потока, уровнем профессиональной подготовки водителей, но и рядом других факторов, среди которых важное место занимает низкий уровень транспортной культуры участников дорожного движения.

Как и многие другие бедствия, ДТП отражаются на положении конкретных групп населения, причем, наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются пешеходы - из-за отсутствия средств защиты, которые помогли бы им уменьшить тяжесть последствий аварий на дорогах.

Снизить риск происшествий можно посредством перевода движения из режима высокого риска в режим низкого риска.

Автомобильный транспорт является основным средством перемещения грузов и пассажиров по территории Республики Адыгея и Южного региона в целом. Специфика работы пассажирского транспорта (доступность, качество, объемы) влияет на социальную стабильность в регионе. Исследования показывают, что адаптация к рыночным условиям хозяйствования действующих муниципальных и созданных в ходе приватизации частных предприятий и других структур, входящих в систему общественного пассажирского автомобильного транспорта проходит с большими затруднениями. Вследствие непрерывного роста цен на топливо, электроэнергию, запасные части растут удельные издержки на транспортные услуги.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом является видом деятельности, непосредственно связанной с безопасностью для жизни и здоровья потребителей, пользующихся соответствующими услугами. Безопасность перевозок пассажиров, в соответствии с действующим сегодня законодательством, обеспечивается как за счет осуществления мероприятий, непосредственно связанных с процессом движения автотранспортного средства, так и за счет проведения комплекса профилактических мероприятий по обеспечению безопасности движения на предприятиях - в сфере технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, повышения квалификации персонала, организации и управления перевозками, информационного обеспечения перевозок и т.д.

Главным звеном автомобильного движения был и остается человек. Безопасность дорожного движения является объектом социальной политики, поскольку это жизнь и здоровье граждан страны. Даже при наличии современной техники, развитой дорожной инфраструктуры и совершенной системой управления дорожным движением человек, управляющий автомобилем, остается той ключевой фигурой, которая осуществляет автотранспортный процесс. Статистика дорожно-транспортных происшествий по г. Майкопу показала, что за 2008 год зарегистрировано 286 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 23 и получили ранения 343 человека. Следует подчеркнуть, что количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах города в 2008 году по сравнению с прошлым годом уменьшилось на 1,4%, а также, уменьшилось количество погибших на 28,1% и количество раненых на 3,9%. Тяжесть последствий ДТП уменьшилась с 8,2 до 6,3 %. В целом по городу количество ДТП, совершенных по вине водителей со стажем до 3-х лет уменьшилось на 37,5%, ДТП по вине водителей в состоянии опьянения в сравнении с прошлым периодом уменьшилось на 37,5%, с участием детей на 7,7%, ДТП по вине водителей юридических лиц на 40%, на 35,9% уменьшилось количество ДТП, совершенных по вине пешеходов. Тенденция снижения ДТП наблюдалась и на протяжении 2009 года. Так, на дорогах и улицах города в 2009 году в сравнении с 2008 годом уменьшилось количество дорожно-транспортных происшествий на 4,5%, погибших на 5,0%, количество раненых осталось на прежнем уровне. Всего было зарегистрировано 233 дорожно-транспортных происшествия, из которых погибло 19 и ранено 292 человека. По расчетным данным, экономический ущерб от медико-санитарных последствий ДТП по республике превышает ежегодно 1 млрд. рублей, из них около 4 млн. руб. составляет стоимость затрат на лечение пораженных.

Основное влияние на уровень аварийности в городе Майкопе оказывают водители

транспортных средств. Причиной основного количества ДТП по вине водителей является их низкая транспортная дисциплина. Основными причинами явились несоблюдение очередности проезда, нарушение правил проезда пешеходного перехода, несоответствие скорости конкретным условиям, нарушение требований сигналов светофора. Также, 14,6% ДТП из общего их числа совершено по вине пешеходов, основная причина – переход проезжей части в неустановленном месте.

Учитывая, что автомобильный транспорт является одним из системообразующих элементов транспортной системы, бездорожье и неудовлетворительное состояние сети автомобильных дорог являются серьезным ограничением на пути перехода к инновационной модели социально-экономического развития страны. Одной из причин ДТП является нарушение скоростного режима движения транспортных средств на дорогах республики, города, страны. Скорость зависит от ряда факторов: конструкции автобуса, дорожных условий и особенностей маршрута, климатических условий, мастерства водителей. Учесть их влияние можно только при нормировании скоростей движения. В условиях рынка, когда предприятия для того, чтобы выдержать ценовую конкуренцию вынуждены экономить на всем, расписания разрабатываются без нормирования скоростей движения. В результате в них закладывается превышение допустимых скоростей, не учитываются ограничения на опасных участках, что приводит к ДТП. Например, на междугородных маршрутах зачастую в расписании закладывается скорость сообщения 75 км/час, при максимальном ограничении в 90 км/час [1]. Это предполагает превышение разрешенной скорости на отдельных участках маршрута.

На междугородных и городских маршрутах для обеспечения безопасности дорожного движения необходимо эффективное диспетчерское управление. В настоящее время многие перевозчики не имеют службы линейного диспетчерского управления, не контролируют скорость движения на маршрутах. Отсюда очевидна необходимость утверждения на федеральном уровне документов, определяющих порядок работы автовокзалов и диспетчерских служб. Это должно повысить эффективность деятельности контролирующих органов, которые в настоящее время не имеют влияния на диспетчерские управления движением.

В современных условиях практического отсутствия федерального законодательства в области организации транспортного обслуживания населения остро стоит вопрос регулирования допуска перевозчиков к осуществлению регулярных перевозок [2]. Нередко они осуществляются неорганизованными перевозчиками, иногда даже не имеющими лицензий на перевозочную деятельность.

Зарубежный опыт показывает, что применение телематических систем на транспорте (Telematics & Intelligent Transport Systems), т.е. специального оборудования, устанавливаемого на автомобилях, позволяющего вести наблюдение за транспортным средством, контролировать действия водителя, планировать маршрут, время выполнения перевозки, проведение ТО и ремонта, своевременно принимать меры при ДТП и т.д. Приборы позволяют создать точную картину ДТП и определить степень вины каждого участника.

Также для повышения безопасности пассажиров необходимо предусмотреть применение светящихся лобовых маршрутных указателей на всех микроавтобусах «Газель», позволяющих улучшить видимость в ночное время суток, а также устройства для автоматического открывания и закрывания дверей, обеспечивающих комфортность и безопасность пассажиров.

К мерам по повышению безопасности дорожного движения на городском уровне можно отнести:

- 1) совершенствование государственной политики в работе с участниками дорожного движения;
- 2) совершенствование организации и условий дорожного движения;
- 3) совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения БДД.

Литература:

1. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник для вузов / под ред. В.А. Гудкова. М.: Горячая линия-Телеком, 2004. 448с.
2. Ильянков М. Разнойой // Надзор на транспорте. 2007. №2.С. 22-23.