

ально задачи увеличения объемов перевозок, повышения эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов, особое внимание при этом уделяя железнодорожному транспорту. При этом речь идет не только о внутривнутрирегиональных перевозках. Зарубежный опыт позволяет делать вывод о том, что качественного "скачка" в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам. Одним из инструментов достижения поставленной цели является расширение логистического мышления и принципов логистики.

Методологические аспекты анализа транспортной логистики направлены на оптимизацию и организацию рациональных грузопотоков с наименьшими затратами. Что позволит в конечном итоге транспортным организациям, с одной стороны, соответствовать запросам потребителей на высококонкурентном рынке транспортных услуг, а с другой – обеспечить эффективность транспортных потоков и снизить непроизводительные затраты.

Анализ логистических систем способствует перемещению "акцента" управления с оценки эффективности оказания транспортных услуг на управление транспортными потоками в целом. Опираясь на аналитический инструментарий, транспорт начинает играть ключевую роль в системе товародвижения, обосновывая наиболее выгодные для всех контрагентов транспортные коридоры и технологии перевозочного процесса.

Таким образом, анализ логистики позволяет предприятию выявить свои слабые стороны. При анализе логистических систем предприятия объективно оценивают свои недостатки, так как исследование делается не для кого-то, а для собственных нужд.

УДК 656.2.08

СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ПУТИ СНИЖЕНИЯ ЧИСЛА И ТЯЖЕСТИ ДТП В Г. ГОМЕЛЕ

И. А. МАКУШЕНКО
Гомельский облисполком

С. А. АЗЕМША
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия [1]. Дорожное движение – движение пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги, и связанные с ним общественные отношения [1].

Основные направления повышения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, меры по сокращению уровня аварийности на дорогах, снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов, связанных с дорожным движением, определены в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь [2]. Ее цель – создание условий для максимальной защищенности участников дорожного движения, снижение общих потерь в дорожном движении не менее чем на 25 процентов в 2015 году по сравнению с 2005 годом, в том числе сокращение не менее чем на 500 человек числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП).

Динамика изменения количества ДТП и числа погибших в них участников дорожного движения, а также аппроксимирующая линия приведены на рисунке 1.

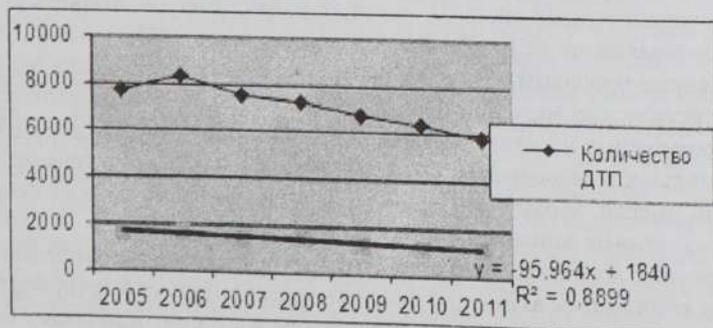


Рисунок 1 – Динамика изменения количества ДТП и числа погибших

Из рисунка 1 видно, что за период с 2005 по 2011 гг. динамика изменения рассматриваемых показателей положительная: наблюдается уменьшение общего числа ДТП и количества погибших в них участников дорожного движения. Из представленного на том же рисунке уравнения регрессии видно, что к 2015 г. число погибших составит 785, что на 888 меньше, чем в 2005 г. Таким образом, при сохранении наметившихся тенденций по сокращению числа погибших в ДТП к 2015 г. основное требование Концепции обеспечения безопасности дорожного движения будет выполнено.

На территории Гомельской области проживает 15,1 % жителей Республики, проходит 14,3 % автомобильных дорог, зарегистрировано 12,9 % автомобилей, совершается 12,7 % ДТП. В истекшем 2011 г. на территории г. Гомеля произошло 191 ДТП, в которых погибло 18 и получили ранения 211 человек, что обуславливает дальнейшую разработку мероприятий по снижению числа ДТП и уменьшению их тяжести. Установлено, что более 70 % ДТП совершается в городах и населенных пунктах. При этом порядка 80 % из них концентрируется на опасных участках – в очагах аварийности, что определяет первоочередную необходимость изучения таких очагов. Так, ведется мониторинг участков концентрации ДТП на улично-дорожной сети г. Гомеля, результатом которого является карта ДТП за 2011 г., приведенная на рисунке 2. Из рисунка 2 видно, что самыми аварийными в г. Гомеле являются ул. Ильича, Речицкое шоссе, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Барыкина, ул. Кирова, пр. Октября, ул. Советская, ул. Мазурова, ул. Победы.

Для количественного сравнения очагов аварийности можно использовать оценочный показатель – приведенное число ДТП, определяемое по формуле [3]:

$$n_a = n_{ам} K_{пам} + n_{ар} K_{пар} + n_{ас} K_{пас},$$

где $n_{ам}$, $n_{ар}$, $n_{ас}$ – число ДТП в год соответственно с материальным ущербом, с ранением и со смертельным исходом; $K_{пам}$, $K_{пар}$, $K_{пас}$ – коэффициент приведения ДТП соответственно с материальным ущербом, с ранением и со смертельным исходом.

При оценке по приведенному числу ДТП n_a'' классификация очагов аварийности по степени тяжести последствий выглядит следующим образом: $3 \leq n_a'' \leq 10$ – легкий, $10 \leq n_a'' \leq 100$ – средний, $n_a'' \geq 100$ – тяжелый.

Так, например, для очага № 1, расположенного на пересечении улиц Барыкина и Гомельской, приведенное число ДТП

$$n_a'' = 3 \cdot 3 = 9 \text{ прив. ДТП/год.}$$

Результаты расчетов для остальных очагов приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Степень тяжести очагов аварийности

Номер очага	Улица № 1	Улица № 2 /дом	Приведенное число ДТП, n_a'' , прив. ДТП/год	Мощность очага (степень тяжести)
1	Барыкина	Гомельская	9	легкий
2	Барыкина	Сосновая	9	легкий
3	Богдана Хмельницкого	От ул. Бочкина до пер. Бакунина	12	средний
4	Ильича	Район домов № 98, 98А	9	легкий
5	Ильича	Кинотеатр «Мир»	9	легкий
6	Интернациональная	Ленина	9	легкий
7	Кирова	Победы	171	тяжелый
8	Мазурова	№ 50, 67/2, 79	156	тяжелый
9	Огаренко	От ул. Каменщикова до д. № 21	159	тяжелый
10	Октября просп.	Жукова	9	легкий
11	Октября просп.	№ 44, 67, 69	9	легкий
12	Речицкое шоссе	От д. № 13 до ул. Жукова	156	тяжелый
13	Чечерская	№ 13, 15	9	легкий

Из таблицы 1 видно, что наибольшей опасностью обладают очаги 7–9, 12, что и обуславливает необходимость разработки мероприятия именно для них.

По результатам проведенного инженерного анализа ДТП в 2011 году Госавтоинспекцией был разработан ряд предложений по улучшению организации дорожного движения.

Неоднократно вопросы обеспечения БДД были рассмотрены на заседаниях исполкома с приглашением руководителей всех заинтересованных служб города. По результатам критических замечаний и предложений ГАИ были разработаны и утверждены решением №7 от 06.01.2012 г. «Мероприятия по устранению замечаний Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения».

Данные мероприятия предусматривали строительство светофорных объектов, искусственного наружного освещения, реконструкцию отдельных участков улиц, установку пешеходного ограждения, а также оборудование нерегулируемых пешеходных переходов, расположенных на магистральных улицах города, искусственными неровностями. Так, в 2012 году на улично-дорожной сети г. Гомеля было построено и введено в