

## ТЕНДЕНЦИИ, ФОРМИРУЮЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Н. Н. КАЗАКОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Традиционно обеспечение транспортной безопасности на предприятиях внутреннего водного транспорта рассматривается в двух аспектах: обеспечение безопасности плавания и обеспечение безопасности судоходства.

Обеспечение безопасности плавания – более узкое понятие, возлагаемое в основном на экипаж и процедуру судовождения. Обеспечение безопасности судоходства – комплексная задача, решаемая персоналом Управления морского и речного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, предприятий водных путей, Белорусского речного пароходства, Белорусской инспекции Речного Регистра и Белорусской инспекции речного судоходства; регламентировано национальными нормативно-правовыми актами: Кодексом внутреннего водного транспорта, Правилами плавания судов по внутренним водным путям, Правилами движения и стоянки судов в бассейнах внутренних водных путей, Правилами пропуска судов и составов через судоходные шлюзы внутренних водных путей и др.

Несмотря на значительный износ подвижного состава, анализ показателей обеспечения безопасности судоходства предприятий внутреннего водного транспорта Республики Беларусь в период с 2006 по 2016 годы показал положительную тенденцию относительно аналогичных показателей судоходных компаний Украины и Российской Федерации (таблица 1).

*Таблица 1 – Удельные показатели обеспечения безопасности судоходства на предприятиях внутреннего водного транспорта*

Удельный показатель, единица измерения		Значение показателя по странам		
		Россия	Украина	Беларусь
Отношение аварийных случаев	к численности флота, аварийных случаев/судно	0,0282	0,0183	0,0029
	к размеру перевозок, аварийных случаев /млн т	3,2681	2,9133	0,4538
	к грузообороту аварийных случаев /млн т·км	0,101	0,189	0,012
Комплексный показатель аварийности, аварийных случаев-тоннаже-сутки/т·км		0,0198	0,0241	0,0002
Тяжесть аварийного случая, тыс. USD/ аварийный случай		2,98	1,10	0,13

При оценке состояния безопасности судоходства в судоходных компаниях используют и иные удельные показатели, приводимые к численности флота или к грузообороту, выполненному водным транспортом. Специфика работы предприятий внутреннего водного транспорта Республики Беларусь определяет положительную тенденцию в их изменении с 2002 года по настоящее время. Она объясняется следующими основными причинами:

– значительный износ флота и перегрузочной техники требует особого контроля за их техническим состоянием, что эффективно реализовано предприятиями внутреннего водного транспорта Республики Беларусь (пароходство, предприятия водных путей, Речной Регистр);

– малые гарантированные габариты судовых ходов требуют особого контроля за их состоянием, что эффективно реализуется предприятиями водных путей;

– преобладание в структуре перевозок строительных грузов, добываемых из русла реки (минимизация количества перегрузочных работ, низкая стоимость груза, отсутствие острой необходимости ускорения транспортных и перегрузочных операций, минимизация издержек по восстановлению технического состояния флота, низкие затраты на складскую инфраструктуру);

– использование для перевозок составов несамоходного флота (минимизация коммерческих убытков вследствие низкой стоимости восстановления баржевого подвижного состава, низкая стоимость восстановления флота, снижение интенсивности движения флота);

- низкая интенсивность судоходства по внутренним водным путям;
- малая протяженность грузового плеча.

Два последних фактора оказывают наибольшее объективное воздействие на показатели обеспечения безопасности судоходства. При этом только первые два фактора являются непосредственным результатом деятельности работников отрасли внутреннего водного транспорта.

Корреляция между размерами транспортной работы, интенсивностью использования подвижного состава, интенсивностью движения флота по водным транспортным путям, объемами перегрузочных работ в отрасли и аварийностью является прямой. Следовательно, при эффективной реализации долгосрочных мероприятий развития внутреннего водного транспорта страны, системы обеспечения безопасности судоходства и гарантированных габаритов водных путей, действующие в настоящее время, потребует кардинальных изменений нормативного, технического, технологического и организационного характера.

УДК 656.13

## **УПРАВЛЕНИЕ ДОСТУПОМ АВТОМОБИЛЕЙ К ПЕШЕХОДНЫМ ПРОСТРАНСТВАМ**

*С. Н. КАРАСЕВИЧ*

*ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», г. Москва,  
Российская Федерация*

*А. А. САВИЧЕВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

На сегодняшний день методы управления доступом к уличным пространствам является достаточно эффективным средством повышения качества и безопасности дорожного движения (БДД) и сохранения высоких эксплуатационных показателей улично-дорожной сети (УДС) в городах. Ключевая задача управления доступом заключается в снижении негативного влияния неконтролируемого доступа автотранспортных средств к улично-дорожным пространствам.

С ростом уровня автомобилизации городов особенно актуальным становится применение методов ограничения доступа к территориям пешеходных пространств. В городах наиболее остро обозначилась проблема парковки автомобильного транспорта в городской черте. Вследствие недостатка парковочных благоустроенных пространств владельцы автомобилей зачастую паркуют свои транспортные средства на пешеходных переходах, газонах, детских площадках, тротуарах, вдоль проезжей части, тем самым не только создавая потенциально-опасные условия для других участников дорожного движения, но и нарушая благоустройство и эстетику города.

Многие пешеходные пространства существуют лишь физически, не выполняя своего основного предназначения. Так, нередко дворовые территории зон жилой капитальной застройки можно сравнить с большой автостоянкой. В таких условиях движение автомобилей затруднено, а пешеходам вход и выход из своего подъезда, зачастую, становится практически невозможным. Газоны, спортивные и детские игровые площадки превращаются в место парковки, не взирая на ограждения, бордюрные камни и т.д. В результате ухудшается экологическая обстановка и нарушается эстетический вид придомовой территории. Подобные обстоятельства возникают из-за отсутствия должного контроля за функциональным состоянием и развитием пешеходных пространств. Это снижает интерес населения к их использованию и заставляют искать другой способ передвижения или покидать пределы пешеходного пространства, что повышает риск возникновения ДТП. Фактическая ситуация, складывающаяся на территориях пешеходных пространств, требует принудительного ограничения доступа для автомобилей без ущерба для пешеходов, в особенности для их маломобильных категорий.

Методы управления доступом к пешеходным пространствам реализуются посредством физических мер, направленных на предотвращение случайного или намеренного проникновения автотранспортных средств на территорию пешеходных пространств, и относятся к средне- и долгосрочным методам успокоения движения, применяемым преимущественно на границах территорий пешеходных пространств с узлами, линейными участками УДС, с территориями парковочных пространств и др. При этом возможны различные проектные решения: