

## **АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.**

*Кыргыз Республикасында жана айрыкча Бишкек шаарынын автоунаа ишканаларынын базар экономикасына өтүүсү менен пайда болгон жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу менен байланышкан проблемалар козголот. Аларды чечүүдө тармак масштабында мүмкүн болгон варианттар сунушталат.*

*Затрагиваются проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, возникшие в КР и в частности на АТП г. Бишкек, в связи с переходом на рыночную экономику. Предлагаются возможные варианты их решения в масштабе отрасли.*

*They are touched problems, connected with provision of safety of the road motion, appeared in KR and in particular on ATE Bishkek city, in connection with transition to market economies. The possible variants of their decision are offered in scale of the branches.*

В настоящее время социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги. В нашей горной республике решающая роль принадлежит автомобильному транспорту. Автомобильный транспорт является наиболее рыночно ориентированным видом перевозок, так как обладает определенными преимуществами перед другими видами транспорта: доставка «от двери до двери» с необходимой степенью срочности - «точно в срок», регулярность поставки, мобильность автомобилей, высокая маневренность, надежность, возможность организации работы «с колес». Ему нет равноценной замены при доставке грузов на небольшие и средние расстояния, поставках малыми партиями, в отдаленные районы, и при оперативном обслуживании практически всех отраслей промышленности, торговли, предпринимательской деятельности /1/.

На долю автоперевозчиков в КР приходится более 80 % общего объема грузов, перевезенных всеми видами транспорта страны. Перспективы развития автомобильного транспорта определяются будущим спросом на его перевозки. Переход от плановой экономики к рыночной сопровождается структурными изменениями не только в экономике, но и в самой транспортной системе /4/.

Процессы реформирования экономики Кыргызстана в результате разгосударствления и приватизации государственного имущества обусловили появление на транспорте, наряду с государственными предприятиями, большого числа акционерных и мелких частных предприятий. Так, в городе Бишкек зарегистрировано 40 автопредприятий, выполняющих пассажирские перевозки на 184 маршрутах. Из них к муниципальным транспортным предприятиям относятся троллейбусное управление, обслуживающее 18 маршрутов, и пассажирский автокомбинат, автобусы которого работают по 27 маршрутам. По 159 маршрутам перевозки пассажиров осуществляют фирмы с различной формой собственности, в том числе одно акционерное общество «Ак-Жолтой» и 37 частных фирм. Произошло дробление крупных автотранспортных предприятий на небольшие компании. При этом разрушилась производственно-техническая база, что негативно сказалось на техническом состоянии автомобилей, безопасности дорожного движения и экологической безопасности автомобильного транспорта.

Как следует из многочисленных источников, автотранспорт в нашей республике и в общем по СНГ используется крайне неэффективно:

- его средняя производительность, по экспертным оценкам, значительно ниже по сравнению с аналогами в развитых зарубежных странах;
- парк отечественных автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности, несоответствием структуре перевозимых грузов;
- уровень и качество подготовки значительной части водителей всех категорий не соответствует значительно возросшей интенсивности движения транспортных средств и уровню развития автомобильной техники.

Особенность проводимой в настоящее время реформы управления автотранспортной отраслью состоит в попытке реализовать условия, необходимые для самостоятельного функционирования автотранспортных предприятий, где безопасности дорожного движения отводится одно из ведущих мест.

Решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в немалой степени зависит от четкой организации работы большого числа предприятий автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, эффективного функционирования подразделений государственной автомобильной инспекции, учебных заведений по подготовке водительских кадров и других предприятий и организаций, деятельность которых оказывает влияние на безопасность дорожного движения. Эти предприятия имеют различные организационные структуры управления, различную ведомственную подчиненность.

Предприятия автомобильного транспорта, независимо от формы собственности, предназначены удовлетворять потребности общества в перевозках грузов и пассажиров. Предприятия дорожного хозяйства осуществляют строительство и эксплуатацию автомобильных дорог. Подразделения органов Госавтоинспекции осуществляют надзор за всеми компонентами сложной системы, которую представляет собой дорожное движение, а именно: за техническим состоянием транспортных средств, качеством подготовки водительских кадров, соблюдением выполнения участниками дорожного движения требований правил дорожного движения и других нормативных актов /2/.

Управление автомобильным транспортом существенно отличается от управления другими видами транспорта. Парк подвижного состава автомобильного транспорта рассредоточен между отдельными министерствами и ведомствами. При этом доля парка подвижного состава автомобильного транспорта, относящаяся к транспорту общего пользования, значительно ниже доли ведомственного транспорта. Муниципальный транспорт составляет в настоящее время не более 2 % от общего числа автомобилей. Значительная часть парка легковых, грузовых автомобилей, микроавтобусов принадлежит индивидуальным владельцам.

Эксплуатацией автомобильного транспорта занимаются автотранспортные предприятия, принадлежащие различным министерствам и ведомствам, частные предприятия, акционерные общества; а эксплуатацией дорог – дорожно-эксплуатационные и коммунальные организации. И соответственно вопросами обеспечения безопасности движения занимаются не только предприятия, осуществляющие эксплуатацию подвижного состава, но и дорожные организации. Надзор за обеспечением безопасности дорожного движения осуществляет надведомственный орган – Государственная автомобильная инспекция.

В нашей стране действует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения. В ее состав входят:

- Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Кыргызской Республики;
- Секретариат дорожной безопасности;
- Министерство транспорта и коммуникаций;
- ведомства, деятельность которых связана с проблемой обеспечения безопасности движения;

- подразделения службы безопасности движения, образованные на предприятиях автомобильного транспорта, в дорожно-эксплуатационных организациях, на предприятиях коммунального хозяйства;

- правоохранительные органы, в том числе Государственная автомобильная инспекция;

- научные учреждения и учебные заведения.

Вся эта система действует исходя из утвержденных нормативных документов, действующих в настоящее время в нашей республике и регламентирующих взаимоотношения всех элементов системы. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Кыргызской Республики определяет «Закон о дорожном движении». Задачами Закона являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Автотранспортные правоотношения регулируют также законы о транспорте, об автомобильных дорогах; стандарты, определяющие требования обеспечения безопасности движения транспортных средств, находящихся в эксплуатации; нормативы безопасных конструкций транспортных средств; ведомственные отраслевые стандарты; ведомственные строительные нормы; правила дорожного движения; инструкции и другие документы.

В соответствии с «Положением № 445 об обеспечении безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок пассажиров и грузов автотранспортными средствами», утвержденным постановлением Правительства КР от 14.08.08 перед перевозчиками страны поставлены следующие задачи:

- обеспечение профессиональной надежности водительского состава;

- обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии;

- обеспечение безопасности условий перевозок пассажиров и грузов;

- обеспечение водителей необходимой дорожно-транспортной документацией.

Реализация задач по обеспечению безопасности дорожного движения юридическими и физическими лицами, при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, заключается:

- в проведении регулярного контроля за выполнением обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения со стороны руководителя организации и специалиста по безопасности дорожного движения;

- в проведении анализа и устранении выявленных причин дорожно-транспортных происшествий и нарушений «Правил дорожного движения» с участием принадлежащих им транспортных средств;

- в ежегодном планировании мероприятий, направленных на устранение причин и условий дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовали транспортные средства организации, нарушений «Правил дорожного движения» и других норм безопасности;

- в организации работы водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

- в соблюдении установленного законодательством КР режима труда и отдыха водителей;

- в создании условий для повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта;

- в организации и проведении с привлечением работников органов здравоохранения предрейсовых медицинских осмотров водителей, мероприятий по совершенствованию водителями навыков оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- в обеспечении соответствия технического состояния подвижного состава требованиям безопасности дорожного движения, для чего транспортные средства не должны допускаться к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

- в открытии на автотранспортных предприятиях контрольно-технического пункта для проведения своевременного обследования состояния транспортных средств;

- в проведении регулярного обследования состояния транспортных средств;

- в оснащении предприятия необходимым оборудованием, приборами, помещением для осуществления деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий;

- в обеспечении водителей необходимыми нормативными правовыми актами КР, методическими и информационными материалами, наглядной агитации для проведения мероприятий по безопасности дорожного движения.

Автотранспортные предприятия, организации, занимающиеся перевозочной деятельностью, а также водители-предприниматели, не обладающие необходимой производственно-технической базой, кадровой и нормативно-методической базой, обеспечивают выполнение требований и норм, установленных настоящим постановлением, на основании договоров, заключенных с организациями, обладающими необходимой базой и имеющими лицензию на проведение соответствующих работ.

Юридическим и физическим лицам запрещается, в какой бы то ни было форме, понуждать водителей транспортных средств к нарушению ими требований безопасности дорожного движения.

Ряд вышеуказанных положений нередко нарушается, в частности не соблюдается режим труда и отдыха водителей, допускается загрузка автомобилей сверх установленной нормы. Далеко не на всех предприятиях автотранспорта регулярно проводится предрейсовый и тем более послерейсовый контроль технического состояния транспортных средств, на большинстве автотранспортных предприятий отсутствует необходимая производственно-техническая база по проверке технического состояния и обслуживанию подвижного состава. Для обеспечения эффективной и безотказной работы транспортной системы в настоящее время в Кыргызстане необходимо решение следующих первостепенных проблем:

- В области подготовки водителей необходимо формирование более жесткой системы отбора претендентов на получение права на управление транспортными средствами, внесение изменений в рабочие учебные программы по подготовке водителей, увеличения количества часов, отведенных на практические занятия и дисциплину вождения.

- В техническом направлении нужно сосредоточить усилия на обновлении парка транспортных средств, для чего обеспечить содействие перевозчикам в приобретении автотранспортных средств путем заключения соглашений о дисконтной продаже машин, о применении льготных схем лизинга. Необходимо также оказывать перевозчикам содействие в осуществлении качественного и сертифицированного сервисного обслуживания транспортных средств, постепенно внедрять системы телематики и мониторинга автомобильных перевозок с применением спутниковых навигационных систем и различных систем связи.

- Для создания информационного пространства нужен постоянный мониторинг нормативно-правовых актов в сфере автомобильного транспорта, мониторинг состояния рынка автотранспортных услуг, составление анализов и прогнозов перспектив развития автотранспортной деятельности, обеспечение работников АТП постоянной информацией в форме информационных бюллетеней, использование современных средств информации. Необходимо обобщать и распространять положительный опыт организации грузовых и пассажирских перевозок, внедрения передовых технологий, обеспечения безопасности дорожного движения.

## Список литературы

1. Курганов В.М. Логистические транспортные потоки. - М.: Дашков и К, 2003. – 252 с.
2. Лукинский В.В. Безопасность дорожного движения. - М.: Транспорт, 1988. – 247 с.
3. Закон о дорожном движении в КР. - Бишкек, 1998. - 10 с.
4. Швачерус С.Е. Саморегулируемые организации как способ рыночного регулирования автотранспортной деятельности в условиях отмены лицензирования. Официальный сайт журнала «Автотранспортные предприятия», январь 2006 г.
5. Основные демографические данные по г. Бишкек, 2005 г.