**Шаша Ігор Костянтинович. Наукові основи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України : Дис... д-ра наук: 05.22.20 – 2007**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | Шаша І. К. Наукові основи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора технічних наук за спеціальністю 05.22.20 – експлуатація та ремонт засобів транспорту. – Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків, 2007.  Дано теоретичне узагальнення наукових положень та комплексу методів, за допомогою яких забезпечується більш ефективне забезпечення безпеки дорожнього руху. Запропоновано математичну модель залежності кількості дорожньо-транспортних пригод від основних факторів, що впливають на цей процес. Отримано узагальнений підсумковий коефіцієнт безпеки, що враховує вплив дорожніх, технічних та соціально-економічних факторів на рівень аварійності в країні.  Обґрунтована нова методологія діагностування технічного стану транспортних засобів при проведенні державного технічного огляду. Розроблено нову систему державного технічного огляду транспортних засобів з урахуванням фактичного технічного стану та пробігу і застосуванням сучасного вітчизняного контрольно-діагностичного устаткування. Рекомендовано впровадження мережі пересувних діагностичних станцій як засобу контролю технічного стану механізованих методів обліку дорожніх та транспортних умов експлуатації автомобілів. | |
| |  | | --- | | 1. Доведено, що діюча програма забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України недосконала, орієнтована під екзогенно задану мету зростання пасажиро-кілометрів та тонно-кілометрів, є безкомпромісною, розімкнутою, без зворотного зв’язку з об’єктом управління. Відсутня концепція програми та державне фінансування її заходів, не визначено конкретні цілі та їх кількісні показники.  2. Розроблено наукові основи системи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України, що є складовою частиною проекту Державної концепції підвищення безпеки дорожнього руху. Наукові результати, що отримано, дозволять суттєво, на 40–50 % знизити рівень аварійності в країні, зменшити кількість загиблих та поранених внаслідок дорожньо-транспортних пригод, забезпечити конституційне право громадян на безпечне для життя та здоров’я навколишнє середовище. Запропоновану систему забезпечення безпеки на автомобільному транспорті України представлено як просту, корпоративну, орієнтовану за інтересами систему мінімального класу.  3. Розроблено пропозиції щодо удосконалення діючої системи аналізу аварійності. Інтегральним показником стану безпеки дорожнього руху в країні, що характеризує надійність системи «людина-автомобіль-дорога», доцільно прийняти відношення кількості загиблих на 1000 транспортних засобів (Швеція-0,15; Німеччина-0,23; Україна-0,79).  4. На основі даних експертного опитування працівників ДАІ різних областей України встановлено, що всі фактори, від яких залежить рівень аварійність в країні, доцільно умовно поділити на три групи: дорожні, технічні та соціально-економічні. Отримано узагальнений підсумковий коефіцієнт безпеки , (для Швеції 0,9, для Росії4,2) що враховує вплив цих груп факторів.  5. Ґрунтуючись на даних дисертаційного дослідження внесено відповідні зміни до статей Адміністративного кодексу України, що визначають відповідальність за порушення Правил дорожнього руху. Розроблено пропозиції щодо внесення змін до Законів України «Про дорожній рух» та «Закону про міліцію», які визначать правові та організаційні аспекти діяльності органів та установ, що забезпечують безпеку дорожнього руху.  6. Розроблено пропозиції щодо суттєвого удосконалення діючої системи підготовки водіїв транспортних засобів категорії „В”, зокрема збільшення вдвічі (64 години) кількості годин практичної їзди. Упроваджено нову робочу програму та тематичний план контраварійної автомобільної підготовки працівників ОВС, що дозволило суттєво знизити рівень аварійності (до 12 % за 2004 рік), а також забезпечити особисту безпеку особового складу.  7. Визначено основні заходи щодо забезпечення післяаварійної безпеки як внаслідок ДТП, так і при виконанні робіт по ліквідації надзвичайних ситуацій техногенного, природного, екологічного та конфліктного характеру підрозділами МВС ти МНС. Урахування фактору часу надання допомоги та відповідне матеріально-технічне забезпечення служби невідкладної допомоги дозволить поступово досягти рівня 5–6 загиблих на 100 травмованих. Розроблено рекомендації щодо залучення інвестицій у проекти щодо удосконалення організації та підвищенню безпеки дорожнього руху.  8. Вперше окреслено принципи, що визначають специфіку діагностування за критеріями безпеки, розроблено методологію нормування технічного стану засобів транспорту за критеріями безпеки, що забезпечує формування системи вимог до їх технічного стану. Встановлено, що всім вимогам щодо безпеки засобів транспорту необхідне присвоєння статусу обов’язкових та забезпечення діагностування всіх складових частин, від технічного стану яких безпосередньо залежить експлуатаційна безпека. Упровадження обов’язкового діагностування в процес проведення Державних технічних оглядів забезпечить стійке щорічне зниження рівня аварійності внаслідок технічних причин на 10–12 %.  9. Обґрунтовано тактичні та стратегічні напрямки упровадження діагностування засобів транспорту за критеріями безпеки, які дозволять збільшити пробіг без несправностей, що безпосередньо впливають на безпеку дорожнього руху, до 10–12 тис. км. Періодичність проведення Державних технічних оглядів визначається залежно від типу автомобілів, середньорічного пробігу, строку та умов експлуатації.  10. Виконані дослідження довели, що для оперативної перевірки технічного стану легкових автомобілів органами технічного нагляду ДАІ та суб’єктами господарювання усіх форм власності, атестованими Міністерством транспорту та зв’язку України, необхідно використання пересувних діагностичних станцій (ПДС). Перевірку гальмівних систем на ПДС рекомендовано виконувати на швидкісному інерційному стенді з біговими барабанами, що розроблено Проблемною науково-дослідною лабораторією по діагностиці та прогнозуванню технічного стану автомобілів ХНАДУ. При перевірці необхідне обов’язкове урахування конструктивних особливостей автомобіля, його маси та величини коефіцієнта ковзання колеса, що змінюється у широкій межі від 0 до 1.  11. В вищих навчальних закладах 1–4 рівнів акредитації необхідно ввести нову спеціальність для бакалаврів та спеціалістів по діагностиці автомобілів, зосередивши особливу увагу на вивченні конструктивних особливостей вітчизняних та іноземних автомобілів та володінні різними методами діагностування їх технічного стану.  12. Результати проведених наукових досліджень, а також досвід більшості розвинутих країн світу щодо впровадженню діагностування в процес державних технічних оглядів, дозволяють розраховувати на зниження соціально-економічного збитку від ДТП та від шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище в Україні до 5,3 млрд грн. на рік, або 2 % ВВП. | |