

ГЛОНАСС КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

**Югаева Шавката Мансуновича, преподаватель, Терmezский инженерно-
технологический институт, г. Терmez.**

Аннотация. В статье приводится описание опасных грузов, приводятся причины необходимости усиления контроля за перевозкой таких грузов и соблюдением специальных мер безопасности, эксплуатационные характеристики спутниковых навигационных систем, а также алгоритм внедрения глобальной навигации, введена в действие система надзора и показана необходимость дальнейших мероприятий по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов.

Ключевые слова: опасный груз, перевозка опасных грузов, специальный транспорт, система спутникового навигационного слежения, безопасность.

GLONASS AS A TOOL TO ENSURE THE SAFETY OF TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS.

***Yugaev Shavkat Mansunovich, teacher, Termez Engineering and
Technology Institute, Termez.***

Annotation. The article provides a description of dangerous goods, the reasons for the need to strengthen control over the transportation of such goods and compliance with special security measures, the operational characteristics of satellite navigation systems, as well as the algorithm for the introduction of global navigation, the supervision system was put into operation and the need for further measures to ensure the safety of transportation of dangerous cargo.

Key words: dangerous goods, transportation of dangerous goods, special transport, satellite navigation tracking system, security.

Введение. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом – сложный и трудоемкий процесс, требующий особого внимания со стороны отправителей, получателей и перевозчиков. Перевозка опасного груза во

многом отличается от перевозки обычного груза. Опасный груз – это груз, который в результате транспортного происшествия может нанести вред здоровью или жизни людей и/или окружающей среде.

К опасным грузам относятся яды, кислоты, взрывчатые вещества, едкие и коррозионные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости и многие другие.

К категории опасных относят вещества, материалы и изделия, отходы производства и иной деятельности, которые при погрузке и хранении могут нанести вред окружающей среде, послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов или заболевания людей, животных и птиц. На сегодняшний день большинство отраслей экономики используют при производстве синтетические (зачастую опасные) материалы. При их перевозке требуется соблюдать особые условия, гарантирующие безопасность самому транспортному средству и близлежащим объектам.

Доля опасных грузов в нашей стране неуклонно растет, а перевозчиков, занимающихся профессионально, в этой области не так много. Для того, чтобы правильно организовать перевозку опасного груза, необходимо владеть правовой информацией, постоянно следить за ее обновлением, соблюдать правила по перевозке конкретного груза, оборудовать подвижной состав под перевозку опасного груза, обучать водителей в специализированных комбинатах, соблюдать требования по маркировке груза, оформлению документов и многое другое. Далеко не каждая компания готова взять на себя ответственность и правильно организовать перевозку опасного груза.

Особую остроту данная проблема приобретает в связи с повышенной опасностью проявлений терроризма во всех сферах общественной жизни и экономической деятельности. Одним из инструментов управления перевозками опасных грузов стала Глобальная навигационная спутниковая

система (Глонасс) на всех транспортных средствах, перевозящих опасные грузы. Это значительно облегчает контроль за перевозками. В любой момент можно посмотреть информацию о местонахождении автомобиля, местах стоянки, скорости движения непосредственно с компьютера.

Обсуждение. Повышение точности позиционирования НАП (Д) ГНСС ГЛОНАСС/GPS на сложных участках в динамике с использованием дифференциального режима можно обеспечить за счет передачи данных по фазе несущей в реальном времени, по методу «Кинематика в реальном времени» Real Time Kinematic (RTK). Для этого необходимо иметь на берегу базовую станцию с антенной и модулем приема сигналов ГНСС ГЛОНАСС/GPS и радиоантенну с направленным углом действия для уменьшения потери мощности. На судне необходимо иметь НАП (Д) ГНСС ГЛОНАСС/GPS с антеннами приема сигналов от береговых радиомаяков в диапазоне СВ частот 283,5–325,0 кГц с дискретностью 500 Гц и УКВ частотами 433,92 МГц ± 0,2 %.

Методология. Управление городским пассажирским транспортом с момента перехода к рыночной экономике претерпело существенные изменения, что оказало существенное влияние на финансовое состояние пассажирских предприятий и, как следствие, на уровень качества транспортного обслуживания населения. Качество жизни населения современных больших городов (мегаполисов) существенно зависит от эффективности управления городским пассажирским транспортом. Все это приводит к стремительному увеличению спроса на передвижения и в количественном (объем транспортного потока) и в качественном отношении (комфортность, безопасность и надежность транспорта). Существующие объекты транспортной инфраструктуры и пассажирский транспорт не позволяют удовлетворить растущий спрос в полном объеме. Возникают трудности в последовательном планировании систем городского пассажирского транспорта и управлении ими, что является необходимым условием успешного решения существующих транспортных проблем.

Быстрые темпы развития автомобильного пассажирского транспорта обусловили определенные проблемы, для решения которых требуется научный подход и значительные материальные затраты. Основными из них являются увеличение пропускной способности улиц, строительство дорог и их благоустройство, оптимизация маршрутной сети, организация стоянок и гаражей, координация деятельности различных организаций, управление и контроль работы транспорта, управление движением транспортных потоков; повышение качества транспортного обслуживания населения и безопасности перевозок пассажиров; вопросы организации безопасности движения.

Заключение. Обследование пассажиропотоков на маршрутах проводится счетно-табличным методом, обеспечивающим на этапе статистической обработки полученных первичных данных из расчета достоверности результата оценки пассажиропотока по каждому маршруту не ниже 95 %. Статистическая обработка материалов обследования пассажиропотока производится на основании данных первичного учета с использованием вычислительной техники и содержит следующие маршрутные характеристики:

- наименования остановочных пунктов;
- расстояние маршрута по участкам; – коэффициент использования вместимости автобуса;
- пассажирооборот по часам суток на маршруте по каждому часу;
- пассажиропоток в прямом и обратном направлении на маршруте, транспортная работа в прямом и обратном направлении;
- суммарный пассажиропоток на маршруте;
- транспортная работа на маршруте в прямом и обратном направлении;
- количество ТС и оборотных рейсов на маршруте.

Использованная литература:

1. Безопасность транспортирования опасных веществ. – М., 2012. – 57 с.
2. Вайпан, В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В. А. Вайпан // Право и экономика. – 2012. – № 6. – С. 18–42.
3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения: 08.03.2016).
4. Андреев, К. П. Современные проблемы городского пассажирского транспорта / К. П. Андреев, В. В. Терентьев // Научный журнал: Научный альманах. – 2016. – № 11-2 (25). – С. 19–21.