

ՀՏԴ 656.13.05 (479.25)

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄ

Ե.Վ.Վարդանյան,
Ս.Ա.Բուռնուսուզյան,
Վ.Ս.Վարդանյան

**ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԿԱԶՄԻ ՓՈՓՈԽՄԱՆ ԴԻՆԱՄԻԿԱՆ ԵՎ
ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ**

Ներկայացվում են Հայաստանի Հանրապետությունում տրանսպորտային միջոցների քանակի աճի տեմպերը և ավտոմոբիլացման մակարդակն ըստ տարիների: Ուսումնասիրվել է հանրապետությունում վթարայնության հիմնական և հարաբերական ցուցանիշների վիճակը:

Ճանապարհափողոցային ցանցի վթարայնության մակարդակի և պայմանների վերլուծության դեպքում առաջարկվում է հաշվի առնել անվտանգության ապահովման առանձնահատկությունները և տարբերությունները:

Առանցքային բառեր. շարժակազմ, ավտոմոբիլացում, ճանապարհատրանսպորտային պատահար, վթարայնություն, ճանապարհափողոցային ցանց, երթևեկության անվտանգություն

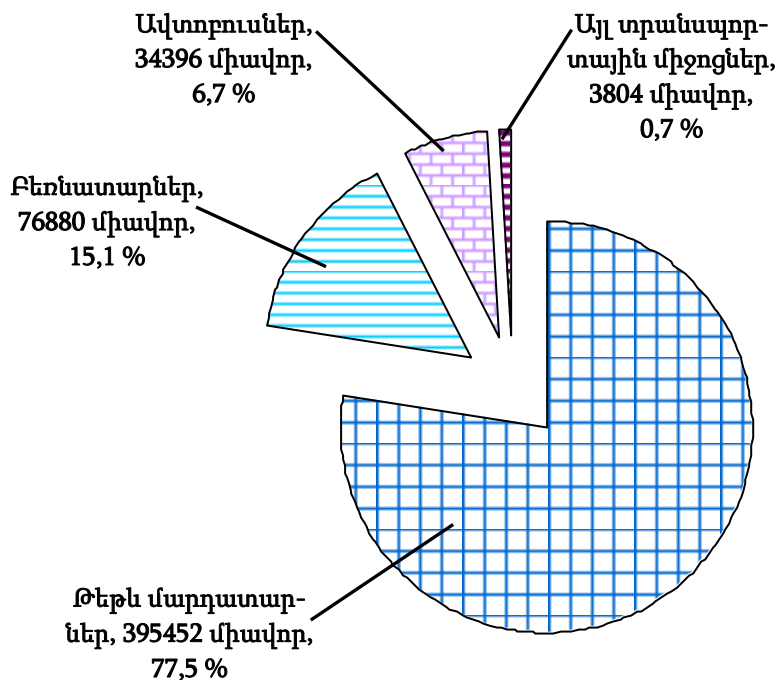
Ճանապարհատրանսպորտային պատահարները (ՃՏՊ) մարդկության համար լուրջ խնդիր են: ՃՏՊ-ն իրենից ներկայացնում է բարդ իրադարձություն, որը տեղի է ունենում տրանսպորտային միջոցների, վարորդի և հետիոտնի մասնակցությամբ, որոշակի ճանապարհային և ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման գործոնների տարբեր պատահական զուգակցության դեպքում: ՃՏՊ-ը տրանսպորտի հետ կապված հիմնական վտանգներից մեկն է:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի քանակի արագ աճը, ավտոմոբիլային ճանապարհների և ճանապարհային ենթակառուցների անբավարար արդիականացումը, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության մեջ նոր, անփորձ վարորդների զանգվածային ներգրավումը զգալի-որեն փոխեցին և բարդացրին ճանապարհային երթևեկության պայմանների բնութագրերը: Ավելացավ տրանսպորտային հոսքերի խտությունը, մեծացավ երթևեկության ինտենսիվությունը քաղաքներում և ճանապարհներում, որը մեծ ազդեցություն թողեց վթարայնության աճի վրա [1,2]: Վերջին տաս տարիների ընթացքում Հայաստանի Հանրապետությունում նկատվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի քանակի մշտական աճ (աղ.1): Այսպես, եթե 2004թ. հանրապետությունում տրանսպորտային միջոցների քանակը կազմում էր 288615 միավոր, ապա 2013թ. այն հասավ 510532 միավորի:

Հայաստանի Հանրապետությունում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների քանակն ըստ տարիների

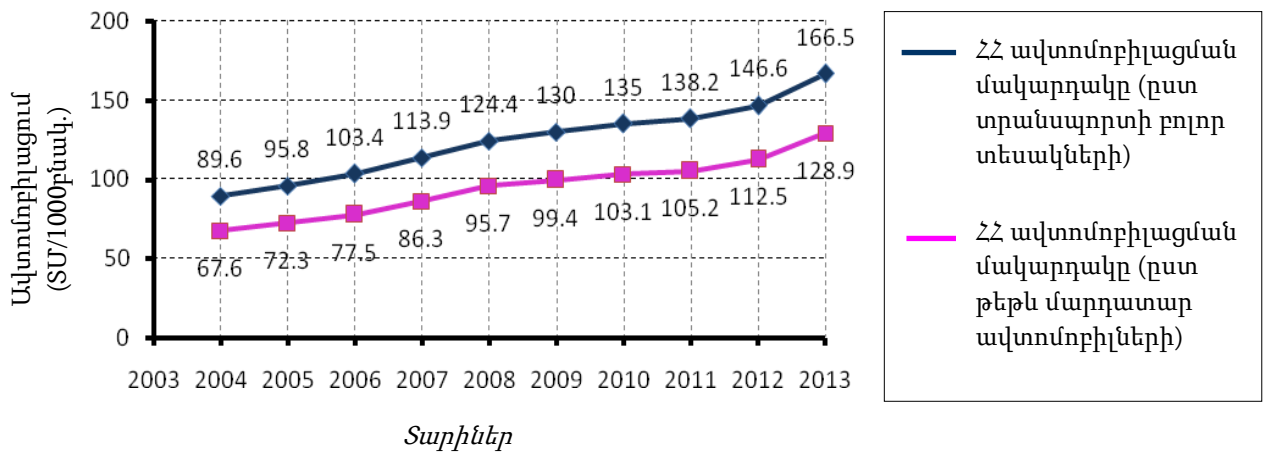
Տարիներ	Տրանսպորտային միջոցներ, միավոր				Ընդամենը, միավոր
	Թեթև մարդատարներ	Բեռնատարներ	Ավտոբուսներ	Այլ	
2004	217920	46554	13416	10725	288615
2005	232867	52999	14138	8709	308713
2006	249563	57870	18423	7214	333070
2007	277952	60042	22685	6157	366836
2008	308229	61687	25814	4912	400642
2009	320081	66512	29099	3175	418867
2010	332131	69016	30194	3295	434636
2011	338655	71068	31850	3450	445023
2012	365477	73385	33100	3624	475586
2013	395452	76880	34396	3804	510532

Հանրապետության տրանսպորտային միջոցների շարժակազմում ամենամեծ խումբը կազմում են թեթև մարդատար ավտոմոբիլները (նկ. 1):



Նկ.1. 2013թ. տրանսպորտային միջոցների շարժակազմի կառուցվածքը

Տրանսպորտային միջոցների շարժակազմի ավելացմանը համապատասխան մեծանում է երկրի ավտոմոբիլացման մակարդակը և 2013 թ. այն հասել է մոտ 170 ավտո/1000 բնակ. (նկ. 2):



Նկ. 2. Հայաստանի Հանրապետության ավտոմոբիլացման մակարդակն ըստ տարիների

Ավտոմոբիլացումը պահանջում է լուծել դրան զուգակցող խնդիրներ, առանց որոնց հնարավոր չէ ստանալ ցանկալի արդյունք և հասարակության սոցիալական զարգացման վրա ավտոմոբիլացման դրական ազդեցություն:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմի թվաքանակի արագ մեծացումը հանգեցնում է ՃՏՊ-ի ընդհանուր թվի, ինչպես նաև ՃՏՊ-ում տուժածների թվի ավելացման: Ավտոմոբիլային տրանսպորտի վթարայնության վիճակը Հայաստանի Հանրապետությունում գնահատելու համար ներկայացված են վթարայնության հիմնական (աղ. 2) և հարաբերական (աղ. 3) ցուցանիշների արժեքները վերջին 10 տարիների ընթացքում:

Աղյուսակ 2

Վթարայնության հիմնական ցուցանիշները Հայաստանի Հանրապետությունում

Տարի	ՃՏՊ-ի քանակը	Աճ/նվազ., %	Չոհ, մարդ	Աճ/նվազ., %	Վիրավոր, մարդ	Աճ/նվազ., %
2004	1164	-	259	-	1492	-
2005	1312	12,7	310	19,7	1774	18,9
2006	1574	19,9	332	7,1	2089	17,7
2007	1943	23,4	371	14,8	2720	30,2
2008	2202	13,3	407	9,7	3125	14,9
2009	2002	-9,1	325	-20,1	2753	-11,9
2010	1974	-1,4	294	-9,5	2670	-3,0
2011	2319	17,5	327	11,2	3354	25,6
2012	2602	12,2	311	-4,8	3739	11,5
2013	2824	8,5	316	1,6	3994	6,8

Վթարայնության հարաբերական ցուցանիշները Հայաստանի Հանրապետությունում

Տարի	Ծանրության աստիճանը	100 ՃՏՊ-ին ընկնող գոհերի թիվը	10 հազար ՏՄ ընկնող գոհերի թիվը	100 հազար բնակչությանը ընկնող գոհերի թիվը
2004	14,8	22,2	8,97	8,1
2005	14,9	23,6	10,0	9,7
2006	13,7	21,1	9,9	10,4
2007	12,0	19,1	10,1	11,6
2008	11,5	18,5	10,2	12,7
2009	10,5	16,2	7,8	10,2
2010	9,9	14,9	6,8	9,2
2011	8,9	14,1	7,3	10,2
2012	7,7	12,0	6,5	9,7
2013	7,3	11,2	6,2	10,3

Ավտոմոբիլացման մակարդակի դինամիկայի և վթարայնության ցուցանիշների փոփոխման վերլուծությունը վկայում է այն մասին, որ ճանապարհատրանսպորտային վնասվածության մակարդակը Հայաստանի Հանրապետությունում մնում է չափազանց բարձր և ունի աճի միտում: Յուրաքանչյուր երկրում և ամբողջ աշխարհում ճանապարհային վթարայնությունը վերածվում է սոցիալ-տնտեսական սուր հիմնախնդրի, որը կարիք ունի անհետաձգելի լուծման:

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը Հայաստանի Հանրապետությունում ապահովվում է մի շարք կազմակերպությունների և գերատեսչությունների միջոցով, որոնց գործունեությունը կապված է ճանապարհափողոցային ցանցի և ճանապարհային երթևեկության պայմանների կատարելագործման, կառավարման, կարգավորման և հսկման գործընթացների, ինչպես նաև տրանսպորտային հոսքերի բաշխման հետ: Ներկա ժամանակամիջոցում ՃՏՊ-ի կանխարգելման ուղղված նրանց աշխատանքի բովանդակությունը հակասության մեջ է մտնում հասարակության զարգացման փոփոխվող սոցիալ-տնտեսական պայմանների հետ:

Ամենաեական հակասություններից կարելի է նշել.

- ճանապարհներում ավտոտրանսպորտի թվաքանակի աճը գերազանցում է ճանապարհների, ճանապարհային ենթակառուցների և տրանսպորտային ուղեբաժանքների զարգացման աճին,
- վարորդների պատրաստման մասշտաբների մեծացումը չի ուղեկցվում մասնագիտական ուսուցման որակների բարձրացմամբ, այլ շատ հաճախ հանգեցնում է նրանց որակավորման մակարդակի իջեցման,

- Բացակայում է վարորդների պատրաստման գործընթացի հստակ, միասնական կառավարում, չի ապահովվում նրանց պատրաստման մակարդակի և որակի օպտիմալ պահանջները,
- վարորդների պատրաստման որակի և ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցների ճանապարհային վարքագծի կուլտուրայի մակարդակի պահանջների բարձրացումը չի ուղեկցվում ուսուցման և դաստիարակման կառուցվածքներում, ձևերում և մեթոդներում համարժեք փոփոխություններով, ուսումնական բազայի, ուսումնական հաստատությունների մանկավարժական կադրերի կազմի, ինչպես նաև նրանց գործունեությունն անհրաժեշտ գիտամեթոդական ապահովվածության լավացմամբ,
- ճանապարհներում բնակչության վարքագծի կուլտուրայի մակարդակի անհամապատասխանությունը ճանապարհային փոփոխվող պայմաններին,
- ճանապարհային երթևեկության անվտանգության ապահովման համակարգի բոլոր կառուցվածքային բաղադրիչների միջև փոխհարաբերությունների ակտիվ զարգացման անհրաժեշտությունը և համապատասխան օրենսդրական և տնտեսական հիմքերի բացակայությունը:

Այսպիսի վիճակը չի ապահովում կայուն պայմաններ ՃՏՊ-ի բոլոր ցուցանիշների մշտական նվազեցման համար, այլ լավագույն դեպքում օժանդակում է միայն առանձին ցուցանիշների նվազեցմանը:

**Ե.Վ.Վարդանյան,
Տ.Ա.Բურնուսյան,
Վ.Տ.Վարդանյան**

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СОСТАВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ОСОБЕННОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ АРМЕНИЯ

Представлены темпы роста количества транспортных средств в Республике Армения и уровень автомобилизации по годам. Изучено состояние основных и относительных показателей аварийности в республике. Для анализа уровня и условий аварийности автомобильной сети предлагается учитывать особенности и разницу обеспечения безопасности.

Ключевые слова: транспортное средство, автомобилизация, дорожно-транспортное происшествие, аварийность, улично-дорожная сеть, безопасность движения

**Ye. V.Vardanyan,
S.A.Burnusuzyan,
V.S.Vardanyan**

TIME HISTORY OF VEHICLES CAST AND FEATURES OF TRAFFIC SAFETY IN THE REPUBLIC OF ARMENIA

The paper presents growth rate of vehicles quantity and automobilization level by years in the Republic of Armenia. Absolute and relative indices of road traffic accidents in Armenia have been studied.

In case of analysis of accident rate and conditions of traffic network it is suggested to take into consideration features and differences of accident prevention.

Keywords: *vehicle, automobilization, traffic accident, road traffic accident, traffic network, traffic safety*

Գրականություն

1. **Բուռնուսուզյան Ս.Ա., Վարդանյան Ե.Վ.** Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտի և ճանապարհային ցանցի զարգացումը// Հայաստանի շինարարների տեղեկագիր. -Երևան, 2009. - N 12. - էջ 2-6:
2. **Васильев А.П.** Автомобилизация, дороги, безопасность движения их взаимосвязи // Дорожное хозяйство России: Проблемы, решения: Тез. докл. научно-практ. конференции. – М.: Информавтодор, 2003. - С.8-15.

Աշխատանքն իրականացված է ՀՀ պետական բյուջեից գիտական և գիտատեխնիկական գործունեության բազային ֆինանսավորմամբ «ՀՀ ճարտարապետական և շինարարական համալիրների կայուն զարգացման ուղիների բացահայտում, ճշգրտում, ներդրման առաջարկությունների և հանձնարարականների մշակում՝ մշտական մոնիտորինգի կիրառմամբ» ծրագրի շրջանակներում:

Վարդանյան Եղիազար Վահրամի, տ.գ.դ., դոց. (ՀՀ, ք. Երևան)-ՃՇՀԱՀ, ռեկտորի առաջին տեղակալ-պրոռեկտոր, ակ. Ալ. Թամանյանի անվ. ճարտարապետության և շինարարության պրոբլեմային լաբորատորիա, ա.գ.ա., Շինարարական մեքենաներ և երթնեկության կազմակերպման ամբիոն, (010)642099,(093)914040, vardanyan@ysuac.am: **Բուռնուսուզյան Մլավիկ Արտավազդի, տ.գ.թ., պրոֆ.** (ՀՀ, ք. Երևան)-ՃՇՀԱՀ, Շինարարական մեքենաներ և երթնեկության կազմակերպման ամբիոնի վարիչ, (010)544998, (091)459313: **Վարդանյան Վահագն Մամվելի, տ.գ.թ.** (ՀՀ, ք. Երևան)-ՃՇՀԱՀ, ակ. Ալ. Թամանյանի անվ. ճարտարապետության և շինարարության պրոբլեմային լաբորատորիա, գ.ա.,(091)997711, vardanyan@rambler.ru:

Варданян Егиазар Ваграмович, д.т.н., доц. (РА, г. Ереван)-НУАСА, первый заместитель ректора-проректор, проблемная лаборатория Архитектуры и строительства им. академика Ал. Таманяна, с.н.с., кафедра Строительных машин и организации движения, (010)64299, (093)914040, vardanyan@ysuac.am. **Бурнусузян Славик Артаваздович, к.т.н., проф.** (РА, г. Ереван)-НУАСА, кафедра Строительных машин и организации движения, заведующий, (010)544998, (091)459313. **Варданян Ваагн Самвелович, к.т.н.** (РА, г. Ереван)-НУАСА, проблемная лаборатория Архитектуры и строительства им. академика Ал. Таманяна, н.с., (091)997711, vardanyan@rambler.ru.

Vardanyan Yeghiazar Vahram, doctor of science (engineering), associate prof. (RA, Yerevan)-NUACA, first deputy rector– vice-rector, Research Laboratory of Architecture and Building by Academician Al. Tamanyan, senior researcher, Chair of Construction Machinery and Organization of Traffic, (010)64299, (093)914040, vardanyan@ysuac.am. **Burnusuzyan Slavik Artavazd, doctor of Philosophy (Ph.D) in engineering, prof.** (RA, Yerevan)-NUACA, Head of chair of Construction Machinery and Organization of Traffic, phone: (010)544998, (091)459313. **Vardanyan Vahagn Samvel, doctor of Philosophy (Ph.D) in engineering** (RA, Yerevan)-NUACA, Research Laboratory of Architecture and Building by Academician Al. Tamanyan, research worker,(091)997711, vardanyan@rambler.ru.

Ներկայացվել է՝ 03.11.2014

Ընդունվել է տպագրության՝ 04.11.2014