

УДК 625. 7: 658.5:001

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Е.В. КАШЕВСКАЯ

Государственное учреждение высшего профессионального образования
«БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Могилев, Беларусь

В настоящее время главным приоритетом Республики Беларусь является перевод национальной экономики в режим инновационного развития. С этой целью разработана и Указом Президента утверждена Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2007–2010 гг., целью которой является создание конкурентоспособной на мировом рынке, наукоемкой, ресурсосберегающей, социально ориентированной экономики. Перед транспортной отраслью поставлена задача развития соответствующей инфраструктуры, в частности дорожно-транспортного комплекса.

Следует учесть, что в 1997 году в Хельсинки на Панъевропейской Конференции определены основные транспортные коридоры, которые проходят по территории республики: запад-восток (№2) Лондон – Берлин – Варшава – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург и север-юг (№9) Хельсинки – Санкт-Петербург – Киев – Одесса – Кишинев – Бухарест. Белорусские автомобильные дороги, таким образом, становятся основной частью европейских маршрутов, интенсивность движения на которых уже сегодня составляет от 5 до 30 тысяч автомобилей в сутки, по ним перевозится 84 % всех грузов и 53 % пассажиров. Это обязывает поднять уровень технических требований к национальным автомобильным дорогам, которые, являясь частью европейской транспортной системы, должны соответствовать современным стандартам по обеспечению качества.

Управление качеством автомобильных дорог должно быть ориентировано на постоянно растущие потребности перевозчиков, решение социальной задачи – обеспечение права граждан на свободное перемещение.

Особо следует обратить внимание на обеспечение качества автомобильных дорог на стадии эксплуатации в зимний период.

Целевыми показателями управления качеством автомобильных дорог, в этом случае, следует рассматривать требуемые *потребительские свойства* (безопасность движения, пропускная способность, обеспеченная расчетная скорость, комфорт), в том числе наличие объектов дорожного сервиса, эргономические показатели, и *обеспеченные сроки службы* (межремонтные сроки) как меру эффективности использования финансовых средств.

Фактически создание благоприятных условий в области дорожной инфраструктуры является ничем иным, как обеспечением ценности продукта, услуг, предоставляемых потребителю. Таким образом, задачу управления качеством автомобильных дорог на стратегическом уровне управления можно определить как обеспечение их ценности для потребителя. В этом случае оценку удовлетворенности потребителя качеством предоставляемых услуг можно осуществить только посредством соответствующего мониторинга.

В этом вопросе огромное значение имеет качество дорожной инфраструктуры и социальная стандартизация объектов придорожного сервиса.

За основу целесообразно принять систему государственных социальных стандартов по обслуживанию населения, утвержденную Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 30 мая 2003 г. № 724 «О мерах по внедрению системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения». Социальные стандарты для магистральных дорог приняты на основании расчетов, проведенных И.И. Леоновичем на основе статистических данных оценки дорожного сервиса и перспектив его развития.

Предлагаемая система социальной стандартизации объектов придорожного сервиса рассчитана на обеспечение комфортных условий проезда по автомобильным дорогам Республики Беларусь туристов, транзитных международных перевозок грузов и населения республики, использующего автомобильные дороги для реализации своих социальных и духовных потребностей.

Задача инновационного управления качеством автомобильных дорог заключается в обеспечении ценности автомобильных дорог для потребителей и эффективности функционирования дорожной инфраструктуры для экономики в целом, поэтому на основании **концепции социальной ответственности** в свете инновационного управления качеством автомобильных дорог для мониторинга процессов управления целесообразно использовать **систему социальной стандартизации объектов придорожного сервиса**.

С точки зрения снижения затрат на обустройство объектов придорожного сервиса следует шире использовать местные строительные материалы (деревянные конструкции).