

УДК 614.8

БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**Анісімова Т.І., Касьянов М.А.****SAFETY OF AUTOMOBILE TRANSPORT IN UKRAINE****Anisimova T.I., Kasyanov M.A.**

У статті розглянуто проблеми тяжкого сучасного стану безпеки дорожнього руху в Україні. Аналізуються статистичні дані, динаміка і причини дорожньо-транспортних подій в Україні та їх наслідки. Вказані головні фактори, що обумовлюють високий рівень ДТП в Україні: низька ефективність механізмів реалізації державної політики в області забезпечення безпеки дорожнього руху, неефективний розподіл функцій державного регулювання у сфері дорожнього руху між органами виконавчої влади, відсутність належних фінансових ресурсів, засобів регулювання та контролю діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на державному та регіональному рівнях. Запропоновано необхідні заходи для принципових змін у сфері безпеки руху. Розглянуті питання безпеки перевезень небезпечних вантажів, в тому числі вказані «вузькі місця» при цих перевезеннях.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, рівень дорожньо-транспортних пригод (ДТП), причини ДТП, небезпечні вантажі.

Аналіз стану проблеми. Статистичні дані за останні роки свідчать про те, що стан безпеки дорожнього руху в Україні і наслідки дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є одними з найгірших у Європі. Незважаючи на деяке скорочення у 2013 році порівняно з 2012 роком кількості ДТП, числа за-

гиблих і постраждалих в них осіб, аварійність на автошляхах України все ще висока (табл.1 і 2). Так, у 2013 році в Україні трапилось 191 тис. ДТП з 380,7 тис. учасників, з яких 4824 особи загинуло і 37526 осіб було травмовано [1].

Кожний шостий з травмованих у ДТП вже не повертається до нормального життя і потребує постійного стороннього догляду і соціального захисту з боку держави. В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше ніж в ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. авто-мобілекілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5 - 5 разів вища. Кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13% від загиблих у дорожніх подіях усюди Європи, тоді як кількість автомобілів – лише 2% від усього європейського автомобільного парку [2]. Ймовірність потрапити в дорожньо-транспортну пригоду зі смертельним наслідком в Україні у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах. А також Україна приєдналася до групи країн найвищого ризику щодо безпеки пішоходів.

Таблиця 1

Динаміка дорожньо-транспортних подій в Україні та їх наслідки

Рік	ДТП	ДТП з потерпілими	Загинуло	Число загиблих на 100 ДТП	Поранено	Всього потерпілих	Питома вага загиблих у загальній кількості потерпілих
2011	186225	31281	4908	2,6	38178	43086	11,4
2012	196410	30699	5131	2,6	37519	42650	12
2013	191005	30677	4824	2,5	37526	42350	11,4

Таблиця 2

Динаміка дорожньо-транспортних подій в Україні з тяжкими наслідками

Рік	ДТП з тяжкими наслідками	Загинуло	Число загиблих на 100 ДТП	Поранено	Всього потерпілих	Питома вага загиблих у загальній кількості потерпілих
2011	360	501	139,2	1870	2371	21,1
2012	432	594	137,5	2347	2941	20,2
2013	407	497	122,1	2128	2626	18,9

У 2013 році на автошляхах держави майже кожних 17 хвилин траплялося ДТП з потерпілими, практично через кожні 107 хвилин в автопригодах гинула людина. В середньому за добу в автопригодах гинули 13 осіб та 104 учасника дорожнього руху діставали тілесних ушкоджень.

Збитки об'єктів господарювання у державному і приватному секторах економіки України від ДТП щорічно складають мільярди гривень.

Постановка задачі дослідження. Короткий аналіз стану питання показує, що проблема безпеки дорожнього руху регулярно стає об'єктом активного обговорення у засобах масової інформації та підвищеної уваги в суспільстві.

Тому виникає необхідність у дослідженні головних причин такого тяжкого її стану в Україні та визначенні шляхів його покращення, що є задачею даної статті.

Матеріали та результати дослідження. Зростання автомобільного транспорту та розвиток дорожньої мережі надає імпульс для розвитку різних галузей економіки, сприяє росту підприємницької діяльності, створенню розвинутої інфраструктури ринку. Разом з тим, збільшення кількості автомобілів стало однією з причин суттєвого зростання абсолютних та відносних показників аварійності, значно загострило ситуацію на дорогах країни. Це логічний наслідок некерованих процесів комерціалізації автомобільного транспорту і виведення ринку транспортних послуг за межі законодавчого поля.

На сьогодні в умовах ринкових відносин у масовому перевезенні пасажирів беруть участь фізичні особи, а також комерційні транспортні організації, основною метою яких є отримання прибутку, що негативно позначається на забезпеченні необхідного рівня безпеки перевезень. Практично не виконуються вимоги підготовчих до транспортної діяльності технологій.

В умовах нинішніх ринкових відносин економічне співвідношення «прибуток-безпека» поки що недостатньо регулюється. Тому погоня за отриманням максимальної вигоди від автоперевезень, безперечно, призведе до зростання числа дорожньо-транспортних пригод з можливими тяжкими наслідками.

Головними факторами, що обумовлюють високий рівень ДТП в Україні, є: низька ефективність механізмів реалізації державної політики в області забезпечення безпеки дорожнього руху, неефективний розподіл функцій державного регулювання у сфері дорожнього руху між органами виконавчої влади, відсутність належних фінансових ресурсів, засобів регулювання та контролю діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на державному та регіональному рівнях.

У першу чергу це стосується автобусів, що призначені для перевезення людей на маршрутах загального користування. Нерідко для цього використовуються невідповідні за конструкцією транспортні засоби. Структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажніс-

тю, типами кузова, параметрами комфортності, видами та питомими витратами пального, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам. Оновлення рухомого складу відбувається повільними темпами: майже 70% рухомого складу є морально застарілими, а 50% автобусів експлуатуються понад десять років.

Крім цього, у дрібних автогосподарствах через відсутність відповідної технічної бази практично не проводиться у повному обсязі технічне обслуговування рухомого складу для підтримки його у належному технічному стані, а укладені договори на проведення цих робіт з іншими АТП, нерідко, фіктивні. Така ж ситуація і з організацією проведення передрейсового і післярейсового контролю технічного стану рухомого складу і стану здоров'я водіїв (який проводиться лише в 12% дрібних автопідприємств).

Крім того, не забезпечується проведення інструктажів водіїв з питань безпеки дорожнього руху, охорони праці, а також їх стажування і навчання безпечним методам керування автотранспортом у важких дорожніх умовах. Не проводяться періодичні навчання керівництва і інженерно-технічного персоналу автопідприємств з питань організації перевезень, безпеки дорожнього руху і охорони праці. Порушується режим праці і відпочинку водіїв: Водії міського пасажирського транспорту, як правило, працюють 2-3 зміни поспіль по 12-14 годин на зміну.

Ще одна проблема стосується недосконалості існуючої системи аналізу аварійності на автомобільному транспорті. Статистичні дані перевантажені абсолютними показниками, які мають тенденцію до зниження, на їх основі робляться помилкові висновки про стан аварійності в державі. Навпаки, відносні або питомі показники стану безпеки дорожнього руху в Україні мають негативну динаміку. Щоб отримати об'єктивну картину, необхідно порівнювати питомі показники з аналогічними європейськими.

Наприклад, більшість спеціалістів однією з основних причин аварійності на дорогах вважають технічну несправність транспортних засобів. Згідно з офіційною статистикою, рівень ДТП в Україні з цієї причини постійно знижується і становить менше 1% від їх загальної кількості.

Очевидно, що ці дані не можуть бути об'єктивними, так як вони значно нижчі аналогічних показників розвинутих країн світу, у яких технічний стан автомобілів набагато кращий, ніж в Україні. За результатами зарубіжних досліджень, частка ДТП через несправності автомобілів складає: 12% в Данії, 18% в Німеччині, 20% у Франції, 15-25% в Сполучених Штатах Америки.

Питомі показники аварійності в Україні у порівнянні з деякими країнами Європи показані у табл. 3...5.

У 2013 році через порушення водіями правил дорожнього руху сталося 92,7% ДТП (рис.1), у тому числі 77,1% ДТП з постраждалими (рис.2). З вини пішоходів в цьому ж році відбулося 2,2% ДТП (рис.1), але 14,1% ДТП з постраждалими (рис.2).

Таблиця 3

Кількість загиблих у ДТП на 1000 автомобілів

Країни	1990	1995	1997	2000	2001	2002	2003
Україна	2,04	1,26	0,94	0,81	0,92	0,90	1,05
Польща	1,15	0,78	0,73	0,54	0,52	0,48	0,39
Франція	0,38	0,29	0,27	0,23	0,21	0,23	0,19
Швеція	0,20	0,20	0,13	0,13	0,13	0,11	0,11

Таблиця 4

Кількість загиблих на 100 ДТП

Країни	1990	1995	1997	2000	2001	2002	2003
Україна	19,4	18,9	15,8	15,5	17,3	17,3	16,9
Польща	14,9	14,5	11,0	10,9	10,8	11,1	11,0
Франція	5,1	6,3	6,4	6,3	6,3	6,4	5,9
Швеція	5,6	4,5	3,4	3,7	3,5	3,2	3,4

Таблиця 5

Кількість загиблих у ДТП на 100 постраждалих у ДТП

Країни	1990	1995	1997	2000	2001	2002	2003
Україна	18,8	18,0	13,7	14,2	13,5	13,6	13,1
Польща	13,0	12,3	8,8	8,3	8,3	8,1	8,8
Франція	3,7	4,6	6,7	4,5	4,2	4,1	4,8
Швеція	4,4	3,4	2,5	2,6	2,5	2,3	2,3

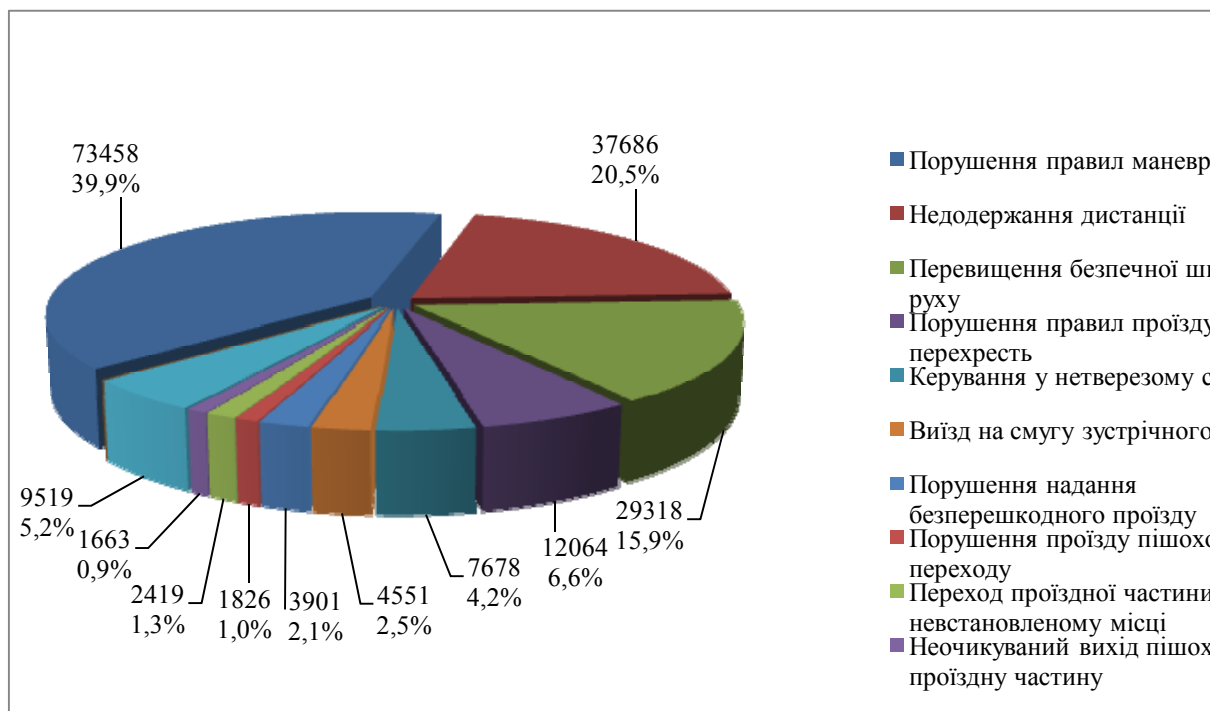


Рис. 1. Основні причини ДТП

І це цілком закономірно, оскільки учасники дорожнього руху – водії та пішоходи – не відрізняються великою законослухняністю і нерідко демонструють злочинно-зневажливе ставлення до вимог законодавства про автомобільний транспорт, зокрема до «Правил дорожнього руху» [3].

Не сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху і незадовільний стан вулично-дорожньої мережі в нашій державі.

Не відповідає вимогам існуюча система підготовки водіїв колісних транспортних засобів. Для во-

діїв автобусів повинні існувати особливі програми, які передбачають вивчення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, забезпечення безпеки перевезень, надання першої медичної допомоги потерпілим у ДТП. Причому, підготовка водіїв автобусів повинна здійснюватися тільки у спеціалізованих закладах чи підприємствах, атестованих Міністерством інфраструктури України і в порядку, який воно визначає.

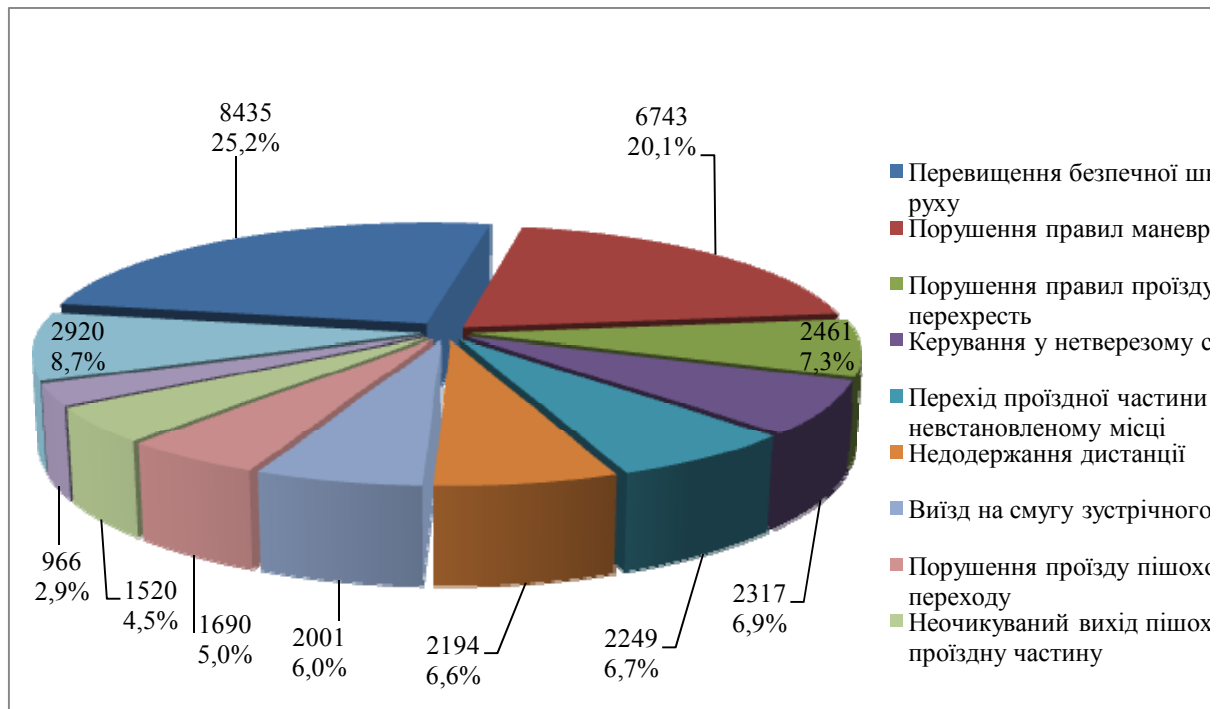


Рис. 2. Основні причини ДТП з постраждалими

Потребує необхідності підготовка нової редакції Законів України «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», інших нормативно-правових актів, регламентуючих цю сферу діяльності в Україні [4...6].

Якщо проаналізувати практику притягнення до відповідальності осіб, винних прямо чи опосередковано у скоєнні ДТП, то можна виявити наступну закономірність: у 75% випадків винним у скоєнні дорожньо-транспортної пригоди визнається водій транспортного засобу [7]. Але у нинішніх умовах господарювання, перенесення вини або її частки на органи управління чи суб'єкт господарювання стає достатньо проблематичною справою, що на практиці не дозволяє реалізувати закладені у законодавстві принципи.

Такий стан справ показує, що надалі необхідно вдосконалювати методологію визначення ризику ДТП шляхом введення у повсякденну практику органів державного управління всіх рівнів об'єктивних критеріїв оцінки проблеми безпеки дорожнього руху. Чітко визначити повноваження та відповідальність усіх суб'єктів управління у цій області, сформувати механізми їх взаємодії, а також - кількісні та якісні показники зміни стану аварійності на державному та регіональному рівнях, затвердити пріоритетні напрями діяльності і стратегію досягнення поставлених цілей.

Для принципових змін у сфері безпеки руху необхідно:

- запровадити європейські стандарти з організації контролю технічного стану транспортних засобів, їх переобладнання та реєстрації;
- створити національну систему надання термінової медичної допомоги потерпілим при аваріях на

автомобільному транспорті у будь-якій точці України з урахуванням «Правила золоті години»;

- створити єдину загальнодержавну систему навчання водіїв та населення «Правилам дорожнього руху»;

- забезпечити належний рівень фінансування заходів безпеки дорожнього руху;

- розмежувати компетенцію державних органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, автомобільних пасажирських та вантажних перевезень;

- привести у відповідність до вимог чинного законодавства діяльність перевізників по наданню послуг з перевезення пасажирів щодо проведення передрейсового та післярейсового контролю технічного та санітарного стану автобусів, медичного контролю стану здоров'я водіїв, умов зберігання автобусів, проведення їх технічного обслуговування і ремонту;

- створити умови для утворення потужних сервісних підприємств, які б відповідали вимогам чинного законодавства з питань перед рейсового контролю автобусів і водіїв, кваліфікованого технічного обслуговування і ремонту, контролю за дотриманням водіями режиму праці і відпочинку;

- затвердити технічні вимоги допуску до експлуатації та використання колісних транспортних засобів, гармонізованих з європейськими;

- підвищити вимоги безпеки до конструкції автобусів (усі автобуси, що допускаються до перевезення пасажирів, повинні відповідати вимогам норм, правил, стандартів і мати сертифікат), запровадити обов'язкові вимоги щодо зносостійкої гальмової системи, анти блокувальної системи, перевірки міцності сидінь автобусів;

- підвищити ефективність контролю за технічним станом автобусів, а саме: розробити вимоги до спеціалізованих підприємств (АТП, СТО), які мають право надавати послуги і виконувати вимоги з контролю технічного стану автобусів, забезпечити проведення періодичного контролю технічного стану автобусів на підприємствах, які мають атестат на проведення контролю із застосуванням відповідних методів і обладнання (інструментальний контроль), удосконалити порядок проведення державного технічного огляду;

- запровадити систему сертифікації або попередню перевірку органами ліцензування послуг з перевезення пасажирів, що дозволить здійснювати державне регулювання допуску до ринку транспортних послуг перевізників за умови, що вони відповідають державним вимогам щодо наявності сертифікованих автобусів, бази для підтримки їх технічного стану та його контролю перед виїздом на маршрут, медичного контролю стану здоров'я водіїв перед виїздом на маршрут, забезпечення передбачених законодавством умов праці і відпочинку водіїв, їх стажування та інструктаж і ряд інших функцій, які безпосередньо впливають на безпеку перевезень.

Особливо слід виділити перевезення небезпечних вантажів (НВ), які самі по собі потенційно небезпечні для всіх учасників дорожнього руху і населення в цілому і займають важливе місце у структурі вантажних автоперевезень. Так, територією України перевозяться понад 1000 найменувань різних НВ.

У 2013 році на вантажному автомобільному транспорті, що перевозив небезпечний вантаж, рівень аварійності у порівнянні з 2012 роком наступний: на 5% зменшилась кількість ДТП, кількість загиблих осіб не зменшилась, але на 84% збільшилась кількість травмованих.

Згідно із Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000р. №1644-III (редакція від 05.01.2013р.) «небезпечний вантаж – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю. А також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин, і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин» [8].

Відповідно до списку ООН перелік НВ нараховує близько 4 тисяч найменувань небезпечних речовин, які розподіляються на 9 класів, в тому числі: вибухові речовини, гази під тиском і горючі, легкозаймісті рідини і тверді речовини, токсичні (отруйні) та інфекційні речовини, радіоактивні матеріали. Причому одному НВ можуть бути притаманні два і навіть три класи небезпеки.

Транспортна галузь як така, що займається обслуговуванням інших галузей, має задовольняти зростаючий попит підприємств та організацій на перевезення НВ. Вона також повинна своєчасно реагувати на появу нових НВ у зв'язку з розвитком технологій і обладнання для об'єктів народного господарства і науково-технічним прогресом з точки зору безпеки перевезень та запобігання негативним наслідкам дії таких вантажів на довкілля.

Тому виникає потреба у гарантованому безпечному та ефективному процесі транспортування дуже широкої номенклатури НВ у різних умовах експлуатації, оскільки територією України перевозяться різні НВ як для внутрішніх потреб держави, так і транзитом.

В Україні перевезення НВ здійснюються у складних умовах дорожнього руху, які характеризуються відставанням росту дорожньої мережі, збільшенням інтенсивності руху (особливо у великих містах), швидким зношенням дорожнього покриття, зміною структури транспортних потоків.

Це сприяє появі «вузьких місць» при перевезенні НВ: 1. Можливість потрапляння транспортних засобів з НВ у затори. Небезпечною такою ситуацією буде тоді, коли таким вантажем є легкозайміста рідина (3-й клас небезпеки), а затор відбувся у населеному пункті. Для транспортних засобів, що перевозять легкозаймісті рідини, «Технічними умовами безпечного перевезення НВ» передбачається, принаймні, обладнання випускної труби іскрогасником [9]. Проте, на інших транспортних засобах, що також потрапили у затор, іскрогасники, як правило, відсутні. Близьке розташування вищезазначених транспортних засобів може привести до трагедії.

Крім того, не виключена можливість впливу на транспортний засіб з НВ таких чинників:

- паління цигарок водіями автомобілів, що стоять у заторі;

- перебування автомобілів з НВ в оточенні інших автомобілів з працюючими двигунами, що сприяє додатковому нагріванню довкілля;

- довготермінове перебування автомобілів з НВ на сонці;

- «людський фактор» водіїв автомобілів, що довго стоять у заторі тощо.

Тому цілком зрозумілим і логічним було б введення певних обмежень на перевезення цистернами нафтопродуктів та деяких інших НВ у світлу пору доби (з 6.00 до 24.00) у межах великих міст.

2. Рівень підготовки осіб, які відповідальні за перевезення НВ на автопідприємствах, а також водіїв, які здійснюють ці перевезення, іноді є дуже низьким і вони не в змозі діяти оперативним чином у критичних ситуаціях. Одним із можливих порушень через недостатній рівень підготовки персоналу є завантаження в один транспортний засіб несумісних вантажів, що може призвести до виникнення небезпечної реакції і травмування або загибелі людей.

3. Використання деякими недобросовісними перевізниками Інформаційних таблиць про НВ та Знаків безпеки старого зразка. Це створює додаткове

ускладнення, особливо при перевезенні НВ класу 1 (вибухові речовини та вироби), що у критичній ситуації може призвести до негативних наслідків.

Висновки. У результаті виконаного дослідження встановлено, що:

- ризик потрапляння у ДТП із смертельними наслідками в Україні у 5 разів вищий, ніж у розвинутих країнах;

- це поряд з питомою вагою потерпілих ввело її у групу країн найвищого ризику щодо безпеки пішоходів;

- головними факторами високого рівня ДТП і їх тяжких наслідків, крім низької ефективності механізмів реалізації державної політики в області безпеки дорожнього руху і відсутності належних фінансових ресурсів, є недосконалість методологічної бази аналізу і прогнозування аварійності на автомобільному транспорті;

- для принципових змін у стані безпеки на автошляхах необхідно запровадити європейські стандарти, починаючи з організації контролю технічного стану пасажирських і вантажних транспортних засобів і їх допуску до використання, особливо, призначених для перевезення людей та небезпечних вантажів, і закінчуючи створенням національної системи надання термінової медичної допомоги потерпілим при ДТП.

Л і т е р а т у р а

1. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2013 році / Державна служба України з надзвичайних ситуацій / http://www/mms.gov.ua/content/annual_report_2013/html.
2. М. Скочук. к.е.н. (Національний університет водного господарства та природокористування, Рівне). Занепад автомобільного транспорту в результаті імітації реформ/ Ukrainian journal Економіст / 24.03.2014.
3. «Правила дорожнього руху», затверджені Постановою КМУ від 10.10.2001р. №1306 (редакція від 08.10.2014).
4. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993р. №3353-ХІІ (редакція від 01.01.2015).
5. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994р. №232/94-ВР (редакція від 26.04.2014р.).
6. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001р. №2344-ІІІ (редакція від 06.11.2014р.).
7. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. К.: «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400с.
8. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000р. №1644-ІІІ (редакція від 05.01.2013р.).

References

1. Nacional'na dopovid' pro stan tehnogennoi ta prirodnoi bezpeki v Ukraїni u 2013 roci / Derzhavna sluzhba Ukraїny z nadzvichajnih situacij / http://www/mms.gov.ua/content/annual_report_2013/html.
2. M. Skochuk. k.e.n. (Nacional'nij universitet vodnogo gospodarstva ta prirodozoristuvannja, Rivne). Zaneпад avtomobil'nogo transportu v rezul'tati imitacii reform/ Ukrainian journal Ekonomist / 24.03.2014.
3. «Pravila dorozhn'ogo ruhu», zatverdzeni Postanovoju KМУ vid 10.10.2001r. №1306 (redakcija vid 08.10.2014).

4. Zakon Ukraїni «Pro dorozhnij ruh» vid 30.06.1993r. №3353-ІІІ (redakcija vid 01.01.2015).
5. Zakon Ukraїni «Pro transport» vid 10.11.1994r. №232/94-VR (redakcija vid 26.04.2014r.).
6. Zakon Ukraїni «Pro avtomobil'nij transport» vid 05.04.2001r. №2344-ІІІ (redakcija vid 06.11.2014r.).
7. Avtomobil'nij transport Ukraїni: stan, problemi, perspektivi rozvitku: Monografija / Derzhavnij avtotransportnij naukovo-doslidnij i proektnij institut; Za zag. red. A.M. Redzjuka. K.: «DerzhavtotransNDIproekt», 2005. – 400s.
8. Zakon Ukraїni «Pro perevezennja nebezpečnih vanta-zhiv» vid 06.04.2000r. №1644-ІІІ (redakcija vid 05.01.2013r.).

Анисимова Т.И., Касьянов Н.А. Безопасность автомобильного транспорта в Украине.

В статье рассмотрены проблемы тяжелого современного состояния безопасности дорожного движения в Украине. Анализируются статистические данные, динамика и причины дорожно-транспортных происшествий в Украине и их последствия. Указаны главные факторы, обуславливающие высокий уровень ДТП в Украине: низкая эффективность механизмов реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, неэффективное распределение функций государственного регулирования в сфере дорожного движения между органами исполнительной власти, отсутствие надлежащих финансовых ресурсов, средств регулирования и контроля деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на государственном и региональном уровнях. Предложено необходимые меры для принципиальных изменений в сфере безопасности движения. Рассмотрены вопросы безопасности перевозок опасных грузов, в том числе указаны «узкие места» при этих перевозках.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, уровень дорожно-транспортных происшествий (ДТП), причины ДТП, опасные грузы.

Anisimova T.I., Kasjanov N.A. Safety of automobile transport in Ukraine.

The article reviews the current state of grave problems of road safety in Ukraine. Analyzes statistics, dynamics and causes of road traffic accidents in Ukraine and their consequences. These key factors that contribute to high levels of road accidents in Ukraine: low efficiency mechanisms for implementing state policy in the field of road safety, inefficient distribution functions of state regulation in the field of traffic between the executive, lack of financial resources, facilities management and control activities the field of road safety at national and regional levels. A necessary measures to fundamental changes in the field of road safety. The questions of security transport of dangerous goods, including these "bottlenecks" in this traffic.

Keywords: road safety, the level of road traffic accidents (RTA), the causes of accidents, dangerous goods.

Анісімова Т.І. – ст. викл. кафедри «Охорона праці та безпека життєдіяльності» ЧНУ ім. В. Даля, e-mail: tamara.anisimova1960@yandex.ua.

Касьянов М.А. – д.т.н., проф., зав. кафедри «Охорона праці та безпека життєдіяльності» ЧНУ ім. В. Даля, e-mail: kasyanov_n_a@ukr.net.

Рецензент: д.т.н., проф. Ткаченко В.П.

Стаття подана 10.03.2015