

УДК 656.13.05

к.е.н. Никифрук О.І.,  
 зав. відділу розвитку виробничої інфраструктури  
 ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

## ПИТАННЯ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ

Щорічно в світі в результаті ДТП гине від 1 млн. 300 тис. осіб, а травмуються від 20 млн. до 50 млн. осіб. Не оминає ця проблема й Україну. В Україні за період з 2000 по 2014 рр. ця цифра склала 69,8 тис. осіб (для порівняння у військовому конфлікті на Сході України загинуло за рік 6,4 тис. осіб, тобто за 15 років Україна втратила таку кількість громадян, що еквівалентно 10 військовим конфліктам). В Україні щорічно в ДТП травмуються від 40 до 60 тис. осіб, а за роки незалежності понад 1 млн. громадян стали інвалідами, або отримали травми в результаті дорожньо-транспортних пригод, а за період з 2000 по 2014 рр. ця цифра досягає 545 тис. осіб – табл.1.

Таблиця 1.

### Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях України\*

	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Дорожньо-транспортні пригоди - усього, тис.	...	...	...	195,6	278,8	312,8	229,9	204,2	186,2	196,4	191,0
у тому числі у яких були потерпілі	33,3	45,6	46,5	49,5	63,6	51,3	37,0	31,9	31,3	30,7	30,7
з них зі смертельним наслідком	4,7	6,2	6,4	6,6	8,4	6,8	4,7	4,2	4,3	4,5	4,3
Кількість потерпілих, тис. осіб	41,8	60,6	63,2	67,6	88,1	71,0	51,0	43,9	43,1	42,6	42,3
з них											
загинуло	5,2	7,0	7,2	7,6	9,6	7,7	5,3	4,9	4,9	5,1	4,8
поранено	36,6	53,6	56,0	60,0	78,5	63,3	45,7	39,0	38,2	37,5	37,5
Дорожньо-транспортні пригоди, які скоїлися у населених пунктах, тис.	25,3	32,2	33,1	168,3	195,6	230,5	169,8	148,7	137,7	147,1	142,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
у них											
загинуло, тис. осіб	3,0	3,6	3,6	3,8	4,8	3,6	2,3	2,2	2,2	2,1	2,3
поранено, тис. осіб	27,3	36,6	38,3	43,3	56,6	44,0	31,7	26,7	25,9	25,3	25,7

\* За даними УДАІ МВС України. До 2005 року включно – дорожньо-транспортні пригоди, у яких були потерпілі, з 2006 року – дорожньо-транспортні пригоди всього, тобто з урахуванням і тих, що призвели до матеріальних збитків без потерпілих.

Джерело: Держкомстат

Втрати для економіки від ДТП в Україні оцінюються на рівні 3% ВВП.

Нормативно-правова база, що регулює питання безпеки на автомобільних дорогах в Україні не є досконалою, особливо у порівнянні з аналогічними стратегічними документами в країнах ЄС – табл.2.

Таблиця 2

*Стратегії дорожньої безпеки*

Країна	Назва документа	Період дії
Польща	National Road Safety Programme	2013–2020
Португалія	National Road Safety Strategy	2008-2015
Іспанія	Road Safety Strategy	2011-2020
Італія	National Road Safety Plan	Горизонт 2020
Ірландія	Road Safety Strategic Plan	2008-2020
Великобританія	Strategic framework for road safety	
Нідерланди	Road Safety Strategic Plan	2008-2020
Німеччина	Road Safety Programme	2011
Данія	National Action plan	2013-2020
Австрія	Road Safety Programme	2011-2020
Хорватія	National Road Safety Programme	2011-2020
Угорщина	Road Safety Action Programme	2011-2013
Словаччина	Road Safety enhancement strategy	2011-2020
Чехія	National Road Safety Strategy	2011-2020
Болгарія	National strategy for improving road safety	2011-2020
Греція	Strategic Plan for the improvement of road safety	2011-2020
Кіпр	Strategic road Safety Plan	2012-2020
Латвія	Road Traffic Safety Programme	2007-2013
Естонія	National Road Safety Programme	2003-2015
Фінляндія	Road Safety Plan	До 2014
Швеція	Stakeholder collaboration towards new interim targets	2020
Норвегія	National Action Plan for road safety	2014-2017

Джерело: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/usefull-links/policy-orientation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/usefull-links/policy-orientation/index_en.htm)

1. Розпорядження КМУ від 25 травня 2011 р. N 480-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> (<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-p>)

Одним з пунктів даної Стратегії є Розробити та затвердити Методику оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод та обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху. Методика визначення соціально-економічних втрат від ДТП розроблена ДерждорНДІ ще у 2011 році. Але досі не затверджена. Методика обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху не розроблена.<sup>2</sup>

2. Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, проте нажалі ця програма втратила чинність достроково.

У той же час в країнах ЄС на базі наукового стратегічного планування розроблені національні довгострокові стратегії з підвищення безпеки на дорогах довгострокового характеру, в основу яких покладена методологія оцінки вартості життя, підходи до якої використовуються різні – табл.3.

Таблиця 3

### Методології оцінки вартості життя людини

№	Основний зміст методології
1	2
1.	<b>Перша</b> заснована на простому арифметичному підрахунку. Беруться до уваги такі чинники, як рівень освіти людини, стан її здоров'я, вік, реальний дохід та інше. На основі цих даних вираховується, скільки грошей спроможна заробити ця людина за певний період свого майбутнього життя. Отримана сума показує приблизну вартість її життя. Таку методологію зазвичай застосовують страхові компанії, оцінюючи обсяги потенційних виплат спадкоємцям покійного. Умовна ціна людського життя застосовується і під час розрахунку компенсацій потенційним жертвам, наприклад, нещасних випадків на виробництві. Використання цього методу апіорі призводить до того, що найвище цінується життя молодих, багатих і здорових людей. Критики вказують, що це мало відповідає дійсності. Приміром, великий фізик Стівен Хокінг — інвалід, не здатний навіть говорити, зробив колосальний внесок у скарбницю знань людства.
2.	<b>Другий</b> метод ґрунтується на аналізі раніше реалізованих проектів. Його застосовує, наприклад, Агентство з охорони навколишнього середовища США. Умовна вартість людського життя використовується під час прийняття рішень про посилення екологічних вимог (що неминуче пов'язано з додатковими витратами та збитками) з погляду збереження людських життів. Приклад розрахунку: якщо на поживленому перехресті кожного року гинуло три пішоходи, що спричинило побудову в цьому небезпечному місці підземного пішохідного переходу вартістю 9 млн. дол., то ціна людського життя становитиме 3 млн. дол. Для такого методу всі людські життя однакові — незалежно від віку, доходу, освіти, здоров'я тощо.
3.	<b>Третій</b> метод за основу бере думки самих володарів життя — тобто людей, котрі прямо чи побічно просять оцінити себе. Більшість дослідників ставляться до цієї методики скептично. І все ж суб'єктивні оцінки мають право на існування, оскільки бодай приблизно визначають уявлення реальних людей про цінність власної персони.

<sup>2</sup> (www.pishohid.org.ua/.../strategiya\_ie\_rezultativ\_nemaie\_dlya\_informaciyi.pdf)

1	2
4.	<b>Четвертий</b> базується на підрахунку сум, які люди згодні платити за збереження своїх життів, купуючи пристрої, що підвищують рівень безпеки. Умовний приклад: гальма нової конструкції вартістю 300 дол., можуть скоротити гальмівний шлях автомобіля і у такий спосіб зменшити ймовірність ДТП з летальним кінцем. Припустімо, ймовірність смерті водія чи пасажера автомобіля внаслідок ДТП оцінюється як 1 до 100 000. Відповідно, встановлюючи на свою машину нові гальма, автовласник оцінює своє життя в 30 млн. дол. Критики цього підходу стверджують, що людина використовує десятки і сотні пристроїв, потенційно спроможних врятувати її життя, — від велосипедних шоломів до гумових рукавичок. Їхню сукупну вартість і кумулятивний ефект неможливо визначити.
5.	Крім того, багато дослідників, намагаючись знайти золоту середину, комбінують перелічені методи. Розмаїтість вражає. Проте поки жодна зі спроб не була визнана стовідсотково вдалою.

Джерело: складено на основі електронного ресурсу:

[http://gazeta.dt.ua/SOCIETY/tsina\\_lyudskogo\\_zhittya.html](http://gazeta.dt.ua/SOCIETY/tsina_lyudskogo_zhittya.html)

Таким чином питання стратегічного планування показників, що пов'язані з ДТП на дорогах, потребують системного вирішення. Орієнтація органів державної влади та всієї української спільноти на *стратегічні пріоритети* підвищення рівня безпеки на дорогах сприятимуть консолідації зусиль при подоланні цієї проблеми як чиновників, науковців так і громадських організацій. На нашу думку, потребує розробки та прийняття відповідна Національна стратегія підвищення безпеки на дорогах України довгострокового характеру, а також *Методика* оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод, заснована на оцінці вартості життя людини (яка б мала реальну оцінку не в 100 тис. грн. . як зараз при настанні страхового випадку, пов'язаного з ДТП, а наближену до європейських стандартів, де життя людини оцінюється 1 млн. Євро).