



ВІЛЬКОВСЬКИЙ Є. К., канд. техн. наук., доцент, заступник керівника навчально-консультаційного центру Національного транспортного університету у м. Львові;

КЕЛЬМАН І. І., канд. екон. наук, проф. керівник навчально-консультаційного центру Національного транспортного університету у м. Львові

ПОЛЯНИК Р. Р., асистент кафедри міжнародних перевезень та митного контролю Національного транспортного університету

ЦИФРОВИЙ ТАХОГРАФ ЯК ЗАСІБ ЗМЕНШЕННЯ КІЛЬКОСТІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ДОРОЖНІХ СИТУАЦІЙ

***Анотація.** У статті розглянуто проблеми підвищення безпеки автомобільних перевезень шляхом впровадження системи цифрових тахографів.*

***Ключові слова:** безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна ситуація, втома водія, цифровий тахограф.*

***Annotation.** In the article there are described problems of improving road safety through the implementation of digital tachograph system.*

***Key words:** road safety, road accident, driver fatigue, digital tachograph.*

Вступ. Численні дослідження свідчать, що причина великої кількості аварій на автомобільних шляхах полягає не лише в нехтуванні правилами дорожнього руху, але й у значній мірі вона залежить від рівня втоми водіїв. Втома водія є однією з найбільших загроз безпеці дорожнього руху в усьому світі. Аварії за участю автобусів та вантажівок є найнебезпечнішими для всіх учасників дорожнього руху, і втома є однією з причин їх виникнення. Для водіїв комерційних транспортних засобів це професійний ризик, яким потрібно управляти згідно з міжнародними законодавчими актами.

Актуальність дослідження. Відповідно до «Транспортної стратегії України на період до 2020 року», схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. пріоритетним завданням для України в галузі міжнародних автомобільних перевезень є підвищення дорожньої безпеки шляхом удосконалення системи контролю за використанням робочого часу та часу відпочинку водіїв згідно з

Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, та поступове впровадження контрольних пристроїв на транспортних засобах, що виконують внутрішні перевезення, зокрема цифрових тахографів.

Постановка проблеми. За даними ДАІ МВС України кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю комерційних транспортних засобів складає близько 3 % від усієї кількості ДТП на території України. Незважаючи на невеликий відсоток, їх наслідки є надзвичайно тяжкими. Тому, безпека перевезень на комерційному транспорті повинна стати пріоритетним напрямком у покращенні безпеки дорожнього руху.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Огляд наявних публікацій та досліджень свідчить про актуальність питань безпеки автомобільних перевезень, однак статистика ДТП за участю комерційних транспортних засобів на даний час досить узагальнена, ще менше відомо про фактори спричинення таких

ситуацій. Недоліки системи реєстрації не дозволяють виявити кількість ДТП, спричинених перевтомою, які відносять до ряду «недотримання дистанції» чи «порушення правил маневрування». Багато досліджень присвячено питанням безпеки, але кількість ДТП протягом років в Україні практично не міняється.

Постановка завдання. Основним завданням дослідження є виявлення недоліків наявного механізму керування безпекою перевезень комерційними дорожніми транспортними засобами та пошук шляхів їх усунення.

Основний матеріал дослідження. Втома – це процес тимчасового зниження працездатності, який виникає в результаті трудової діяльності. Дослідження показують, що більше половини ДТП, спричинених водіями великовагових вантажівок, пов'язані з засинанням водіїв за кермом. Причиною таких подій є втома, яка зменшує пильність і концентрацію, здатність зосередити увагу на керуванні автомобілем, і може викликати безпосередньо ДТП або бути несприятливою умовою, що уповільнює реакцію водія в аварійній ситуації або ж взагалі не дати змогу виконати будь-який маневр для уникнення аварії. Втома часто може вплинути на здатність керувати автомобілем навіть задовго до того, як водій це помітить.

Для того, щоб зменшити кількість нещасних випадків за участю автобусів та вантажівок, робочий час водіїв даних типів комерційних транспортних засобів регламентується на законодавчому рівні шляхом встановлення часових норм праці та відпочинку водіїв, що технічно регулюються автомобільним бортовим пристроєм — тахографом.

Тахограф являє собою контрольний пристрій, призначений для реєстрації таких параметрів, як: швидкість руху і пройдений шлях автотранспортного засобу, тривалість періодів праці та відпочинку водіїв.

На сьогоднішній день активно впроваджують цифрові тахографи, що, у порівнянні з попередніми аналогами,

дозволяють зберігати великий об'єм інформації, здійснювати більш швидкі перевірки на дорогах та мають високий ступінь захисту від маніпуляцій. Крім того, кожен водій, транспортна компанія, сервісний центр та представник контролюючого органу має свій тип картки для взаємодії з даним пристроєм.

Зараз в Україні у Департаменті автомобільного транспорту здійснюється поступове запровадження даного пристрою на комерційних автомобілях. Однак, для реалізації дій стосовно підвищення безпеки руху шляхом введення в експлуатацію цифрових тахографів потрібно вирішити ряд проблем.

Насамперед необхідно вдосконалити нормативно-правову базу діяльності автомобільного транспорту, наблизити її до європейських стандартів та посилити заходи контролю за дотриманням даного законодавства.

Великою проблемою є фаховість в питаннях вивчення особливостей використання цифрових тахографів. Беручи до уваги відмінність в експлуатації та обслуговуванні цифрових тахографів від аналогів попереднього покоління, необхідним є налагодження системи перепідготовки водіїв. Наявний спосіб підготовки за допомогою тахографа, вмонтованого на транспортному засобі, в даному випадку неможливий з огляду на те, що вся діяльність записується на сам тахограф та смарт-картку, і в разі контролю може призвести до накладення штрафу за неправильну експлуатацію. Тому для ефективного вирішення завдань стосовно отримання належного рівня кваліфікації для роботи з цифровою тахографічною системою в процесі безпосередньої професійної діяльності потрібне створення відповідних програм підвищення кваліфікації відповідно до міжнародних стандартів та відповідним чином обладнаних навчальних центрів.

Однією з переваг цифрових тахографів є швидкість обробки даних про діяльність водіїв. Наявність відповідного програмного та апаратного забезпечення

дозволяє за лічені хвилини визначити дотримання часових норм праці та відпочинку й ряду інших параметрів. З чого слідує необхідність створення мобільних контрольних лабораторій для здійснення ефективних контрольних перевірок.

Однак, одне лиш застосування цифрових тахографів — не вихід. Варто вказати і на стан автомобільних шляхів. Проблеми не тільки в якості самих доріг, але й у інфраструктурі. Якщо у країнах Європейського союзу дороги через кожні декілька десятків кілометрів обладнані місцями для відстою автомобілів, то в Україні в більшості випадків єдиним виходом залишається зупинка обабіч дороги чи на заправних станціях.

Вирішення вищезгаданих проблем задля повноцінного використання цифрових тахографів дозволить проводити якісний контроль за дотриманням часових та швидкісних режимів роботи водіїв, що в наслідку, призведе до зменшення кількості аварій на автошляхах України.

Висновки. Беручи до уваги вищесказане, можна стверджувати, що механізм контролю безпеки автомобільних перевезень в Україні недосконалий і потребує регулювання на законодавчому рівні. Підвищення рівня дорожньої безпеки повинно вирішуватися шляхом ухвалення та запровадження відповідної державної програми, посиленням контролю відповідних структур за дотриманням релевантного законодавства, вдосконаленням системи підготовки водіїв та впровадженням технічних систем

контролю за дотриманням режимів роботи на пасажирських та вантажних комерційних транспортних засобах.

Список використаних джерел інформації

1. Кищун В. А., Кузнєцов Р. М., Мурований І. С., Лаба О. В. Безпека дорожнього руху та деякі правові аспекти: навч. посіб.: Луц. нац. техн. ун-т. — Луцьк : РВВ Луц. нац. техн. ун-ту, 2010. — 225 с.
2. Костюченко Л.М., Докіль Л.П., Кучинський Ю.Ф. та ін. Міжнародні автомобільні перевезення: посібник. — К.: Бланк-Прес, 2010. — 208 с.
3. Международный Союз Автомобильного транспорта. Научное исследование: причины дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей в Европе. — Женева: МСАТ, 2009. — 19 с.
4. Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 року № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року».
5. DaCoTA EU Road Safety Project. Fatigue. 2012. — 67 p.
6. DaCoTA EU Road Safety Project. Traffic Safety Basic Facts 2011. Heavy Goods Vehicles and Buses. 2012. — 17 p.
7. European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR) of 1 July 1970.
8. David Lowe. The Transport Manager's & Operator's Handbook (40th edition). — London: Kogan Page Ltd, 2010. — 752 p.