

Максим А. Чубінський
ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті визначено основні ризики дорожньо-транспортної аварійності, запропоновано класифікувати дорожньо-транспортні пригоди залежно від виду, причин і наслідків, а також винуватців. Визначено зміст державного регулювання економіки безпеки дорожнього руху та її основні принципи.

Ключові слова: ризик; дорожньо-транспортна пригода; дорожньо-транспортна аварійність; безпека дорожнього руху.

Табл. 1. Літ. 14.

Максим А. Чубинский
ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКОНОМИКИ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье определены основные риски дорожно-транспортной аварийности, предложено классифицировать дорожно-транспортные происшествия в зависимости от вида, причин и последствий, а также виновников. Определено содержание государственного регулирования экономики безопасности дорожного движения и ее основные принципы.

Ключевые слова: риск; дорожно-транспортное происшествие; дорожно-транспортная аварийность; безопасность дорожного движения.

Maksym A. Chubinskyi¹
PUBLIC CONTROL OVER THE ECONOMY OF ROAD SAFETY

The article identifies the key risks of road accidents, proposing to classify traffic accidents by their type, causes and consequences, as well as by initiators. The essence of the system of road safety and the principles of its economy are determined.

Keywords: risk; traffic accident; road accident rate; road safety.

Постановка проблеми. Однією з головних умов прогресивного функціонування будь-якої економіки є її ефективний транспортний комплекс. Значущість автотранспорту безпосередньо визначає його взаємозв'язок з розвитком економіки країни в цілому й забезпеченням її економічної безпеки. Основне призначення автотранспортної галузі – перевезення людей і вантажів, а економічна ефективність такого перевезення визначається його витратами, які різко зростають внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

У сучасному світі безпека дорожнього руху стала серйозною державною проблемою, що має величезне соціальне, економічне і навіть політичне значення.

Необхідність відмови від застарілих методів державного регулювання економіки безпеки дорожнього руху вимагає розробки економічних стимулів підвищення ефективності та удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху, що неможливо здійснити без відповідного аналізу ризиків дорожньо-транспортної аварійності.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню проблем забезпечення безпеки дорожнього руху присвячено численні роботи вітчизняних і зарубіжних

¹ National Academy of Management, Kyiv, Ukraine.

економістів, а також рішення конференцій та офіційних нарад, як на міжнародному, так і на національному рівнях, доповіді міжнародних організацій.

Особливо слід визначити наукові праці таких вчених, як І.С. Бей [3], П.М. Канило [3], Г.І. Клинковштейн [4], А.М. Редзюк [1], А.І. Ровенський [3] та інших.

Невирішені раніше частини загальної проблеми. Проблема запобігання ДТП як складова державного регулювання економікою безпеки дорожнього руху є комплексною, вимагає для свого рішення спільних зусиль міністерств, відомств, інших державних органів, багатьох підприємств і організацій. Тим часом, система забезпечення безпеки дорожнього руху в даний час далека від оптимальності. Цим пояснюється, що навіть за більш-менш ефективної роботи окремих суб'єктів, що входять до системи, в цілому діяльність, спрямована на запобігання ДТП, зниження тяжкості їх наслідків, в країні не може бути визнана задовільною. За оцінкою Світового банку, щорічні витрати національної економіки внаслідок ДТП становлять від 2–3% ВВП [9].

У вітчизняній економічній науці проблема забезпечення безпеки дорожнього руху поки не розглядається як складова частина економічної безпеки України. Крім того, не склалося комплексного уявлення про ефективне фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням досягнень не тільки вітчизняної, а й зарубіжної науки.

Метою дослідження є визначення ризиків дорожньо-транспортної аварійності та встановлення сутності безпеки дорожнього руху та принципів її забезпечення в контексті державного регулювання економіки безпеки дорожнього руху.

Основні результати дослідження. Аналіз проведених досліджень з питань державного регулювання економікою безпеки дорожнього руху за кордоном виявив, що в різних країнах ДТП класифікуються по-різному. Наприклад, в Італії існує наступна класифікація ДТП:

- є травми людей, необхідна медична допомога й розслідування поліції;
- є збиток власності, необхідні дії поліції з метою проведення судового розслідування;
- дрібні дорожні події, коли поліція втручається тільки на прохання потерпілих з метою виявлення юридичної відповідальності. Таким чином, події, що не вимагають втручання поліції, в Італії не реєструються [7, 4].

У Франції реєструються всі ДТП, пов'язані з матеріальним збитком. У США у кожному штаті визначена своя мінімальна сума матеріального збитку, при перевищенні якої про ДТП повідомляється у відповідні органи. У деяких штатах матеріальний збиток приватної особи враховується починаючи з 1 дол. США (Коннектикут, Мічиган, Нью-Джерсі й ін.) [11, 114].

У міжнародній практиці розрізняють 9 видів ДТП [6, 29]:

1) зіткнення – подія, при якій рухомі автотранспортні засоби зіткнулися: між собою; з рухомим складом залізниць; з транспортним засобом, що раптово зупинився (наприклад, у разі несправності, перед заборонним сигналом світлофора, несподівано виниклою перешкодою тощо). Зіткнення можуть бути зустрічними, попутними і бічними;

2) перекидання – подія, за якої рухомий автотransпортний засіб перекинувся. Перекидання відбувається унаслідок дії несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення або кріплення вантажу, у разі застосування неправильних прийомів керування;

3) наїзд на перешкоду – подія, за якої рухомий автотransпортний засіб наїхав або вдарився о нерухомий предмет;

4) наїзд на пішохода – подія, за якої: рухомий транспортний засіб наїхав на людину; людина натрапила на рухомий транспортний засіб; людина постраждала від вантажу (або частин транспортного засобу), що перевозиться транспортним засобом, виступаючого за габарити транспортного засобу. До наїздів на пішохода зараховуються випадки наїзду на людей, що катаються на лижах, санках, ковзанах, самокатах, що переміщуються в інвалідних колясках без двигуна, на дітей, що катаються на триколісних велосипедах;

5) наїзд на велосипедиста – подія, за якої рухомий транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий автотransпортний засіб;

6) наїзд на тварину – подія, за якою рухомий транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин або самі ці тварини і птахи вдарилися о рухомий транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди або причинено матеріальний збиток;

7) наїзд на гужовий транспорт – подія, за якої рухомий транспортний засіб наїхав на упряжених тварин або гужові вози або самі упряжені тварини (гужові вози) вдарилися о рухомий транспортний засіб;

8) наїзд на транспортний засіб – подія, за якої один рухомий автотransпортний засіб наїхав на інший транспортний засіб або на причіп;

9) інші події: падіння вантажу, що перевозиться, або відкинутого колесом предмету на людину, тварину або інший транспортний засіб; наїзди на перешкоду (вантаж, що впав, колесо, що відвалилося тощо), що раптово з'явилася; наїзди на осіб, що не є учасниками дорожнього руху; падіння пасажирів з рухомого транспортного засобу або всередині нього внаслідок різкого гальмування, прискорення або зміни напрямку руху тощо.

Під умовами виникнення ДТП розуміється сукупність характеристик дороги, транспортних засобів, водія й навколишнього середовища в момент здійснення ДТП. Ці характеристики можуть залишатися незмінними до й після виникнення ДТП і не обов'язково мають із ним причинний зв'язок.

Існують також групи подій, які за формальними ознаками можуть бути класифіковані як дорожньо-транспортні, але відомості про них, як правило, до державної статистичної звітності не включаються, обліку як ДТП вони не підлягають. Розрізняють 6 таких випадків [8, 58]:

1) події, що виникли під час проведення заходів з автомобільного й мотоциклетного спорту (змагання, тренування тощо), коли постраждали глядачі, учасники й персонал, що обслуговує спортивні заходи;

2) події, що виникли при виконанні транспортними засобами технологічних виробничих операцій, не пов'язаних з перевезенням людей або вантажів (прокладка траншів, виробництво сільськогосподарських робіт, лісозаготівля, навантажувально-розвантажувальні роботи, встановлення опор тощо);

- 3) події, що виникли в результаті стихійних лих;
- 4) події, що виникли внаслідок порушення Правил техніки безпеки й експлуатації транспортних засобів (запуск двигуна при включеній передачі, при зчіпці-розчепленні транспортних засобів, механізмів, пристосувань тощо);
- 5) події, що виникли у зв'язку зі спробою покінчити життя самогубством або діями, що скоєні в стані недієздатності;
- 6) події, що виникли в результаті навмисних зазіхань на життя й здоров'я громадян або дій, спрямованих на заподіяння збитків.

Отже, причини виникнення ДТП можна визначити як сукупність умов та обставин їх виникнення, усунення яких унеможливило б виникнення даного ДТП. Це підкреслює те, що до виникнення ДТП призводить значна кількість факторів, які одночасно виникають, а оскільки їх кількість і динаміка зміни в ланцюзі подій, що призводять до ДТП, складає різні комбінації, вивчення причинних зв'язків є складним завданням з безліччю невідомих.

При визначенні загальної величини соціально-економічних втрат від ДТП необхідно враховувати як прямі, і так непрямі господарські втрати. До прямих витрат, зокрема, належать:

- збитки власників рухомого складу автомобільного транспорту;
- збитки служби з експлуатації доріг від ліквідації наслідків ДТП;
- витрати ДАІ і юридичних органів на розслідування ДТП;
- витрати медичних закладів на лікування потерпілих;
- витрати підприємств, співробітники яких стали жертвами аварій (оплата бюлетенів, видача допомоги);
- витрати державних органів соціального забезпечення (пенсії) і страхові виплати.

До непрямих відносяться:

- втрати народного господарства внаслідок тимчасового або повного вибуття людини зі сфери матеріального виробництва, порушення виробничих зв'язків і моральні втрати.

Виходячи зі статистики Центру безпеки дорожнього руху МВС України, 80–90% ДТП, пов'язані з людиною, а 10–20% – носять технічний характер [2]. Такий поділ ґрунтується на припущенні, що учасник дорожнього руху повинен пристосовуватися до будь-якої ситуації, яка виникає на дорозі, компенсувати збої, що відбуваються в системі водій-автомобіль-дорога (ВАД). Однак, процес дослідження причин буде більш ефективним, якщо з'ясувати, чому людина діє помилково за певних обставин і в певній ситуації. При такому підході часто можуть бути виявлені причини в системі організації руху, організації перевезень, конструкції автомобіля тощо.

Практично завжди виникнення аварійних ситуацій і ДТП обумовлені декількома причинами. Наприклад, встановлено, що на кожні 100 ДТП припадає 250 і більше причин і супутніх факторів: порушення правил дорожнього руху водіями, велосипедистами й пішоходами; недостатня кваліфікація й досвідченість водіїв; недисциплінованість і незнання правил дорожнього руху пішоходами й пасажирями; конструктивні недоліки, технічна несправність і неправильне використання транспортних засобів; незадовільні дорожні умови й недоліки організації руху тощо [8, 34].

Дорожньо-транспортна аварійність має несприятливі наслідки для економіки через погіршення стану здоров'я і якості життя населення. Питома вага випадків ДТП без ознак порушення здоров'я становить від 14,1% до 33,3% (залежно від типу транспортного засобу, що бере участь у ДТП); тимчасове порушення стану здоров'я, що вимагає амбулаторного або стаціонарного лікування строком від 10 днів до 1 року й більше, спостерігаються у 66,7–79,0% всіх випадків ДТП; у 2,3% випадків ДТП за участю автомобілів виникає стійка втрата працездатності (інвалідність) і у 8,0% випадків результатом ДТП є смерть. При судово-медичній експертизі ДТП встановлено заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю потерпілих (17,6%), середнього ступеня тяжкості (30,6%), легкого ступеня (32,9%) і в 18,9% випадків шкода здоров'ю заподіяна не була [5, 2Л].

Таким чином, за ступенем тяжкості наслідків ДТП розподіляються на ті, що призвели до:

- 1) матеріальних збитків;
- 2) тілесних ушкоджень (легкі, середнього ступеня тяжкості, тяжкі та особливо тяжкі);
- 3) смерті;
- 4) страждання (моральної шкоди).

В усьому світі на зіткнення пішоходів і транспортних засобів припадає майже 30% смертей і травм, отриманих внаслідок ДТП [13, 79]. У порівнянні з тими, хто перебуває всередині автомашини, пішоходи одержують більш численні та серйозні травми, і смертність серед них теж вище [12].

Ризик ДТП виникає в результаті необхідності пересування, наприклад, щоб добратися до роботи, місця навчання або відпочинку. Цілий ряд факторів визначає, хто використовує різні частини транспортної системи, як саме він їх використовує, чому та у який час [14, 55]. Таким чином, ДТП можна класифікувати залежно від виду, причин і наслідків, а також винуватця (табл. 1).

У контексті державного регулювання економіки безпеки дорожнього руху система забезпечення безпеки дорожнього руху є засобом реалізації державної політики і включає в себе економічні методи, що регулюють відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Основними принципами державного регулювання економіки безпеки дорожнього руху є:

- 1) пріоритет життя і здоров'я громадян, що беруть участь у дорожньому русі, над економічними результатами господарської діяльності;
- 2) пріоритет відповідальності держави за забезпечення безпеки дорожнього руху над відповідальністю громадян, що беруть участь у дорожньому русі;
- 3) дотримання інтересів громадян та держави при забезпеченні безпеки дорожнього руху;
- 4) системний підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху.

Безпека дорожнього руху забезпечується шляхом: визначення повноважень і відповідальності уряду, центральних і місцевих виконавчих органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; координації діяльності центральних і місцевих виконавчих органів, юридичних і фізичних осіб з метою попередження дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх

наслідків; регулювання діяльності із забезпечення безпеки руху на автомобільному, міському наземному електричному транспорті і в дорожньому господарстві; розробки та затвердження в установленому порядку нормативно-правових актів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху; організації дорожнього руху; програмно-цільового планування заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху; наукового, матеріально-технічного та фінансового забезпечення заходів безпеки дорожнього руху; організації підготовки водіїв транспортних засобів і навчання громадян правилам і вимогам безпеки руху; проведення комплексу заходів медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; здійснення обов'язкової сертифікації продукції та послуг транспорту і дорожнього господарства; ліцензування діяльності, пов'язаної із забезпеченням безпеки дорожнього руху; проведення соціально орієнтованої політики в галузі страхування на транспорті; державного нагляду і контролю за виконанням законодавства, інших нормативних актів, правил і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Таблиця 1. Класифікація ДТП, авторська розробка

№	Класифікаційна ознака	Характеристика
1.	Вид	1) зіткнення; 2) перекидання; 3) наїзд на перешкоду; 4) наїзд на пішохода; 5) наїзд на велосипедиста; 6) наїзд на тварину; 7) наїзд на гужовий транспорт; 8) наїзд на вартий транспортний засіб.
2.	Причина	1) порушення правил дорожнього руху водіями, велосипедистами й пішоходами; 2) недостатня кваліфікація й досвідченість водіїв; 3) недисциплінованість і незнання правил дорожнього руху пішоходами й пасажирами; 4) конструктивні недоліки, технічна несправність і неправильне використання транспортних засобів; 5) незадовільні дорожні умови й недоліки організації руху тощо.
3.	Наслідки	1) матеріальний збиток; 2) тілесні ушкодження (легкі, середнього ступеня тяжкості, тяжкі та особливо тяжкі); 3) смерть потерпілого; 4) моральна шкода (страждання).
4.	Винуватець	1) водій; 2) власник вулично-шляхової мережі; 3) пішохід; 4) стихійне явище, тварини; 5) завод-виробник авто, СТО.

Основними фінансовими джерелами створення умов для нормального функціонування системи забезпечення безпеки дорожнього руху, крім бюджетного фінансування, можуть стати: державні та місцеві дорожні фонди, цільові фонди забезпечення безпеки дорожнього руху, що формуються за

рахунок місцевих податків і акцизних зборів на продаж вино-горілчаної та тютюнової продукції, введення платності за користування автомобільними магістралями (за обов'язкової наявності паралельних, менш упорядкованих доріг), справляння плати за пропуск наднормативних навантажень автотранспортних засобів, кошти підприємств та організацій, зацікавлених у розвитку та благоустрої під'їзних шляхів до своїх підприємств з метою зниження величини витрат на транспортування продукції на ринки збуту, запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху.

Висновки. Вирішення проблем, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, залежить від якості функціонування всіх її елементів на всіх етапах розробки (при проектуванні), виготовлення (при виробництві, навчанні) та експлуатації (при використанні за призначенням), від правильної організації, від наявності коштів технічного та економічного аналізу, а також використання наукових досягнень у цій галузі.

Діяльність в заданому напрямку передбачає вироблення і формування єдиної державної політики в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, вдосконалення наукових основ визначення закономірностей виникнення ДТП, обґрунтування пріоритетних напрямків профілактики ДТП і зниження тяжкості їх наслідків, побудова оптимальних моделей управління системою безпеки дорожнього руху, вдосконалення нормативно-правової бази в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Монографія / За заг. ред. А.М. Редзюка. – К.: Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут, 2005. – 400 с.

2. Гуржій Т.О. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 15 жовтня 2010 р.). – Донецьк: Цифрова типографія, 2010. – С. 105–109.

3. Канило П.М., Бей И.С., Ровенский А.И. Автомобиль и окружающая среда: Учеб. пособие / Харьковский гос. автомобильно-дорожный ун-т. – Х.: Прапор, 2000. – 304 с.

4. Кликовштейн Г.И. Организация дорожного движения: Учебник для автомобильно-дорожных вузов и факультетов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1981. – 240 с.

5. Кулеша Н.В., Манаков Л.Г., Воронин Н.И. Организация медицинской помощи, диагностические стандарты и лечебные мероприятия пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях: Метод. пособие. – Благовещенск, 2006. – 24 с.

6. Методическое пособие по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте / Под общ. ред. И.А. Венгерова. – М., 2000. – 203 с.

7. Нгуен Фи Тхьонг. Методические основы определения материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Социалистической Республике Вьетнам: Дис... канд. экон. наук. – М., 1998. – 123 с.

8. Организация и безопасность движения: Учеб. пособие / Н.В. Пеньшин, В.В. Пудовкин, А.Н. Колдашов, А.В. Яценко. – Тамбов: Тамб. гос. техн. ун-т, 2006. – 96 с.

9. Партнерство Світовий банк – Україна. Огляд програм в країні, квітень 2015 року // www.worldbank.org.

10. Поліщук В.П., Дудніков О.М. Енергетичні характеристики руху транспортного потоку і коефіцієнт безпеки // Безпека дорожнього руху України: Наук.-техн. вісник. – 2004. – №4 – С. 20–22.

11. Фришев С.Г., Мельник І.І., Бондар С.М. Загальний курс транспорту: Навч. посібник / За ред. С.Г. Фришев. – К.: Вища освіта, 2006. – 162 с.

12. Brainard, B. (1986). Injury profiles in pedestrian motor vehicle trauma. *Annals of Emergency Medicine*, 1986, 18: 881–883.

13. *Crandall, J.R., Bhalla, K.S., Madely, J.* (2002). Designing road vehicles for pedestrian protection. *British Medical Journal*, 324: 1145–1148.

14. *Whitelegg, J.* (1988). A comparison of road traffic accidents and injuries in Koln and Manchester. Final Report. Dortmund, Institut für Stadt und Landentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westphalen, 1988.

Стаття надійшла до редакції 16.09.2015.