

© Редзюк А. М., канд. техн. наук, академік ТАУ, директор;

© Хабутдінов А. Р., аспірант, зав. відділу безпеки на транспорті (ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)

## ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**Анотація.** На сьогодні стан безпеки дорожнього руху в Україні не відповідає очікуванням суспільства. ДТП призводять до суттєвих людських та економічних втрат, що є проблемою розвитку суспільства і людською трагедією. Дорожньо-транспортний травматизм входить до числа трьох головних причин смертності людей у віці від 5 до 44 років. Необхідне об'єднання зусиль суспільства та органів влади щодо створення системи управління безпекою дорожнього руху, метою якої є подолання низки негативних чинників, що унеможливають ефективне розв'язання проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Ключові слова:** управління безпекою дорожнього руху, ДТП, смертність, травматизм, економічні втрати.

**Анотация.** На сегодняшний день состояние безопасности дорожного движения в Украине не соответствует ожиданиям общества. ДТП приводят к существенным человеческим и экономическим потерям, что является проблемой развития общества и человеческой трагедией. Дорожно-транспортный травматизм входит в число трех главных причин смертности людей в возрасте от 5 до 44 лет. Необходимо объединение усилий общества и органов власти по созданию системы управления безопасностью дорожного движения, целью которой является преодоление ряда негативных факторов, которые делают невозможным эффективное решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** управление безопасностью дорожного движения, ДТП, смертность, травматизм, экономические потери.

**Abstract.** The state of road safety in Ukraine today does not meet expectations of the society. Road traffic accidents result in significant human and economic losses, which is a problem of society and a human tragedy. Road traffic injuries are among three leading causes of casualties among people aged from 5 to 44. Joint efforts of the society and the government are necessary to create the road traffic safety management system aimed at overcoming of a number of negative factors that make it impossible to effectively address the problem of road traffic safety provision.

**Keywords:** road traffic safety management, road traffic accidents, casualty rate, injuries, economic losses.

### Вступ

Безпека на дорогах — одна із серйозних проблем міжнародного розвитку, що вимагає вироблення спільної стратегії і спільних заходів щодо гарантування безпеки дорожнього руху. Смертність і травматизм унаслідок дорожньо-транспортних пригод є не тільки глобальною проблемою охорони здоров'я, а й чинником, що різко негативно впливає на соціально-економічний прогрес і виконання країнами поставлених цілей розвитку. Дані, представлені в доповіді Всесвітньої організації охорони здоров'я, невтішні. Щорічно в результаті дорожньо-транспортних пригод гине близько 1,3 мільйона чоловік, а травми отримують від 20 до 50 мільйонів. Дорожньо-транспортний травматизм входить до числа трьох головних причин смертності людей у віці від 5 до 44 років. Згідно з експертними оцінками, глобальні втрати в результаті дорожньо-транспортного травматизму становлять у цілому 518 млрд. дол. США, а відповідні витрати урядів — від одного до трьох відсотків від валового внутрішнього продукту.

Усвідомлення міжнародним співтовариством серйозності проблеми дорожньої безпеки дало потужний поштовх активним діям урядів за підтримки ООН, інших міжнародних організацій, Світового банку, регіональних банків розвитку і т. д. на національному, регіональному та міжнародному рівнях. Серйозним кроком вперед у розвитку глобальної взаємодії в цій галузі стало оголошення періоду з 2011 по 2020 р. «Десятиліттям дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху». У зв'язку з цим у березні 2010 року Генеральною Асамблеєю ООН

була прийнята резолюція 64/255 «Підвищення дорожньої безпеки в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів.

У резолюції йдеться, зокрема, що Генасамблея ООН проголошує 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху з метою стабілізувати, а потім і скоротити прогнозовану смертність від дорожньо-транспортних пригод, що трапляються в усьому світі, шляхом активізації діяльності на національному, регіональному і глобальному рівнях. У тесті резолюції до держав-членів ЄЕК ООН звернений заклик здійснювати діяльність із гарантування безпеки дорожнього руху, особливо в галузі управління безпекою дорожнього руху, дорожньої інфраструктури, убезпечення конструкції транспортних засобів, поведінки учасників дорожнього руху, просвіти в галузі безпеки дорожнього руху, а також поставити власні національні цілі щодо скорочення числа жертв дорожньо-транспортних пригод, які повинні бути досягнуті до кінця Десятиліття. Резолюція доручає ВООЗ і регіональним комісіям ООН у взаємодії з іншими партнерами зі співробітництва в рамках ООН в галузі безпеки дорожнього руху підготувати план дій, покликаний наповнити Десятиліття практичними справами. Серед них — обмін інформацією та передовим досвідом у галузі охорони здоров'я, освіти та транспорту, вдосконалення та гармонізація національних законодавств у сфері безпеки дорожнього руху, формування як міжнародних, так і національних органів з метою мобілізації ресурсів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

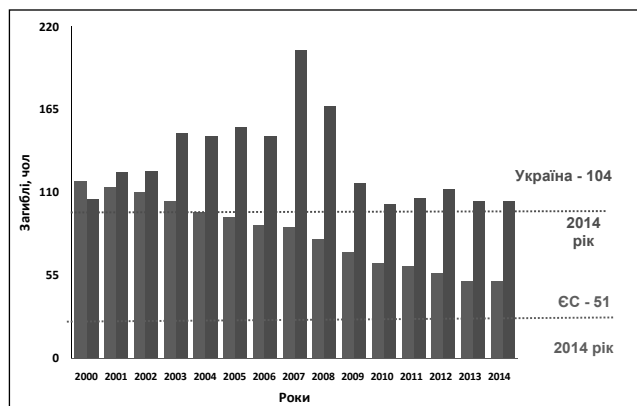


Рис. 1. Кількість загиблих у ДТП на 1 млн. населення України та ЄС

### Основна частина

За останні п'ять років в Україні зареєстровано 145 тис. ДТП з постраждалими, у яких загинуло майже 23,5 тис. і травмовано понад 177 тис. осіб. Слід зазначити, що протягом останніх трьох років, як свідчать дані статистичних обліків, спостерігається виражена динаміка до зменшення як кількості ДТП, так і кількості загиблих та постраждалих у них осіб. Загалом щороку в ДТП у середньому гинуть близько 5 тис. і дістають травми різних ступенів тяжкості 35 тис. осіб. Тяжкими залишаються наслідки ДТП. За даними 2014 року, у ЄС на 1 млн. жителів 51 загиблих в автопригодах, на 100 тис. транспортних засобів — 12, тоді як в Україні ці показники становлять — 104 та 54 особи відповідно. (рис. 1, 2). Велика кількість ДТП та загиблих у них є важким тягарем для сфери охорони здоров'я України. Так у Світовому звіті про попередження травматизму в ДТП повідомляється, що в багатьох державах з низьким та середнім рівнем доходів (таких, як Україна) кількість поранених у ДТП становить від 30 до 86% усіх пацієнтів травматологічних відділень. ДТП призводять до суттєвих економічних збитків, відповідно, це є проблемою розвитку суспільства і людською трагедією. За приблизними підрахунками, в Україні економічна вартість смертей та поранень може становити 1,4 — 3,5% (20,1 — 50,1 млрд. грн. (0,7 — 1,7 млрд. євро) ВВП. Це досить високі показники порівняно з показниками інших країн із середнім рівнем доходів, де економічні збитки від ДТП можуть складати 1,5% ВВП. Разом з тим, іноземні інвестиції в українську економіку залежать від розвитку автомобільного транспорту та можливості його безпечного руху, тому, оскільки число ДТП в середньому в 3 рази більше, ніж у розвинутих країнах, можна передбачити майбутній негативний вплив указанного чинника на процес залучення іноземних інвестицій в Україну.

Окремим чинником ризику є постійне зростання обсягів автомобільного парку, так з 1990 року в Україні парк автомобілів постійно зростає і збільшився до 2015 року у 2,2 рази. За цей період статистика загиблих та травмованих дає два піка майже 10 тис. загиблих у 1990 та у 2007 роках. При тому, що у 2000-му році — 5185, а з 2010 року — біля 5 тисяч. Це протирічить всесвітньо визнаній моделі професора Сміда, за якою смертність в ДТП на одиницю парку автомобілів зменшується гіперболічно з ростом автомобілізації населення. На жаль цей феномен статистики

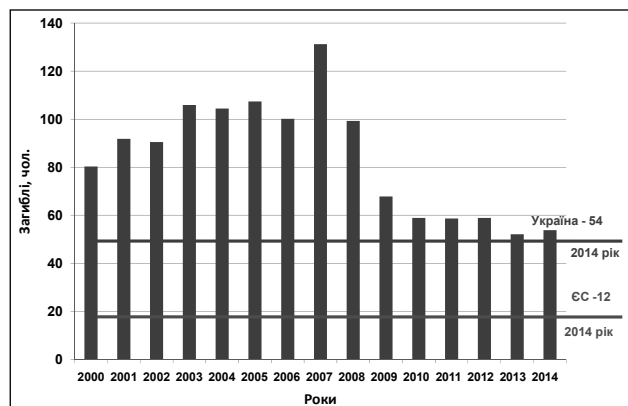


Рис. 2. Кількість загиблих у ДТП на 100 тис. транспортних засобів України та ЄС

не аналізувався органами виконавчої влади і не були вироблені превентивні заходи. Наші дослідження показали, що з 1990 до 2006 року характер кривої загиблих в ДТП корелюється з характером кривої динаміки ВВП за цей період (рис. 3).

У Європейському Союзі прийнято три програми з безпеки дорожнього руху з метою зменшити вдвічі кількість загиблих у ДТП. В Україні в попередні роки на державному рівні здійснювалися заходи щодо реалізації декількох цільових програм з підвищення рівня БДР: Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 456 (розрахована на період до 2001 року), Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року № 56-р та Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 25.03.2013 № 294. Слід підкреслити, що зазначені програми не були реалізовані належним чином, оскільки вони не передбачали комплексного підходу до вирішення проблеми, а останню Державну цільову програму на період до 2016 року взагалі було достроково припинено постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2014 № 71. На сьогодні перед суспільством та органами влади не поставлено мети і вимірних цілей у сфері безпеки дорожнього руху. На жаль, безпека дорожнього руху розглядалась раніше і тепер, як проблема МВС, яке не може об'єктивно аналізувати ризики, оцінювати і впроваджувати попереджувальні заходи. Є конфлікт інтересів відомства, яке відповідає за підготовку водіїв, допуск транспортних засобів, контроль за дотриманням правил дорожнього руху і саме має давати оцінку своїм діям.

Сьогодні можна виділити такі **основні проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху:**

- ▶ відсутність конкретних вимірних цілей, концепції та стратегії;
- ▶ недосконалість системи управління безпекою дорожнього руху;
- ▶ відсутність незалежного органу для координації та контролю за ефективністю діяльності централь-

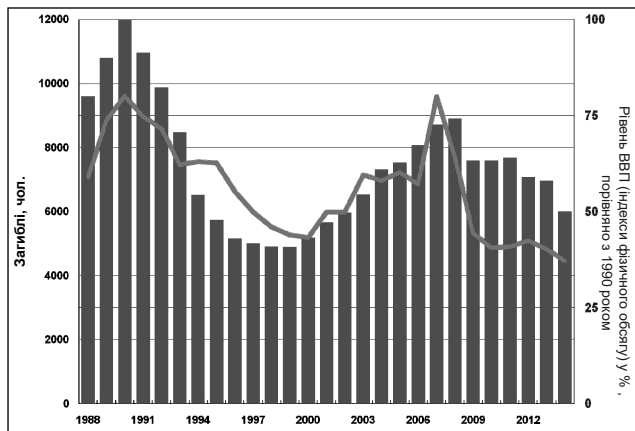


Рис. 3. Кількість загиблих у ДТП та індекс ВВП

них органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;

- ▶ неефективність розподілу функцій між центральними органами виконавчої влади (система державного регулювання у сфері БДР функціонує на засадах локального розподілу напрямків відповідальності та не усуває дублювання функцій або їх прямого конфлікту);
- ▶ ступінь розвитку вулично-дорожньої мережі України та її стан не відповідають рівню інтенсивності транспортного руху та вимогам, що висуваються до неї економічними потребами держави;
- ▶ відсутність коштів для фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків ДТП;
- ▶ недосконалість системи збору статистичної інформації про ДТП, її обробки, дослідження, зберігання та використання;
- ▶ низький рівень упровадження в практичне застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху;
- ▶ недостатній контроль за дотриманням правил дорожнього руху.

Суспільство має змінити своє відношення до проблеми втрат від ДТП. Має бути створена та реалізована **система управління безпекою дорожнього руху** (рис. 4), яка повинна мати вимірні цілі і завдання та передбачати:

- ▶ незалежне фахове аналізування причин ДТП, особливо супутніх, а не оперувати протоколами, що складають інспектори;
- ▶ аналіз ефективності заходів, що зменшують ризики ДТП, та аналіз втрат від ДТП;
- ▶ планування заходів на ближній, середньостроковий та довгостроковий періоди та контроль за їх виконанням;
- ▶ відповідальність центральних, регіональних та місцевих органів управління за стан БДР та досягнення запланованих вимірних показників.

**Головною метою** створення ефективної системи управління безпекою дорожнього руху є зменшення кількості ДТП, тяжкості їхніх наслідків а також економічних втрат для суспільства. Важливим для реалізації мети є визначення базових положень державної політики у сфері



Рис. 4. Система управління безпекою дорожнього руху

забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та організація державних органів і громадян у діяльності щодо зменшення кількості ДТП.

**Керівними документами** для створення системи управління безпекою дорожнього руху мають бути: Резолюція Асамблеї ООН 64/255 від 10 травня 2010 року щодо підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі; Декларація другої всесвітньої конференції високого рівня з безпеки дорожнього руху (Бразилія, листопад 2015р.); Резолюція Європейського Парламенту від 27 вересня 2011 року про безпеку дорожнього руху в Європі в період 2011-2020 років (2010/2235 (INI)); Третя програма діяльності ЄС для підвищення безпеки дорожнього руху; Директива 2008/96/ЄС щодо управління безпекою дорожньої інфраструктури.

З аналізу вищезазначених актів законодавства можна сформулювати такі основні **10 принципів** створення системи управління безпекою дорожнього руху:

- ▶ ДТП — явище, що піддається раціональному аналізу і коригувальним діям;
- ▶ кожне ДТП має бути об'єктивно і за участі всіх сторін досліджене;
- ▶ максимальна об'єктивність збору даних, їхнього аналізу, висновків і планування заходів може бути забезпечена участю державних органів, громадських організацій, наукових інститутів, преси;
- ▶ причинно-наслідковий зв'язок;
- ▶ попередження ДТП коштує дешевше і за нього варто платити більше;
- ▶ платить той, чий дії спричиняють аварії;
- ▶ обов'язкова система страхування ризиків ДТП, яка повністю забезпечить компенсацію збитків, у тому числі і на громадських перевезеннях;
- ▶ для всіх одні правила, одна відповідальність та рівний доступ до допомоги;
- ▶ розподіл відповідальності та повноважень у системі дорожньої безпеки повинен забезпечити ефективність заходів, об'єктивність аналізу і результатів, довіру суспільства, професіоналізм;
- ▶ неконфліктність органів системи;
- ▶ мотивація учасників і всіх причетних до дорожнього руху.

**Першочерговими заходами** зі створення системи управління БДР мають бути:

- ▶ планування та координація дій в інтересах збереження життів і здоров'я людей шляхом створення Координаційної ради з безпеки дорожнього руху, підпорядкованої Кабінету Міністрів України;
- ▶ розроблення цільових програм і заходів, направлених на забезпечення дорожнього руху, формування, навчання фахових органів і фахівців з безпеки дорожнього руху;
- ▶ реалізація заходів, що не потребують додаткових бюджетних коштів, а мають бути виконані в рамках чинних функцій і повноважень якнайшвидше.

**Основними функціями** Координаційної ради повинні бути:

- ▶ координація дій центральних органів виконавчої влади та обласних адміністрацій;
- ▶ погодження концепцій, стратегій, принципів фінансування системи управління безпекою дорожнього руху;
- ▶ оцінка діяльності суб'єктів системи управління безпекою дорожнього руху;
- ▶ схвалення заходів з удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху;
- ▶ вироблення рекомендацій для Уряду та контроль реалізації державної політики у цій сфері, з проведенням відповідних досліджень на базі профільних наукових та науково-дослідних установ.

Для ефективної роботи Координаційної ради, до її складу повинні входити представники громадськості, усіх гілок законодавчої та виконавчої влади, таких як: Верховної Ради України, Адміністрації президента, Кабінету Міністрів України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства фінансів України, громадських організацій, наукових установ, благодійних фондів тощо.

Важливими складовими системи управління безпекою дорожнього руху мають бути:

- ▶ Національне агентство з БДР, до функцій якого мають відноситись: розроблення концепцій, стратегій, програм та вимірних цілей для суб'єктів системи управління, участь у розробленні державних, галузевих та регіональних програм з БДР, а також здійс-

нення аналізу виконання цих програм, організації технічних розслідувань ДТП з тяжкими наслідками, розроблення пропозицій щодо фінансування заходів з БДР, підготовка проміжних та річних звітів з БДР в Україні, контроль за об'єктивністю створення та функціонування баз даних з БДР.

- ▶ Центр моніторингу з БДР, функціями якого мають бути: аналіз стану і тенденцій БДР, аналіз виконання стратегій, програм з БДР, розроблення заходів з підвищення ефективності управління БДР, вивчення кращого світового досвіду у сфері БДР, гармонізація національних баз даних із європейськими базами статистики з БДР.
- ▶ Фонд з БДР, джерелами наповнення якого можуть бути внески страхових фондів, відсотки від штрафних санкцій за порушення ПДР, бюджетні кошти, благодійні внески тощо.

#### Висновки

Стан безпеки дорожнього руху в Україні є одним з найгірших у Європі. Чи довго буде так тривати і хто має нести відповідальність за це — не відомо, оскільки відсутні система управління, цілі, програми виправлення й самі відповідальні.

Першочерговим завданням є створення ефективної системи управління безпекою дорожнього руху та системний підхід до вирішення проблеми.

Пропонується з метою забезпечення незалежності оцінок і прийняття рішень створити з причетних органів державного управління та організацій Координаційну раду на чолі з керівником чи заступником керівника Уряду.

У повній мірі такий підхід стосується як вироблення принципів та побудови національної системи управління безпекою дорожнього руху, так і реалізації конкретних практичних заходів для створення такої системи. Основою такої системи має бути принцип відповідальності кожної складової системи та суспільства із наданням питань безпеки дорожнього руху державної ваги та статусу основ загальної транспортної політики держави. Остаточною метою створення та функціонування системи управління безпекою дорожнього руху має бути виправдання очікувань суспільства щодо забезпечення дорожнього руху в Україні.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Резолюція Асамблеї ООН 64/255 від 10 травня 2010 року щодо підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі.
2. Декларація другої всесвітньої конференції високого рівня з безпеки дорожнього руху (Бразилія, листопад 2015р.).
3. Резолюція Європейського Парламенту від 27 вересня 2011 року про безпеку дорожнього руху в Європі в період 2011-2020 років (2010/2235 (INI)).
4. Третя програма діяльності ЄС для підвищення безпеки дорожнього руху.
5. Директива 2008/96/ЄС щодо управління безпекою дорожньої інфраструктури.