

УДК 342.951+343.346.2**Гуріна Дарія Петрівна,**

начальник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, к.ю.н.

**ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стаття присвячена дослідженню актуальних проблем забезпечення безпеки дорожнього руху. Проаналізовано сучасний стан та тенденції порушень Правил дорожнього руху. Запропоновано заходи підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: дорожній рух, автомобіль, небезпека, аварійність, дорожньо-транспортна пригода

Статья посвящена исследованию актуальных проблем обеспечения безопасности дорожного движения. Проанализированы современное состояние и тенденции нарушений Правил дорожного движения. Предложены меры повышения уровня безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, автомобиль, опасность, аварийность, дорожно-транспортное происшествие

The article focuses on the actual problems of road safety. The current state and trends of violations Traffic rules are analysed. The measures increasing the level of road safety are suggested.

Keywords: traffic, car, danger, accident, traffic accident

Проблема аварійності, пов'язаної з автомобільним транспортом, в останні десятиліття набула особливості гостроти у зв'язку з невідповідністю дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства та держави в безпечному дорожньому русі, недостатньою ефективністю функціонування системи забезпечення безпеки дорожнього руху і вкрай низькою дисципліною учасників дорожнього руху. Майже щодня у новинах міститься інформація про дорожньо-транспортні пригоди з летальними наслідками. За даними Генеральної асамблеї ООН, кожні шість секунд на дорогах планети гине або зазнає каліцтв одна людина. І хоча, здавалося б, удосконалення технічних характеристик сучасного автомобільного транспорту повинно призводити до підвищення рівня безпеки та зменшення кількості дорожньо-транспортних, останніми роками спостерігається тенденція зростання як кількості аварій, так і розмірів матеріальних збитків від них.

Метою вивчення цієї проблеми є виокремлення напрямків підвищення безпеки дорожнього руху, головним чином зниження аварійності на дорогах, шляхом визначення стратегії і тактики діяльності власників автомобільного транспорту та державних органів.

Безпека дорожнього руху – не нова, але надзвичайно актуальна проблема. У різні роки шукали шляхи її вирішення багато вітчизняних науковців, зокрема, М.Ю. Веселов, А.В. Гаркуша, С.М. Гусаров, В.С. Гуславський, В.В. Доненко, Д.С. Денисюк, М.М. Долгополова, Ю.Ф. Іванов, М.П. Климчук, В.М. Лозовий, П.П. Луцюк, М.А. Микитюк, В.В. Новіков, А.Є. Рубан, О.Ю. Салманова, М.М. Стоцька, Я.І. Хом'як та багато інших. Роботи цих вчених, безумовно, є вагомим внеском в теорію і практику безпеки дорожнього руху. У науковій літературі існує декілька визначень поняття «безпека дорожнього руху». Найбільш точним, на нашу думку, є визначення німецького психолога Д. Клебельсберга. Цей дослідник визначає її як відсутність «закономірних небезпечних умов і вчинків, що призводять до дорожньо-транспортних пригод» [1, с. 122].

Не зважаючи на те, що поступово поліпшується якість автомобільних доріг, це не призводить до суттєвих позитивних змін в безпеці дорожнього руху. Як свідчить статистика,

визначальний вплив на рівень аварійності чинять водії транспортних засобів. Більше 75% всіх пригод на дорозі виникає через помилки водіїв у прийнятті рішень на дорозі [2, с. 309].

Статистика показує, що роль людського чинника в аварійності з роками зростає, в той час як технічного – знижується. Мають місце такі фактори, що впливають на аварійність: професійна непридатність водія з психофізіологічних якостей, низька професійна підготовка, яка веде до неправильних дій в критичній ситуації, неготовність водія до роботи, фізіологічне стомлення. Складна обстановка з аварійністю і наявність тенденцій до подальшого погіршення ситуації багато в чому пояснюються наступними причинами:

- постійно зростаюча мобільність населення;
- зменшення кількості перевезень громадським транспортом і збільшення кількості перевезень особистим транспортом;
- наростаюча диспропорція між збільшенням кількості автомобілів і протяжністю вулично-дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні транспортні потоки.

Автомобіль надійно увійшов у життя сучасної людини. Однак разом з тим породив одну з найгостріших соціальних проблем сучасності – проблему забезпечення дорожнього руху. Сьогодні всім зрозуміла величезна шкода, яку несуть суспільству дорожньо-транспортні пригоди.

Дорожньо-транспортні пригоди в наш час забирають значно більше життів і є причиною великих матеріальних втрат, ніж будь-які епідемії, отже, і боротися з ними необхідно, як з епідеміями, всіма доступними організаційними, виховними, науково-технічними засобами сучасного суспільства. За словами «безпека руху» стоять людські життя, а тому безпека дорожнього руху – це соціальна проблема державного масштабу. До об'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху відносяться транспортні засоби, учасники дорожнього руху, дороги та придорожні прилади та обладнання, технічні засоби, фахівці з організації та управління дорожнім рухом тощо.

Надзвичайна складність забезпечення безпеки дорожнього руху обумовлена взаємодією багатьох чинників, серед яких можна виділити найбільш суттєві:

- ступінь розвитку дорожньо-транспортних мереж та їх технічний стан;
- структура та обсяг транспортних потоків;
- технічний стан парку транспортних засобів;
- технології, які використовувалися в дорожньо-транспортній системі;
- кваліфікація та дисципліна водіїв і персоналу;
- морально-етичні норми учасників дорожнього руху;
- законодавча база і система виконання законів і правил;
- взаємодія транспортних засобів різного призначення та відомчої належності (громадський міський пасажирський автомобільний, міський електротранспорт, вантажний різних відомств, автомобільний особистий, аварійний, спеціальний автотранспорт тощо);
- властивості технічних, організаційних та інформаційних систем.

Отже, забезпечення безпеки дорожнього руху – це дуже складна проблема, вирішення якої потребує залучення світового досвіду, передових технологій.

Аварійність в населених пунктах і на дорогах України є однією з найсерйозніших соціально-економічних проблем. Щорічно в країні відбувається близько 20 тис. дорожньо-транспортних пригод, в яких гине або отримує поранення більше 30 тис. осіб, при цьому те, що за останні роки відзначається зниження основних показників аварійності, суттєво не вплинуло на багаторічну тенденцію. Так, в нашій країні протягом 2014 року в дорожньо-транспортних пригодах загинуло 4464 особи (- 7,6%), в 2013 – 4833 особи (- 5,8%), в 2012 – 5131 особа (+ 4,5%) [3]. Це означає, що в середньому протягом однієї доби на дорогах Укра-

їни гине 13 осіб. Варто зазначити, що поміж іншим дорожньо-транспортна аварійність завдає економіці збитків, які за оцінками експертів складають близько 4-5% від валового національного продукту. Однак ці збитки ніщо порівняно з тим, що протягом року на дорогах нашої країни гине близько 250 дітей [там само].

Взагалі молодь та безпека дорожнього руху, проблеми виховання та освіти – ця тема сьогодні найбільш актуальна, оскільки, не вирішивши її, суспільство навряд чи зможе вирішити проблеми, пов'язані з безпекою дорожнього руху та вихованням законслухняних його учасників.

Говорячи про причини дорожнього травматизма підлітків, можна виділити такі основні:

- неухважність, в основному з причини поспіху або бажання швидше досягти бажаної мети, навіть на шкоду власній безпеці,
- недисциплінованість, а тому і неухважність до небезпеки, свідоме порушення Правил дорожнього руху (цим неповнолітні бажують виділитися серед однолітків),
- недостатній нагляд за підлітками по дорозі в школу,
- незнання Правил дорожнього руху і небезпек на дорозі;
- недостатня культура поведінки на дорозі, в тому числі відсутність правової культури в галузі дорожнього руху.

Саме підлітки особливо піддаються ризику потрапити в дорожньо-транспортну пригоду, що пояснюється їх високою емоційністю і недостатньо повною усвідомленістю своїх дій. Будь-яка дорожньо-транспортна пригода – не випадковість, а закономірність, тому її можна уникнути, запобігти їй, якщо вміти передбачати і знати небезпечні властивості предметів та явищ.

Підлітки не тільки беруть участь у дорожньому русі в якості пішоходів, але в якості велосипедистів і в міру освоєння двоколісних моторизованих транспортних засобів – водіями мотовелосипедів, мопедів. Вони стають більш активними учасниками дорожнього руху і тому зростає роль їх дорожньо-транспортного навчання і виховання.

Щорічно в нашій країні в дорожньо-транспортних пригодах гинуть близько 250 дітей, понад чотири тисячі отримують травми, серед них у дорожньо-транспортних пригодах, вчинених з вини неповнолітніх, гине близько 60 дітей, тисяча отримують травми. Так, в квітні поточного року на Дніпропетровщині сталася резонансна дорожньо-транспортна пригода за участю неповнолітніх зі смертельними наслідками. Двоє хлопців шістнадцяти та сімнадцяти років загинули на місці події, ще один їх одноліток у вкрай важкому стані тривалий час перебував в реанімації. Аварія, в якій мотоцикл за дощової погоди врізалася у припаркований на узбіччі автомобіль «КАМАЗа», сталася близько четвертої години ночі поблизу селища Котовці Магдалинівського району Дніпропетровської області. Від потужного удару неповнолітній водій трьохколісного транспортного засобу та пасажир, що сидів позаду нього, померли миттєво. Нині за фактом смертельної пригоди триває кримінальне провадження та призначені чисельні експертизи. Що робили неповнолітні у нічний час на трасі? З якою швидкістю вони рухалися і чи були тверезими? На всі ці питання слідству необхідно надати відповіді [4].

Не слід забувати, що велосипед – це теж транспортний засіб, причому один з найбільш нестійких і незахищених, тому навіть незначні зіткнення можуть спричинити дуже серйозні наслідки. Багато підлітків розглядають скутер як невід'ємний атрибут сучасного молодіжного способу життя – такий, як, наприклад, мобільний телефон, плеєр або комп'ютер. Мотивація дорослих людей, які купують скутер, сильно відрізняється від мотивації підлітків: якщо для перших це – транспортний засіб, що дозволяє швидко, минаючи кілометрові автомобільні пробки, дістатися до місця призначення, то для підлітків це найчастіше красива

технічна іграшка, що дозволяє самоствердитися серед однолітків, відчутти свободу, випробувати гострі відчуття.

Поїздки на скутері потребують від підлітка зібраності, уважності, швидкості реакції, відмінної координації рухів, просторового орієнтування. Деякі порушення координації рухів та рівноваги можуть бути пов'язані з патологією вестибулярного апарату і центральної нервової системи, що можливо в такому віці, а також з іншими захворюваннями (наприклад, з хронічним отитом). Простота керування скутером не означає такої простоти пересування на дорогах, особливо у великих містах з інтенсивним рухом. Крім обмежень, прописаних в Правилах дорожнього руху, є багато тонкощів, які необхідно враховувати при їзді на скутерах.

Як показують дослідження, підлітки, керуючі скутером, характеризуються:

- відсутністю досвіду (або незначним досвідом) водіння мопедів і знань Правил дорожнього руху, з одного боку, і специфічної для підлітків схильністю до ризику, з іншого;
- високим емоційним настроєм по відношенню до транспортного засобу і до його водіння (транспортний засіб як ознака престижності);
- невмінням правильно оцінити ступінь небезпеки конкретних дорожніх умов, що призводить до помилок у прийнятті рішень;
- прагненням самоствердитися в будь-якій ситуації, що нерідко призводить до порушення норм поведінки на дорозі;
- переважанням прагнення до руху заради самого руху;
- швидшим зростанням почуття безпеки, ніж об'єктивною мірою безпеки;
- обмеженою готовністю вчитися на досвіді інших, переважанням дослідницької манери поведінки при водінні на скутері;
- прагненням до підвищеного швидкісного режиму, до поїздок в темряві [5, с. 69-70].

Саме тому необхідно забезпечити такі умови виховання та навчання, коли підліток буде дотримуватися правової культури, адже на нього поширюється відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху.

Характеризуючи неповнолітніх як окрему групу осіб, які найчастіше є потерпілими в дорожньо-транспортних пригодах, слід зауважити, що це не єдина категорія населення, яка має підвищену віктимність. Наприклад, якщо говорити про віктимну поведінку жінок-водіїв, то у них також виділяють характерні риси: схильність до необгрунтованого ризику, байдужість до безпеки (своїї і оточуючих), безпечність, легковажність, зайва самовпевненість, невміння правильно оцінити ситуацію, висока імпульсивність. Можна виділити також підвищену емоційність, яка обумовлює загострену реакцію на конкретну життєву ситуацію. Їм властиві стан занепокоєння, невпевненості, тривожності. Жінки менш стійкі до стресу, ніж чоловіки. Це проявляється, наприклад, у слабкій здатності до прийняття рішення в екстремальній ситуації, потребі у більш тривалому відновленні після стресового впливу тощо [6, с. 138].

Так, наприклад, заслуговує на увагу випадок, що трапився наприкінці 2014 року на Закарпатщині. До чергової частини Ужгородського райвідділу міліції надійшло повідомлення від невідомої особи про те, що в селі Сюрте водій невстановленого автомобіля скоїв наїзд на велосипедиста. Каретою швидкої допомоги потерпілого було госпіталізовано до травмпункту. Винуватець аварії, навіть не зупинившись, зник з місця пригоди в невідомому напрямку. На місце події прибула слідчо-оперативна група та працівники УДАІ УМВС. Правоохоронці знайшли автомобіль правопорушника у полі на ґрунтовій дорозі поблизу місця пригоди. А невдовзі було встановлено особу, яка керувала цим транспортним засобом. Нею виявилася 25-річна мешканка с.Сюрте. Її правоохоронці також знайшли переляканою вдо-

ма. З вини жінки-водія потерпілий зазнав значних травм голови, рук, грудної клітки тощо. Правопорушниця-втікачка була освідчена на стан алкогольного сп'яніння. Висновок показав, що жінка була твереза. Злякавшись покарання, вона просто кинула машину в полі й втекла [7].

У дорожньо-транспортних пригодах існують випадки зустрічного заподіяння шкоди учасникам дорожнього руху. При одночасному порушенні Правил дорожнього руху і водієм, і пішоходом в межах однієї дорожньо-транспортної пригоди об'єктивно шкода є загальною (єдиною, спільною або сукупною). У таких випадках діє презумпція вини водія як джерела підвищеної небезпеки, в той час як порушення пішохода враховуються лише як обставини, що пом'якшують покарання особи, яка керує транспортним засобом. Таким чином, за законодавством України, особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого [8].

Погіршення обстановки з аварійністю і наявність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху вимагають вироблення і реалізації довгострокової державної стратегії, координації зусиль держави і суспільства, концентрації загальнодержавних і місцевих ресурсів, а також формування ефективних механізмів взаємодії органів державної влади, органів місцевого самоврядування, громадських інститутів та недержавних структур при найбільш повному врахуванні інтересів громадян.

До числа актуальних заходів, спрямованих на реалізацію нових підходів мінімізації ризиків, викликаних дорожнім рухом, можна віднести такі напрямки діяльності:

- виховання в суспільній свідомості, в розумінні всіх громадян і соціальних інститутів того факту, що належна організація дорожнього руху поставлена розвитком суспільства на рівень державної, громадської, загальної проблеми, у вирішенні якої зацікавлені всі без винятку і від вирішення якої залежить безпека кожного, є він автомобілістом чи ні. Слід вивести проблему вирішення організації та забезпечення безпеки дорожнього руху на найвищий рівень і зробити її загальною;

- формування адекватної сучасним умовам дорожнього руху системи підготовки, професійно-психологічного відбору водіїв транспортних засобів. Інноваційна система повинна забезпечити кардинальну зміну підходу до надання прав на водіння транспортних засобів: реалізація громадянином своїх прав і свобод у сфері водіння не може бути безмежною, бо вона зачіпає права і свободи інших громадян і може представляти реальну загрозу для їхнього життя та здоров'я. Права повинні даватися громадянину, який володіє належним рівнем соціального розвитку та здатному не загрожувати благополуччю та безпеці інших учасників дорожнього руху;

- вдосконалення форм професійної підготовки та професійно-психологічного відбору співробітників правоохоронних органів (з орієнтацією на визначення спрямованості особистості, моральних якостей, культури, освіченості), їх виховання, морально-психологічної та професійно-психологічної, технічної та медичної підготовки;

- посилення контролю і соціального регулювання процесів забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та попередження дорожньо-транспортних пригод. При цьому необхідно орієнтувати органи контролю та регулювання безпеки дорожнього руху на реалізацію функції соціального обслуговування: організації, профілактики, допомоги. Важливо перетворити їх в кваліфіковані органи щодо забезпечення безпеки учасників дорожнього руху;

- організація поетапного формування мотиваційної сфери учасників дорожнього руху. На першому етапі необхідно враховувати, що основним мотивом, що спонукає більшість

водіїв до обережності, є любов до свого транспортного засобу, небажання допускати його пошкодження і нести великі фінансові витрати на ремонт; тому важливо посилити актуалізацію мотиву матеріальної вигоди і самозбереження. На другому етапі мотиваційна сфера має бути перебудована із суто матеріальної зацікавленості до мотивів особистісно-емоційного вмісту. На третьому етапі акцент слід робити на соціальній значущості безпечного стилю поведінки на дорогах з урахуванням загальноновизнаних цінностей (безпека, життя, здоров'я та інші);

- активізація роботи з усунення першопричин і умов дорожньо-транспортних пригод, аварійності, загибелі людей та травматизму на дорогах;

- створення центральних і регіональних науково-практичних підрозділів з дослідження та розроблення заходів соціального, психолого-педагогічного забезпечення безпеки дорожнього руху. Поліпшення забезпечення безпеки можливо лише на основі наукового, всебічно зваженого підходу, досліджень, експериментів;

- наділення органів виконавчої влади та місцевого самоврядування відповідними повноваженнями та покладання на них відповідальності за стан безпеки дорожнього руху.

Підсумовуючи, слід зазначити, що вирішення проблеми підвищення безпеки дорожнього руху носить пріоритетний загальнонаціональний характер. В умовах сучасності боротьба з дорожньо-транспортними пригодами перетворилася на національну проблему. Вивчення питань віктимної поведінки потерпілого видається важливим для попередження подібної категорії діянь, оскільки дозволяє виявити групи осіб, які частіше за інших стають об'єктами посягань.

Таким чином, мінімізація ризиків у дорожньому русі можлива за умови, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху вирішується не тільки і не стільки каральними заходами, а на основі підходу до неї як до проблеми соціального обслуговування, забезпечення нормального функціонування цієї важливої сфери життя суспільства. Від правильних кращих заяв з цього приводу важливо переходити до активних заходів, що забезпечують її рішення на соціокультурному рівні.

Пропаганда культури і безпеки дорожнього руху повинна служити одним із найважливіших напрямків у державній пропаганді. Однак це вимагає створення інформаційного поля, що забезпечує високий рівень соціального, психологічного та педагогічного впливу на учасників дорожнього руху. У подібній роботі основний акцент повинен бути зроблений на розумінні всіма учасниками дорожнього руху загальної та особистої зацікавленості у вирішенні проблеми, на необхідності розумної, відповідальної, культурної, взаємоповажної і дисциплінованої поведінки на дорогах, уваги учасників дорожнього руху один до одного.

Список використаних джерел:

1. Клеббельсберг Д. *Транспортная психология* / под ред. В. Б. Мазуркевича. – М. : Транспорт, 1989.- 366с.
2. Василенко В. А. *Психологические особенности водителя, как фактор безопасности дорожного движения* / В. А. Василенко // *Молодой ученый*. – 2013. – №2. – С. 309-312.
3. *Звіт по зареєстрованих дорожньо-транспортних пригодах [електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Департаменту ДАІ МВС України. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp2013.pdf>.*
4. *Двоє неповнолітніх загинули, ще один – в реанімації [електронний ресурс] // Веб-сайт 9-го каналу. – Режим доступу: <http://9-channel.com/dtp-dvoye-nerovnoolitnih-zaginuli-shhe-odin-v-reanimatsiyi-video-00084831.html>.*
5. Прохорова С.А. *Подготовка подростков к безопасному участию в дорожном движении (психолого-педагогический аспект)* / С. А. Прохорова // *Вестник НЦ БЖД*. – 2012. – № 2 (12). – С. 66-72.

6. Юрпалова Д.Н. Виктимологический анализ дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями-женщинами / Д. Н. Юрпалова // *Общество и право*. – 2014. – № 1(47). – С. 136-139.
7. ДТП на Ужгородщині: жінка-водій збила велосипедиста і втекла [електронний ресурс] // Веб-сайт «Нове Закарпаття». – Режим доступу: <http://novozakarpattya.com/uk/post/20933>.
8. Постанова Пленуму ВССУ з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 № 4і [електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/v0004740-13>.



УДК 378.0:351.74(477)

Монастирський Валерій Миколайович,

доцент кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності
Донецького юридичного інституту МВС України, к.п.н, доцент

ВПЛИВ ПРОФЕСІЙНОГО МИСЛЕННЯ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ ПРАЦІВНИКАМИ ОВС В ОПЕРАТИВНО-СЛУЖБОВІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

У статті автор визначає значення психолого-педагогічних аспектів щодо розвитку професійного мислення як невід'ємного компонента у прийнятті рішення працівниками ОВС, а також висвітлює основи методики формування умінь та навичок у системі службової підготовки правоохоронців тактики прийняття оптимальних рішень у різних ситуаціях оперативно-службової діяльності органів внутрішніх справ України.

Ключові слова: професійне мислення, формування, уміння та навички, тактика, прийняття, оптимальне рішення.

В статье автор определяет значение психолого-педагогических аспектов по развитию профессионального мышления как неотъемлемого компонента в принятии решения сотрудниками ОВД, а также раскрывает основы методики формирования умений и навыков в системе служебной подготовки сотрудников правоохранительных органов тактики принятия оптимальных решений в различных ситуациях оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел Украины.

Ключевые слова: профессиональное мышление, формирование, умения и навыки, тактика, принятие, оптимальное решение.

In the article an author determines the value of психолого-педагогических aspects on development of the professional thinking as an inalienable component in a Bdecision-making by the employees of BIA, The report highlights basic methods of forming of taking optimal decisions habits and skills in different situations of operative and service activity at law- enforcement officers of Ukraine in the system of their special training.

Keywords: professional thinking, formation, skills, tactics, taking the optimal decision.

Створення в Україні правової держави, перехід нашого суспільства до нового етапу розвитку залежить від формування високопрофесійного кадрового апарату органів внутрішніх справ, здатного ефективно, на високому рівні вирішувати завдання у сфері правоохоронної діяльності, оскільки в реаліях сьогодення чимало різних видів професійної діяльності ОВС здійснюється в особливих, ускладнених умовах.

У цілому такі умови характеризуються дефіцитом часу, високою динамічністю ситуацій, значним обсягом інформаційного потоку тощо.

Усе це впливає на результати оперативно-службової діяльності, яка вимагає від правоохоронців не лише спеціальних знань, умінь та навичок, а й розвиненого професійного мислення. Тому *проблема* дослідження процесу формування (розвитку) професійного мис-