

УДК 656.13

ВИМОГИ ДО СТВОРЕННЯ ЯКІСНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

*Г. Г. Птиця, к. т. н., доцент кафедри організації та безпеки дорожнього руху,
Л. С. Абрамова, к. т. н., професор кафедри організації та безпеки дорожнього руху,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

За даними ВООЗ щорічно в результаті ДТП гине близько 1,3 млн. чол., а травми отримують близько 20-50 млн. чол. Згідно з оцінками експертів, глобальні втрати від ДТП становлять близько 518 млрд. дол. США. В умовах глобальної проблеми в забезпеченні безпеки дорожнього руху (БДР) провідні світові країни під егідою Генасамблеї ООН прийняли план заходів щодо зниження аварійності та її наслідків. Без перебільшення жодна з галузей матеріального виробництва неспроможна функціонувати без транспортного обслуговування. Надійність автомобільних перевезень як пасажирських, так і вантажних життєво важлива для економічного зростання і соціального розвитку суспільства [1]. Україна, як держава з одним із найгірших показників безпеки, повинна більш інтенсивно реагувати на заходи провідних світових країн та долучатися до світових програм і реалізовувати конкретні заходи.

На теперішній час в Україні розроблені та діють велика кількість нормативних документів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: 5 регламентів, 11 законів, 25 постанов КМУ, одним з яких є Положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (СУБР на АТ). Всі ці документи спрямовані на підвищення БДР та удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху (СУБДР) в цілому. Однак не всі заходи, з різних причин, можуть належним чином відобразитись на функціонуванні системи і основних критеріях її функціонування (рис. 1).

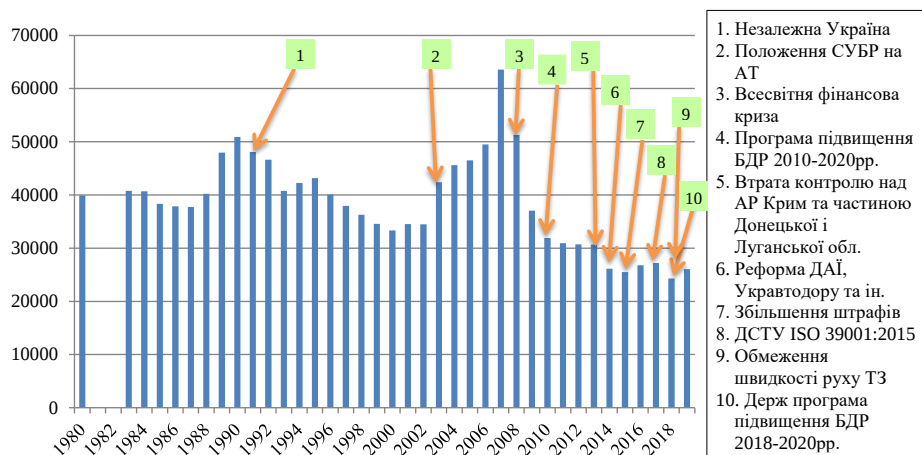


Рисунок 1 – Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях з постраждалими, одиниць

У дослідженнях вітчизняних та закордонних вчених виділяються причини низького рівня БДР в Україні [2], а саме:

- низький рівень дорожньої дисципліни;
- не забезпечення невідворотності покарання;
- низький рівень координації «центр-місцеві»;
- низький рівень фінансування;
- не забезпечення підвищення кваліфікації;
- низька ефективність заходів підвищення БДР;
- низький рівень використання засобів контролю;

- не ефективність системи контролю за безпекою автомобільного транспорту;
- низький рівень громадської комунікації;
- відсутність інтегрованої системи мобільності;
- недосконалість післяаварійних заходів.

Побудова ефективної структури СУБДР повинне вирішувати вказані недоліки і відповідати головній меті СУБДР – забезпечення безпечного перевезення пасажирів та вантажів і зниження негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище. Рівень якості СУБДР залежить від якості технічних засобів, кваліфікації і навичок фахівців, залучених в систему, якості організаційної роботи щодо управління безпекою дорожнього руху (рис. 2).

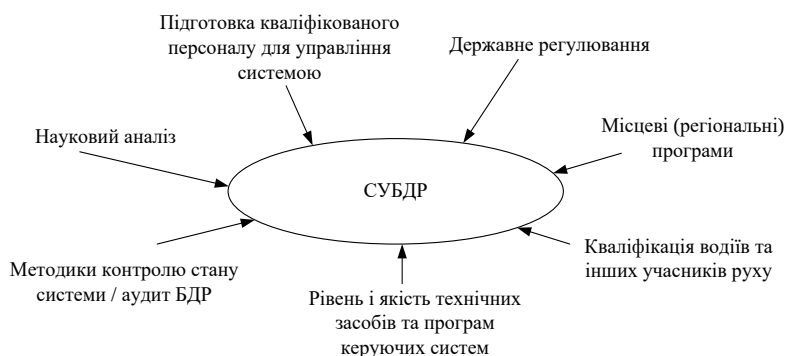


Рисунок 2 – Напрямки діяльності в межах системи УБДР

СУБДР повинна передбачати [3]:

- незалежне фахове аналізування причин ДТП, а не оперувати протоколами інспекторів;
- аналіз ефективності заходів зниження ризиків ДТП та аналіз втрат від ДТП;
- планування заходів на ближній/середньостроковий/довгостроковий термін;
- відповідальність центральних, регіональних та місцевих органів управління за стан безпеки дорожнього руху.

В результаті аналізу структур СУБДР в різних країнах (Польща, Португалія, Бразилія, Росія, Сербія, Франція, Ізраїль, Австралія, США) та їх функціонування можна виділити основоположні вимоги до сталого функціонування системи.

Першою такою вимогою є повнота, оперативність та доступність даних про ДТП та їх особливості для персоналу різних організацій, що виконують різні функції в СУБДР. При цьому необхідно мінімізувати перелік параметрів, що визначаються спеціальним «бюлетенем», з урахуванням потреб та вимог всіх організацій, які включені в СУБДР. На даному етапі пропонується:

- створення надійної із зрозумілим інтерфейсом програмного середовища введення даних з «бюлетеней» ДТП;
- агрегування даних;
- побудова ієрархії втручання.

Побудова ієрархії втручання може базуватись на різних критеріях. Основними з них є:

1. співвідношення витрат на реалізацію заходів до можливих втрат від бездіяльності;
2. рейтинг за схильністю до ризику (частота);
3. рейтинг по рівню небезпеки (тяжкість);
4. рейтинг за інтенсивністю користування ділянкою аварійності.

Перший критерій може об'єднати решту, але при цьому може бути складним для розрахунку, оскільки повинна існувати єдина система визначення соціально-економічних витрат від ДТП та витрат на реалізацію заходів. На сьогодні в Україні подібна система оцінки втрат не існує, хоча і є складовою «Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в

Україні на період до 2020 року». В більшості країн Європи така оцінка існує. Наприклад в Португалії обсяги соціально-економічних втрат від ДТП складають [4]:

- за смерть у ДТП – 125000 євро;
- за травму у ДТП – 17000 євро.

Другою вимогою до ефективної СУБДР є «орієнтація на результат» [5]. Дана вимога сприяє встановленню ефективної системи управління БДР, оскільки на етапі розробки завдання формує критерії ефективності її функціонування та встановлює вимоги до відповідальності відповідних залучених організацій. В наслідок реформи ряду державних структур (МВС, МОЗ, Мін. Транс., Укравтодор тощо) зазнала змін і структура системи УБДР.

Основною внутрішнього апарату аналізу та науково-аналітичного прогнозування параметрів ефективності функціонування СУБДР може (повинен) стати науковий потенціал держави, який сконцентровано в науково-дослідних та науково-освітніх центрах. До таких установ можна віднести ХНАДУ, ДерждорНДІ, НТУ, НДЕКЦ, ВООЗ, Червоний хрест та інші.

Створення ефективної структури СУБДР неможливо без залучення висококваліфікованих спеціалістів у відповідних галузях знань. На теперішній час в Україні не існує кваліфікаційних вимог до претендентів на посади в структурі СУБДР (голів та співробітників відповідних відділів на всіх рівнях системи управління: державному, регіональному, на рівні підприємств тощо), що призводить до призначення на посади фахівців які не розуміються на питаннях БДР. Це наносить суттєву шкоду всій системі в питаннях планування мобільності населення, планування закупівель відповідних робіт чи досліджень, контролю виконання робіт з організації безпечного руху всіх учасників дорожнього руху.

Висновки

Стан СУБДР України, точніше її відсутність та стан безпеки руху в країні вказують на необхідність радикальних та чітких дій щодо формування або удосконалення чіткої структури з відповідними підходами до підпорядкування, із визначенням завдань та відповідальністю за їх виконання. Цей процес можливо організувати шляхом інноваційної вітчизняної діяльності із залученням фахівців провідних установ та організацій.

Погляд авторів на інноваційні рішення щодо розвитку СУБДР було наведено в роботі [6] що може урахувати, при подальших дослідженнях, сучасний досвід країн-лідерів з безпеки дорожнього руху – «Бенчмаркінг». Урахування результату порівняння показників України та країн-лідерів, є необхідним та дієвим заходом з позиції ефективності функціонування СУБДР.

Література:

1. Аулін В. В., Голуб Д. В. Нормативно-правове забезпечення надійності функціонування транспортних систем в Україні. *Вісник ЖДТУ*. 2016. № 2 (77). С. 28–35.
2. Степанов О. В. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. *Вестник ХНАДУ*. 2015. № 68. С. 118–122.
3. Редзюк А. М., Хабутдінов А. Р. Основні напрямки вдосконалення управління безпекою дорожнього руху. *Автошляховик України: науково-виробничий журнал*. 2017. №1-2 (249-250). С. 18–21.
4. C. G. Carvalho, L. Picado-Santos. A road safety management system for medium-sized towns. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers. Municipal Engineer*. 2008. № 161. P. 111–116.
5. ERSO (2008). Road Safety Management, European Road Safety Observatory, retrieved November 28, 2008. URL: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist_en. (дата звернення: 17.03.2020).
6. Птиця Г.Г., Абрамова Л.С., Ширін В.В. Формування інноваційних рішень для системи управління безпекою дорожнього руху. *Автомобільний транспорт та інфраструктура: І Міжнародна науково-практична конференція*. (Київ, 26–28 квітня 2018). Київ. 2018. С. 140–143.