

Бекетов Юрій Опанасович, декан Факультету транспортних систем, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, канд. ек. наук, професор,

Нефьодов Віктор Миколайович, заступник декана Факультету транспортних систем з навчально-методичної роботи, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, канд. техн. наук, доцент,

Ярмак Тетяна Василівна, помічник декана Факультету транспортних систем з виховної роботи, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, канд.соціол.наук, доцент

ДОСВІД ТА ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ З ОРГАНІЗАЦІЇ ТА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Модернізація національної системи освіти та поступова інтеграція української освіти у світовий освітній простір – процеси, що сьогодні відбуваються паралельно. Для всього світового співтовариства початку ХХІ ст. характерним стає прагнення подолати в освіті професійну замкненість і культурну обмеженість, орієнтація на виховання широко освіченої та гармонійно розвиненої особистості.

У наші дні завдання вищих навчальних закладів – підготовка не лише спеціалістів, а й людей, які зможуть почуватися впевнено у світі безперестанних технологічних змін і переворотів, у світі, де достатньо часто доведеться зіткнутися з ситуаціями вибору та прийняття рішень, що торкаються життєвих інтересів як самих цих людей, так і багатьох інших. Таким чином, у сучасному суспільстві у вищій освіті дві ролі: перша традиційна, пов'язана з підготовкою спеціалістів, друга – соціально-гуманітарна, пов'язана з розвитком особистості, її безпечним існуванням у світі.

Незважаючи на те, що з кожним роком на автошляхах України з'являються конструктивно нові транспортні засоби, будуються сотні кілометрів автомобільних доріг кількість та важкість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) майже не зменшується. За даними Міністерства інфраструктури України щодня у ДТП гинуть 10-11 осіб, всього за 2018 рік за офіційними даними загинуло 3400 осіб (вартість життя одного загиблого від ДТП українця за оцінкою міжнародної компанії Traffic challenge складає 400 тис. євро), а сумарні втрати економіки держави за цей же період склали 4,5 млрд. доларів США.

Ще 10 років тому Україна мала один з найвищих у Європі рівень аварійності (13,5 на 100 тис. осіб.), але за останній період часу в державі були вжиті конкретні заходи з підвищення рівня безпеки на автомобільних дорогах: прийняті нові законодавчі документи, більш жорстокі заходи для порушників «Правил дорожнього руху» тощо. Показовими є дані з кількості загиблих у ДТП на 1 млн. жителів в різних країнах Європи за 2018 рік:

- Швеція – 25 осіб;
- Білорусь – 62 особи;

- України – 81 особа;
- Болгарія – 96 осіб;
- Румунія – 98 осіб;
- Росія – 124 особи;
- Грузія – 139 осіб.

В середньому у країнах Європейського союзу за рік на 1 млн. жителів гине 49 осіб, в нашій країні цей показник майже вдвічі вищий. Таким чином ситуація в країні в цьому напрямку поліпшується, але ще є значні резерви.

З точки зору системного підходу (розглядається система: водій – автомобіль – дорога – середовище) фахівці визначають наступні основні фактори, що впливають на кількість та важкість ДТП:

- людський фактор – 85%;
- проблеми транспортних засобів – 5%;
- дорожня складова – 5%;
- зовнішні фактори – 5%.

Серед причин ДТП з вини водіїв основними вважають наступні:

- перевищення швидкості;
- недотримання дистанції;
- порушення правил обгону та перетину перехрестя;
- водіння в нетверезому вигляді;
- ризикована поведінка і усвідомлене порушення правил дорожнього руху;
- неуважне водіння.

Проблема підвищення рівня організації і безпеки дорожнього руху стає однією з найважливіших державних програм. Для її реалізації необхідно вирішити цілий комплекс організаційно-технічних, соціально-економічних та інформаційно-технологічних заходів.

Один з найбільш простих та ефективних шляхів зниження важкості ДТП та рівня смертності на автошляхах держави є використання пасків безпеки водія та пасажирів автотранспортних засобів. Наукові дослідження вчених факультету транспортних систем ХНАДУ свідчать про те, що лише 17-23 % водіїв легкових автомобілів по різних регіонах України використовують цей елемент пасивної безпеки дорожнього руху.

Системний підхід до успішної реалізації стратегії безпечного руху на автошляхах України потребує комплексних дій всіх зацікавлених організацій. Колектив викладачів та студентів Харківського національного автомобільно-дорожнього університету виступив з ініціативою створення на регіональному рівні консорціуму «За безпечний рух», до складу якого виявили бажання крім ХНАДУ увійти ряд навчальних закладів Харківщини, організації з підготовки та перепідготовки водіїв, управління Укртрансбезпеки, Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції, автотранспортні фірми та підприємства, засоби масової інформації, а також ряд громадських організацій України.

На факультеті транспортних систем ХНАДУ підготовка фахівців у сфері

організації та безпеки дорожнього руху ведеться ще з 1979 року. За цей час накопичено багатий досвід роботи з підготовки бакалаврів та магістрів цієї освітньо-професійної програми. За роки існування факультету транспортних систем (ФТС створено 27.06.2002 р.) була розроблена і успішно реалізується комплексна програма «Кадри», за цей час всього на факультеті успішно захистили 9 докторських та 62 кандидатських дисертацій з наукової спеціальності «Транспортні системи» зокрема по кафедрі «Організації та безпеки дорожнього руху» захищено 1 докторську та 6 кандидатських дисертацій. Такий кадровий потенціал високого рівня в комплексі з сучасними програмними продуктами (у 2005 році ректорат ХНАДУ придбав для вирішення ряду транспортних задач навчальні та наукові версії програмних продуктів Vissim та Visum німецької компанії PTV Planung Transport Verkehr).

Колектив єдиної в Україні спеціалізованої кафедри «Організації та безпеки дорожнього руху» починаючи з 2015 року почали розробку науково-методичних матеріалів для підготовки фахівців з аудиту безпеки дорожнього руху. Актуальність підготовки фахівців цього напрямку обумовлена тим, що Верховна Рада України затвердила новий закон №1061д від 17.10.2019 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг». Але якісну підготовку магістрів з аудиту безпеки дорожнього руху стримує ряд наступних проблем:

- відсутність баз практики студентів та стажування викладачів;
- складнощі працевлаштування випускників цього профілю.

Сьогодні система підготовки спеціалістів у закладах вищої освіти повинна оперативно перебудовуватися залежно від потреб суспільства у спеціалістах відповідного напрямку. Тому тільки теоретично обґрунтовані рішучі ефективні заходи всіх структур та підрозділів можуть покращити стан справ безпеки дорожнього руху і забезпечити майбутнє нашої держави.

Клименко Станіслав Валерійович, Голова громадської організації, радник з питань розвитку велоінфраструктури Департаменту транспортної інфраструктури КМДА

Штанько Ігор Ігорович, студент Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, факультет транспортних систем

ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ В МІСТАХ УКРАЇНИ

Велосипед як транспортний засіб завжди активно використовувався мешканцями міста з різною метою поїздок. А останнім часом відбувається активна популяризація у зв'язку із його незначним негативним впливом на міське середовище. З активною розбудовою велоінфраструктури виникає потреба впровадження заходів і засобів регулювання велосипедних потоків на вулично-дорожній мережі міста.