

УДК 159.91

КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО РЕАЛІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ

*О. В. Степанов, д.т.н., доцент, професор,
А. С. Венгер, аспірант*

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Безпека дорожнього руху (БДР), будучи основною проблемою сучасного суспільства, за останні роки на міжнародному рівні набула нового динамізму. Прийнято низку документів з описом масштабів ситуації в області дорожньо-транспортного травматизму, його наслідків для соціальної сфери, здоров'я і економіки, конкретних факторів ризику і ефективних заходів. Ці документи послужили стимулом для прийняття низки резолюцій ООН, які закликають держави-члени і міжнародне співтовариство включити дорожню безпеку в число питань глобальної політики і містять конкретні рекомендації до дій. Наприклад, Генеральна Асамблея ООН своєю резолюцією від 10.05.2010 р №64 / 255 проголосила 2011-2020 роки «Десятиліття дій по забезпеченню безпеки дорожнього руху з метою стабілізації та подальшого скорочення прогнозованого рівня смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод у всьому світі шляхом активізації діяльності на національному, регіональному та глобальному рівнях». Крім того, згідно з Резолюцією ООН з підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі від 23.05.2012 р №66 / 260 і від 29.04.2014 р №68 / 269, відправною точкою є визнання так званого «чинника людини» - людської помилки.

Україна приєдналася до Десятиліття дій по забезпеченню безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки, а в 2018 р затвердила оновлену Національну транспортну стратегію України (далі - Стратегія) на період до 2030 р Стратегія визначає основні напрями поліпшення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня БДР і зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів (АТС) на навколишнє середовище, реформує систему управління, проведення адміністративної реформи і децентралізацію повноважень центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління в державному секторі економіки.

Нова Стратегія, як довгостроковий вектор розвитку транспортного сектора, враховує основні положення європейської транспортної політики, визначає пріоритети комплексного формування національної транспортної політики, ефективного державного управління та основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Незважаючи на це, загальні проблеми Стратегії в сфері БДР, дають підстави зазначити наступне:

По перше. Загрозою безпеки в сфері БДР є комплекс різних факторів, які одночасно впливають як на учасників дорожнього руху, так і на БДР. При цьому поряд з великою кількістю технічних, дорожніх факторів і факторів навколишнього середовища, які входять в систему «Людина - Автомобіль - Дорога - Середовище» і які перебувають в складному взаємозв'язку, першорядне значення набуває поняття «фактор людини», тобто, сукупність фізичних і психічних властивостей людини, а також можливість прийняття людиною помилкових рішень, що може привести до аварійних ситуацій на автотранспорті.

На наш погляд, відсутність єдиного розуміння поняття «фактор людини» в безпеки дорожнього руху, в реальній соціально-економічному середовищі з високою динамікою соціальних процесів, ускладнює розробку і впровадження механізмів підвищення безпеки дорожнього руху. Багато ДТП відбуваються через недосвідченість, недоброчесність, неухважності, а часом і самовпевненості водіїв. Причиною служить і той факт, що водій постійно сприймає великий обсяг інформації про характер і режимі руху всіх його учасників, про стан і параметри дороги, про стан навколишнього середовища та наявності коштів регулювання, про

стан вузлів і агрегатів АТС. Крім того, необхідно враховувати і вплив на людину геофізичних явищ, що впливають як на навколишнє середовище, так і на психофізіологічний стан людини, які найбільш проявляються в періоди магнітосферних бурь. На жаль, немає оптимальних критеріїв для оцінки впливу психофізіологічного стану водія АТС та інших учасників дорожнього руху на БДР, в зв'язку з цим вплив фактора людини на БДР продовжує залишатися нерегульованим, що вимагає цілеспрямованих наукових досліджень.

По-друге. Причиною високого травматизму та загибелі людей в результаті ДТП є відсутність комплексної державної та регіональної політики у сфері БДР та ефективних механізмів її реалізації. Зокрема, відсутнє цілісне розуміння системи організації БДР, безпеки АТС, відсутній відповідальність за реалізацію програм і конкретних показників безпеки на державному та регіональному рівні. Під цілісним розумінням системи організації БДР і зокрема безпеки АТС, є формування Концепції БДР, ефективне державне і регіональне управління БДР, взаємодія з усіма учасниками дорожнього руху.

По-третє. Формування та прийняття політики з БДР - багатоступінчатий процес, який починається з аналітичної інформації про проблему БДР (статистика ДТП), інформація привертає до проблеми увагу фахівців і активізує ЗМІ, які залучають до проблеми БДР увагу громадськості, сприяючи усвідомленню важливості її вирішення для суспільства, стимулюючи активність влади як на регіональному так і на державному рівнях. При цьому найперші дії повинні бути спрямовані саме на визнання проблеми громадськістю та владою на місцях. Чим нижчий ступінь усвідомлення проблеми громадськістю, тим нижче до неї інтерес з боку місцевого керівництва і, відповідно, його мотивація до управління вирішенням проблеми. На жаль, часто для того, щоб суспільство «прокинулося» проблема повинна досягти розмірів національної катастрофи, тільки тоді приходить розуміння необхідності інвестицій у вирішення проблеми.

Таким чином, негативний вплив дорожньої аварійності в регіонах залежить від ряду характеристик самого регіону, а саме, від еволюції БДР, тобто: розвитку телекомунікацій і методів управління рухом; національної політики в області автотранспорту та розподілу перевезень за видами; інвестиції в транспортну інфраструктуру; фіскальної політики; системи ліцензування, страхування, формування правових основ, правил; вимог до водіїв і їх підготовки; політика щодо громадського транспорту; землекористування; розвитку територій, розвитку мереж доріг; політика транспортного сектора по відношенню до навколишнього середовища; стан економіки - підвищення (зниження) обсягів перевезень; фізичний і психологічний стан і рівень підготовки учасників дорожнього руху; структура учасників дорожнього руху за віком, статтю, досвіду, стилям життя; загальний рівень культури учасників дорожнього руху; реакція соціального довкілля на неправильну поведінку учасників дорожнього руху.

У висновку можна відзначити, що в сьогоденному світі, який об'єднується загальними світовими тенденціями і проблемами, одна з яких - дорожня аварійність, самим раціональним напрямком підвищення БДР є використання міжнародного досвіду, а так само об'єднання зусиль при вирішенні загальних проблем для підвищення БДР і для мінімізації рівня смертності в результаті ДТП.

Література:

1. Stepanov A. V. An improvement of transport safety rate / A. V. Stepanov // International Scientific Journal "Internauka", series: Technical Sciences, 2016. — NR 5, T.2, — С. 87–89.
2. Stepanov Oleksiy. Problems of safety of motor vehicles / Oleksiy Stepanov // Wydawca: Sp. z.o.o. «Nauka i Studia», seria: Techniczne nauki, Przemysł, Poland, 2017. — NR 2 (163). — P. 91–96.
3. Степанов А. В. Влияние окружающей среды на безопасность водителей автотранспорта / Степанов А.В. // Перспективы развития транспортного комплекса: материалы V Международной науч.-практ. Конф., 1–3 октября 2019 г., Минск, 2019. С. 74-81.