

**Ананьєв Олег Григорович**

курсант факультету підготовки  
фахівців для підрозділів

кримінальної поліції

Дніпропетровського

державного університету

внутрішніх справ

**Науковий керівник:**

**Шевяков Максим Олександрович**

старший викладач кафедри

адміністративного права та процесу

Дніпропетровського державного

університету внутрішніх справ

## **СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ АВАРІЙНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ**

Мотивація і зміст діяльності по підвищенню ефективності систем організації і забезпечення дорожньої безпеки в значній мірі залежать від жорсткості оцінок стану аварійності в дорожньому русі. Такі оцінки значимі і в загальній методології рішення проблем забезпечення безпеки дорожнього руху і в обґрунтуванні приватних практичних дій. Вони передують розробці відповідних заходів щодо її зниження і попередження.

Більш 1/4 загиблих в ДТП люди найбільш активного і працездатного віку (25-40 років), що свідчить про серйозні соціально-економічні і демографічні наслідки дорожньої аварійності. В Україні близько 20% поранених з травмами різної локалізації стають безстроковими інвалідами 1-2 групи. Понад 90% осіб, визнаних інвалідами внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, стали ними в результаті травм опорно-рухового апарату.

Як впливає з наявної статистики, на до госпітальному етапі в дорожньо-транспортній пригоді гине від 45 до 65% постраждалих людей, з них на місці події - до 15%. Серед причин смертності в зазначений період лідируюче місце займають шок і крововтрати, їх поєднання, що становить в середньому до 41% від усіх причин загибелі на дорогах.

Постраждали в ДТП люди частіше гинуть не стільки від отриманих несумісних з життям травм і пошкоджень, скільки через відсутність надання першої долікарської або екстреної медичної допомоги.

Основними причинами такого стану є:

- низький рівень індивідуальної правосвідомої поведінки учасників дорожнього руху;
- відсутність системи автоматичного оповіщення про вчинення ДТП;
- недостатній рівень активної і пасивної безпеки;
- нераціональне використання ресурсів щодо попередження ДТП;
- відсутність в системах управління діяльністю за безпекою дорожнього руху технології прогнозування та моделювання обстановки.

При цьому дана проблема не є суто національною, оскільки дорожньо-транспортний травматизм у всьому світі досяг таких масштабів, що на 58-й сесії Генеральної Асамблеї ООН вона була визначена як «глобальна криза в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху».

За прогнозами ВООЗ дорожньо-транспортний травматизм до 2023 року може стати третьою основною причиною загибелі і поранення людей, і більш серйозною проблемою, ніж навіть такі захворювання, як малярія, туберкульоз і СНІД, а також викликати серйозну кризу в системах охорони здоров'я. згідно з висновками Комісії з глобальної дорожньої безпеки ООН в разі неприйняття належних заходів по БДР кількість смертей на дорогах в результаті дорожніх аварій може збільшитися в усьому світі на 60% і до 2023 року майже 2 млн. Не випадково 64-ю сесією Генеральної Асамблеї ООН 2 березня 2010 р прийнята резолюція про оголошенні десятиліття 2011-2020 р.р. «Десятиліттям дій за безпеку дорожнього руху з метою стабілізувати, а потім скоротити прогнозовану смертність від відбуваються в світі ДТП шляхом активізації діяльності на національному, регіональному і глобальному рівнях ».

На думку Глобального партнерства дорожньої безпеки (GRSP) є нагальна необхідність вдвічі скоротити прогнозований рівень смертності до 2020 року, що дозволить в цілому в усьому світі попередити виникнення 5 млн. випадків загибелі та 50 млн. серйозних травм.

Урядом України діяльність в сфері безпеки дорожнього руху розглядається прийняття заходів щодо реалізації в 2011-2015 роках Концепції демографічної політики України на період до 2025 року з метою стабілізації чисельності населення на рівні 142-143 млн. чол., а також збільшення очікуваної тривалості життя до 71 м, підвищення в 1,3 рази коефіцієнта народжуваності і зниження на третину рівня смертності до рівня 2006 р.

Складність формування правильної оцінки соціально-економічних наслідків аварійності багато в чому ускладнюється значною, перш за все бюджетною мало спроможністю проведення попереджувально-профілактичних заходів, низькою (зовнішньої) комерційної привабливістю вкладень фінансових і матеріальних засобів в систему БДР, а також тією обставиною, що недофінансування цієї сфери неможливо компенсувати адміністративно-законодавчими заходами.

У зв'язку з цим виникає необхідність формування економічних рішень по визначенню соціально-економічної ефективності, перш за все бюджетних вкладень в сферу БДР, а також отримання ясного розуміння механізмів її розрахунку при плануванні і реалізації значного комплексу різнопланових і різномасштабних заходів щодо попередження ДТП і зниження тяжкості їх наслідків.

В даний час в усьому світі робляться спроби дати вичерпну оцінку економічного збитку в результаті аварійності на автомобільному транспорті (загибель, поранення людей, інвалідизація і відновлення здоров'я, моральні, соціально значущі та інші фактори).

За підрахунками експертів щорічні світові витрати, пов'язані з реакцією на аварійність, складають в середньому 518 млрд. дол. США. При цьому, згідно з аналізом ЄС, суми, що витрачаються на БДР, становлять менше 5% від завдається

шкоди.

Серйозним аспектом соціально-економічних наслідків дорожньої аварійності є демографічні втрати, що призводять до зменшення абсолютної чисельності населення, гендерної та вікової асиметрії, скорочення тривалості життя, погіршення якості здоров'я різних вікових і соціальних груп населення, наростаюча деградація процесів відтворення трудових і мобілізаційних ресурсів, зростаюче навантаження на бюджет і позабюджетні фонди.

Серед транспортних травм, що призводять до втрати трудового потенціалу в результаті передчасної смерті, близько 2/3 припадає на ДТП. Близько 85% ДТП відбувається в результаті порушень ПДР водіями ТЗ. При цьому з року в рік ця цифра залишається постійною величиною, що свідчить або про недостатньо кваліфікованому визначень причинно-наслідкових зв'язків виникнення ДТП, або про стабільно існуючої закономірності.

У структурі таких організаційних причин найбільш представницькими є: порушення вимог правил безпечної поведінки в дорожньому русі (30-40%), низький рівень використання коштів індивідуального захисту (до 10%), агресивне водіння ТЗ (7-10%), недоліки в організації дорожнього руху (15-20%).

Серйозні проблеми є в частині інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху. До сьогоднішнього дня дефіцит дорожніх знаків, світлофорів, сучасних засобів маршрутного орієнтування складає від 40 до 70%. Значне число ДТП пов'язано з незадовільними умовами організації дорожнього руху, а також погоднокліматичними факторами, що роблять великий вплив на стан видимості (понад 3/4 експлуатованого часу доводиться на періоди з великою кількістю опадів і темним часом діб).

Розглядаючи проблему попередження ДТП і зниження тяжкості наслідків виключно з позиції наноситься матеріального збитку і його запобігання, слід розуміти, що тільки по одному критерію економічної доцільності сфера безпеки дорожнього руху не може бути оптимізована.

Даний підхід визначає тільки необхідний мінімум, який може і повинен бути вкладений в систему організації дорожнього руху. Аналіз накопичених за останні 20-30 років даних про ефективність окремих заходів, робить найбільш доцільним висновок про те, що пошук результативного розподілу ресурсів слід визначати виходячи з необхідності зниження до мінімуму ризику скоєння ДТП в транспортному процесі. Крім того, в систему аналізу ефективності повинні бути привнесено поняття соціальної ефективності, інтегрально сприймає елементи упорядкування, безпеки і надійності суспільних відносин з наростаючими позитивними результатами. Найважливішими теоретичними і реалізованими управлінськими підходами у вирішенні проблем дорожнього руху повинні стати також методи загальної теорії безпеки транспортних систем, теорії ризику і катастроф.

На нашу думку, основною причиною збереження високої аварійності вважається недостатній розвиток різноманітних цивільних інститутів, що дозволяють сформувати і підтримувати транспортний баланс між потребами суспільства, фактичним рівнем автомобілізації, а також безпечна поведінка учасників дорожнього руху. Теоретичною гіпотезою визнається необхідність досягнення наміченої мети на основі повної збалансованості в реалізації заходів, з точки зору їх впливу на кінцевий результат.

У цей період особлива увага приділяється впровадженню систем навігації на базі бортових, наземних і супутникових програмно-технічних засобів і засобів маршрутного орієнтування.

Ми вважаємо, що Україна в силу своєї території, особливостей економічного, соціального і політичного розвитку змушена вести боротьбу з аварійністю на транспорті методами, характерними для всіх періодів процесу автомобілізації.

---

1.Крепишева Н.В. Роль фінансів в забезпеченні безпеки дорожнього руху. – СПб.: Вид-во СПГУЕФ, 2008. – 184 с.

2.Звіт за 2008 рік. Про хід реалізації цільової програми «Підвищення безпеки дорожнього руху в 2006-2012 роках». –М.: ФГУ «Дирекція Програми БДД». – 271 с.