

УДК 625.7:656.13

Деділова Т.В.

*кандидат економічних наук,**доцент кафедри економіки підприємства**Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*

Пушкарьова Н.А., Кабанець М.С.

*студентки**Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*

АНАЛІЗ ВЗАЄМОДІЇ УКРАЇНИ ТА ЄС ЗА ПРОЕКТОМ TRASECA У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

ANALYSIS OF INTERACTION BETWEEN UKRAINE AND THE EU TRASECA PROJECT IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

АНОТАЦІЯ

У статті проведено аналіз взаємодії України та ЄС за проектом TRASECA у сфері безпеки дорожнього руху як пріоритетного напрямку співробітництва його країн-учасниць за такими міжнародними напрямками діяльності, як торгівля, автотранспортування, залізниця та морські перевезення. Розроблено механізм взаємодії України та ЄС за проектом TRASECA у сфері безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, автомобільні дороги, транспорт, збитки.

АННОТАЦИЯ

В статье проведен анализ взаимодействия Украины и ЕС по проекту TRASECA в сфере безопасности дорожного движения как приоритетного направления сотрудничества его стран-участниц по таким международным направлениями деятельности, как торговля, автотранспорт, железная дорога и морские перевозки. Разработан механизм взаимодействия Украины и ЕС по проекту TRASECA в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, автомобильные дороги, транспорт, ущерб.

ANNOTATION

The article is analyzed the interaction between Ukraine and the EU TRASECA project in the field of road safety as a priority direction of cooperation its member countries in the following international activities as trade, road transport, railway and sea transportation. The mechanism of interaction between Ukraine and the EU TRASECA project in the field of road safety was developed.

Keywords: road safety, traffic accident, motor roads, transport, losses.

Постановка проблеми. Людину, її життя, здоров'я і безпеку, відповідно до Конституції України, визнано найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак порівняно з країнами Європи стан безпеки дорожнього руху (БДР) в Україні можна охарактеризувати як украй незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму. Щорічно тисячі громадян України гинуть, стають інвалідами, а проблема БДР на дорогах України залишається актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висвітленню проблем і пошуку шляхів забезпечення безпеки дорожнього руху та мінімізації наслідків її порушення в регіонах України та поза її межами присвячено роботи таких українських учених – дослідників транспортної галузі, як: П.Ф. Горбачов, І.А. Дмитрієв,

І.С. Наглюк, В.К. Мироненко, В.П. Поліщук, Є.Б. Решетніков, В.Г. Шинкаренко та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Водночас шлях євроінтеграції України та становлення нашої держави як повноцінної учасниці Європейського Співтовариства вимагає розробки нових засобів та методів управління БДР у контексті співробітництва з провідними міжнародними транспортними організаціями та участі в реалізації відповідних проектів та програм.

Мета статі полягає у виявленні проблем взаємодії України та Європейського Союзу у сфері безпеки дорожнього руху за проектом TRASECA та пошуку відповідних перспектив їх розв'язання на основі застосування сучасних інструментів аналізу, оцінки та управління.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегічний курс України до євроінтеграції супроводжується активним реформуванням усіх систем життєдіяльності країни, у тому числі й системи забезпечення безпеки дорожнього руху, управління якою за останнє десятиріччя характеризується як кризове та відзначається нездатністю швидкого реагування на стратегічні зміни стосовно вимог, якості й умов її функціонування.

Головними перешкодами на шляху підвищення ефективності системи БДР в Україні є недосконалі державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розподіл та перерозподіл управлінських функцій щодо її належного підтримання між органами виконавчої влади, системна криза дорожнього господарства, проблеми технічного забезпечення контролю над дотриманням БДР тощо.

Так, за оцінками експертів міжнародних організацій, за рівня «автомобілізації» в Україні втричі нижчому порівняно з європейськими країнами економічні збитки від аварійності на дорогах становлять приблизно 5 млрд. дол. США на рік, «економічна вартість» смертей і поранень становить 1,4% (за українською методикою обчислення) і 3,5% (за міжнародною) від ВВП, а показник аварійності у 2–2,5 рази вищий, ніж в Європі та США [1].

Порушенням безпеки руху варто вважати відхилення від норм роботи транспортної системи, у результаті яких створюється погроза для життя, здоров'я пасажирів і персоналу, збереження транспортних об'єктів і вантажів, забруднення навколишнього середовища або відбувається збій у роботі, що виражається в невиконанні встановленого графіка (розкладу) руху. Рівень безпеки руху залежить від якості технічних засобів, кваліфікації навичок людини та організаційної роботи щодо управління безпекою дорожнього руху. Але слід зауважити, що рівень безпеки – це сукупний наслідок від дій факторів, які впливають на безпеку транспортних систем та виконання певного переліку організаційних та технічних заходів.

Згідно зі статистичними даними за 12 місяців 2014 р., на автошляхах України сталося 36 892 ДТП за участю ліцензованого автомобільного транспорту, в яких 2 582 особи загинуло та 21 492 – отримало травми. З них із вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 18 782 ДТП, в яких 602 особи загинуло, а 8 872 – отримало травми різного ступеня тяжкості.

За аналогічний період 2013 р. на автошляхах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту було допущено 17 992 ДТП, в яких 492 особи загинуло та 8 562 – отримало травми.

Тобто рівень аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті за 2014 р. порівняно з 2013 р. за абсолютними показниками становить -6,9% щодо кількості ДТП; -9,1% – щодо кількості загиблих та -3,2% – щодо кількості травмованих осіб.

Аналіз ДТП за 12 місяців 2014 р. порівняно з аналогічним періодом 2013 р. за видами транспортних засобів засвідчив таке:

- із вини водіїв автобусів сталося на 3,4% більше ДТП (1 811 ДТП у 2014 р. проти 1 752 ДТП у 2013 р.), в яких на 31,8% більше загинуло осіб (58 проти 44) та на 3,7% більше осіб отримали травми (861 проти 830);
- із вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів сталося на 52,4% менше ДТП (10 ДТП у 2014 р. проти

21 ДТП у 2013 р.), в яких на 66,7% менше загинуло осіб (1 особа проти 3) та на 100% більше осіб отримали травми (6 осіб проти 3);

– із вини водіїв легкових автомобілів-таксі сталося на 119% більше ДТП (57 ДТП у 2014 р. проти 26 ДТП у 2013 р.), в яких на 50% менше загинуло осіб (1 особа проти 2) та на 13% менше осіб отримали травми (20 осіб проти 23) [2].

Аналіз ДТП за 2014 р. щодо причин їх виникнення та основних учасників засвідчив структурний розподіл (рис. 1, 2).



Рис. 2. Структура ДТП в Україні в 2014 р. за основними учасниками

Джерело: складено авторами за даними [2]

За офіційними даними Державної служби статистики України [3], у 2014 р. в Україні зареєстровано 153 154 ДТП, у тому числі з постраждалими 25 820 пригод, в яких 4 420 осіб загинуло та 3 1966 – отримало тілесні ушкодження (табл. 1).

При цьому із загальної кількості ДТП 13% пригод сталися на автодорогах загального користування. Загальна кількість ДТП, під час скоєння яких органами ДАІ України зафіксовано супутній дорожній фактор, становить 1,2% від усіх пригод, скоєних на автомобільних дорогах загального користування, кількість ДТП із постраждалими – 80 (менше на 15,8%, ніж за аналогічний період 2013 р.), в яких загинуло 22 особи (менше на 39,0%) і травмовано 145 осіб (менше на 13,7%).

За 2014 р. сталося 57 ДТП із постраждалими через недоліки в експлуатаційному утриманні автомобільних доріг загального користування (менше на 26,9% порівняно з 2013 р.), в яких загинуло 17 осіб (менше на 46,9%) та травмовано 95 осіб (менше на 30,1%).

На зменшення негативного впливу дорожніх умов на учасників дорожнього руху значною мірою впливає виконання заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах. Так, дорожніми організаціями впродовж 2014 р. виконувався комплекс заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах загального користування, у тому числі: встановлено 55,4 тис. дорожніх знаків, 21 км нової металевої бар'єрної та 1 км пішохідної огорожі; відремонтовано 12 км тротуарів, 71,1 км штуч-



Рис. 1. Структура ДТП в Україні в 2014 р. за причинами їх виникнення

Джерело: складено авторами за даними [2]

ного освітлення, 15 світлофорних об'єктів та 239,7 км бар'єрної огорожі; побудовано 1 км ліній штучного освітлення та 2 світлофорних об'єкта; нанесено на 17,5 тис. км доріг повздовжніх ліній дорожньої розмітки та розмічено 121,8 тис. м² пішохідних переходів і напрямних острівців на проїзній частині; влаштовано 20 пологих з'їздів із посадкових майданчиків та 5 пішохідних переходів для осіб з обмеженими фізичними можливостями; забезпечено на 6,7 тис. км видимість уздовж доріг [4].

Окрім того, через значне збільшення кількості автомобілів в останнє десятиріччя майже повністю вичерпано пропускну спроможність вулично-дорожньої мережі, що ускладнює умови руху та потребує підвищення експлуатаційних характеристик наявної мережі та її розбудови з урахуванням вимог, прийнятих у країнах Європейського Союзу.

Країни ЄС прийняли Директиву 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 р. «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури, а також забезпечення високого рівня безпеки транс'європейської мережі автодоріг», метою якої є встановлення процедур, що забезпечують відносно високий рівень дорожньої безпеки всієї транс'європейської мережі, а також передбачено проведення аудитів безпеки на стадії проектування, будівництва та експлуатації доріг.

Україна, через територію якої пролягає значна кількість міжнародних транспортних коридорів, не може стояти осторонь поставленої мети і зобов'язань забезпечити гарантію високого рівня безпеки. Останнім часом відбувається активний розвиток міждержавних альянсів прикордонних країн із метою досягнення глобальних переваг над спільними конкурентами на світовому ринку.

Одним із таких альянсів став проект TRASECA, транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія, який був запропонований у 1993 р. Європейським Союзом. Створення цього проекту сприяло ліквідації монополії Росії на транзит

Каспійської нафти та ринковому регулюванню цін як на транзит, так і власне на енергоносії. Ще одним немаловажним чинником створення TRASECA було досягнення єдиних тарифів на проходження вантажів цим шляхом (цей проєкт також називали відродженням «Великого шовкового шляху»).

Незважаючи на те що проєкт було засновано під егідою ЄС, процес його становлення був досить тривалим. Це зумовлюється значною кількістю країн – учасниць проєкту, де кожна з них відстоювала свої власні інтереси. Від часу запропонування проєкту до підписання комюніке про підтримку проєкту дванадцятьма країнами (Азербайджаном, Вірменією, Болгарією, Грузією, Казахстаном, Киргизстаном, Молдовою, Румунією, Таджикистаном, Туреччиною, Україною, Узбекистаном) минуло майже п'ять років. У лютому 2001 р. було відкрито Постійний секретаріат проєкту TRASECA за підтримки ЄС, який поділяється на чотири робочі групи: торгівлю, автоперевезення, залізницю та морські перевезення. Фінансування проєкту відбувається за рахунок коштів ЄС та становить 9–11 млн. євро на рік.

За останні роки часткове функціонування проєкту TRASECA передбачало розробку майже 60 проєктів подальшого розвитку зазначеного транспортного коридору, наданих для розгляду його країнами-учасницями до Євросоюзу. Однак перші десять років його функціонування ознаменувалися реалізацією лише 46 проєктів з їх розподілом на інвестиційні (13 проєктів) та технічні (33 проєкти) сумарною вартістю більше 100 млн. євро (50% – пряме інвестування).

Проєкт TRASECA є стратегічно важливим для об'єднаної Європи з огляду на співробітництво з азійськими країнами. Якщо в найближчі 10 років за умови активної участі всіх країн – членів проєкту ЄС зможе запуснути його на повну потужність, то він стане достойною альтернативою міжнародним транспортним коридорам, що проходять територією Росії. І це

Таблиця 1

ДТП на території України за період 2010–2015 рр.

Рік	Дорожньо-транспортні пригоди на дорогах і вулицях*		Потерпілі у дорожньо-транспортних пригодах, осіб	Із них	
	Кількість, одиниць	У тому числі зі смертельним наслідком		загинуло	поранено
2010	31914	4223	43850	4875	38975
2011	31281	4344	43086	4908	38178
2012	30699	4507	42650	5131	37519
2013	30681	4301	42354	4833	37521
2014**	25820	...	36386	4420	31966
2015***	82110	...	15016	2315	18938

* Кількість дорожньо-транспортних пригод, в яких були постраждалі

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частини зони проведення антитерористичної операції.

*** період з 01.01.2015 по 31.08.2015.

Джерело: складено авторами за даними [3]

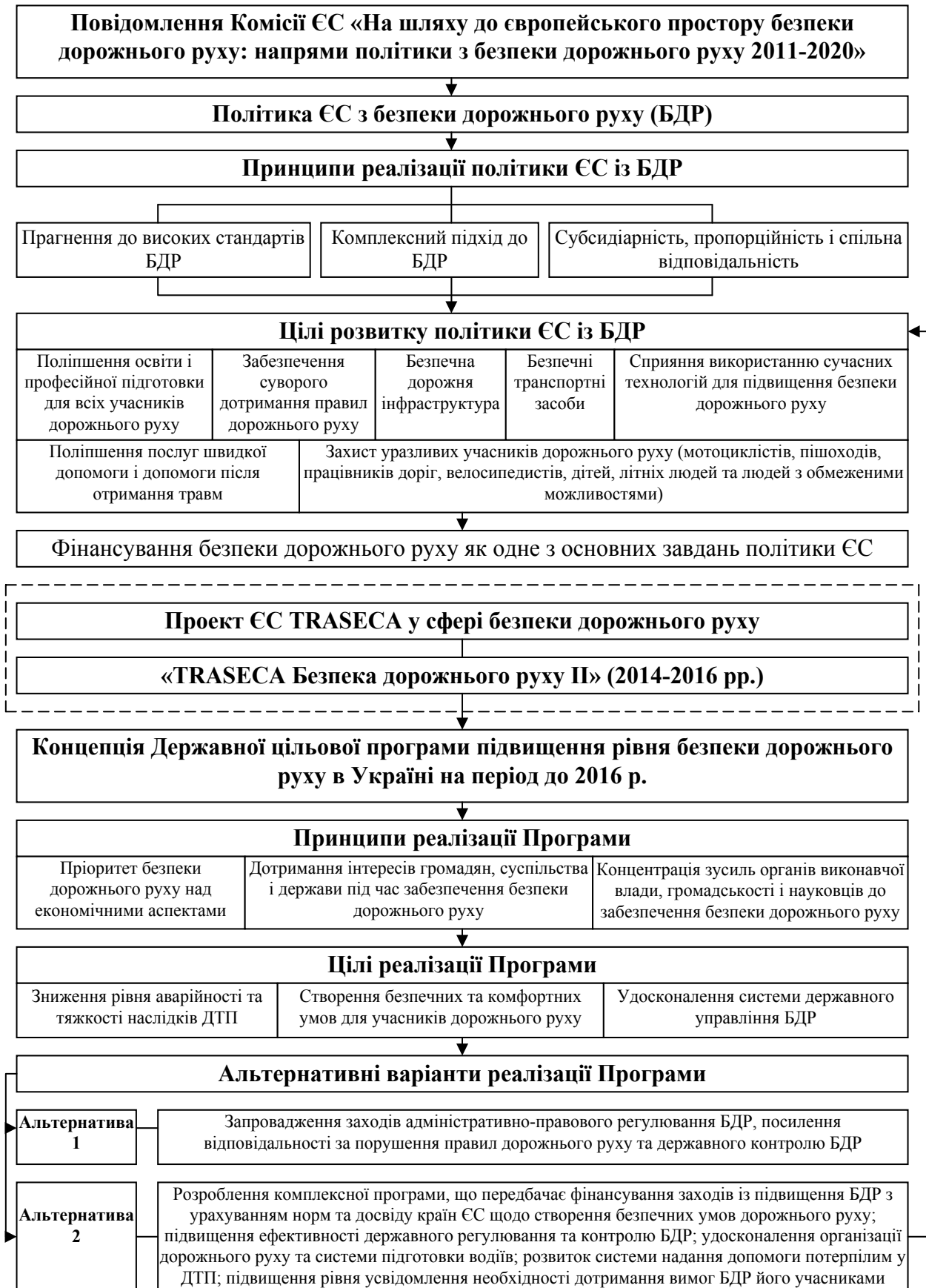


Рис. 3. Механізм взаємодії України та ЄС за проектом TRASECA у сфері безпеки дорожнього руху

Джерело: розроблено за результатами дослідження авторів

дасть можливість як самому ЄС, так і країнам проекту TRASECA вільно обирати напрям вантажопотоків з Азії, а пострадянським республікам випаде чудовий шанс підвищити свою вагу на світових ринках транспорту та транзиту.

Україна, виходячи із свого географічного положення, має всі передумови для зайняття провідних ролей у проекті TRASECA [5]. Зроблені перші кроки, які закладають основу подальшої співпраці з міжнародними організаціями з метою збільшення авторитету України на світових ринках. Економічна політика України щодо проекту TRASECA повинна будуватися на комплексі фінансових, науково-технічних, організаційних та кадрових заходів, здійснюваних на конкретних актуалізованих напрямках за критеріями їх важливості й можливостей реалізації у визначені терміни.

Зокрема, 23–26 вересня 2014 р. у Міністерстві інфраструктури проходив Національний круглий стіл із питань безпеки дорожнього руху в Україні, організований проектом TRASECA за участю представників Мінінфраструктури, МВС, Мінрегіону, МОЗ, МОН, КМДА, Укравтодору, Укртрансінспекції, Європейської бізнес-асоціації та ін.

За результатами проведення Національного круглого столу її учасниками було дано пропозиції для врахування експертами ЄС під час розробки у рамках проекту TRASECA Національного плану дій для підвищення рівня БДР в Україні, реалізація якого сприятиме підвищенню надійності транспортної системи коридору Європа – Кавказ – Азія, забезпеченню належного рівня захисту учасників дорожнього руху та навколишнього середовища.

10 березня 2015 р. на базі Мінінфраструктури України проводився семінар, присвячений питанням приєднання та реалізації європейських угод щодо БДР. Захід відбувся в рамках проекту «TRASECA Безпека дорожнього руху II» у співпраці з Мінінфраструктури, яке на постійній основі проводить роботу з підвищення рівня БДР відповідно до Угоди асоціації з ЄС та Глобального плану ООН у рамках Десятиліття дій із забезпечення БДР 2011–2020 рр. Для обміну досвідом і з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху до Києва завітали представники всіх країн – бенефіціарів проекту (України, Азербайджану, Вірменії, Грузії тощо).

Механізм взаємодії України та ЄС у сфері безпеки дорожнього руху, наведений на рис. 3, показує можливості інтеграції Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. до основних напрямів розвитку Політики ЄС з БДР шляхом участі у проекті ЄС «TRASECA Безпека дорожнього руху II», який опосередковує фінансування заходів із підвищення рівня БДР як одного з основних завдань політики ЄС.

За оцінками експертів Державного дорожнього науково-дослідного інституту ім. М.П. Шульгіна [5], враховуючи перспективу зменшення

рівня смертності в ДТП і в Україні, кількість смертей у 2021 р. у ДТП не повинна перевищувати 2 300 осіб (рис. 4).

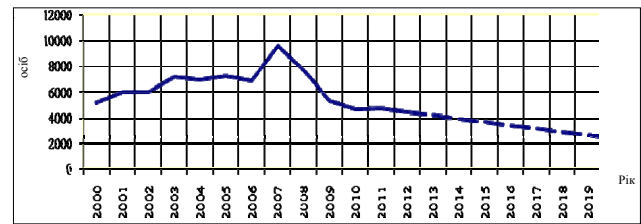


Рис. 4. Динаміка кількості загиблих у ДТП в Україні з перспективою до зменшення вдвічі за період з 2011 по 2021 р.

Джерело: складено авторами за даними [5]

У межах Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. визначено основні шляхи розв'язання проблеми покращання безпеки дорожнього руху. Зокрема:

- удосконалення державного управління у сфері БДР на засадах консолідації відповідних функцій центральних органів виконавчої влади і координації дій органів державної влади та місцевого самоврядування;

- системне запровадження та належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

- удосконалення обліку ДТП, проведення аналізу причин їх виникнення для розроблення заходів з покращання БДР у місцях концентрації ДТП;

- підвищення професійного рівня особового складу Державтоінспекції, а також державних службовців та працівників Укртрансінспекції;

- поліпшення профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, а також підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху;

- поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності з урахуванням європейських вимог, а також системи контролю їх експлуатаційного стану над параметрами безпеки руху;

- запровадження автоматизованих засобів контролю дорожнього руху, передусім швидкості руху;

- удосконалення системи організації руху транспортних засобів та пішоходів шляхом використання новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками їх сприйняття;

- підвищення рівня безпеки пішоходів, у тому числі шляхом урахування потреб інвалідів;

- підвищення рівня безпеки пасажирських та вантажних перевезень;

- підвищення ефективності підготовки учасників дорожнього руху шляхом запровадження новітніх методів навчання;

- удосконалення системи контролю над безпечністю транспортних засобів з урахуванням європейських норм;

– підвищення ефективності системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим;

– сприяння у створенні ефективного механізму взаємодії державних органів, громадськості, представників бізнесових та наукових кіл щодо вирішення питань підвищення рівня безпеки дорожнього руху;

– сприяння проведенню наукових досліджень у сфері БДР та впровадженню їх результатів у практику;

– активізація міжнародного співробітництва та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Висновки. Досягнення зазначених результатів прогнозу можливо і під час реалізації розробленого механізму взаємодії України та ЄС за проектом TRASECA у сфері безпеки дорожнього руху та за умов ефективної реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. Інтеграція зазначених умов дасть змогу підвищити рівень БДР шляхом зменшення кількості ДТП на вітчизняних автошляхах і, відповідно, людського травмування і смертності, мінімізації економічних збитків автоперевізників, покращання стану

дорожньої мережі та транспортно-логістичної системи країни, оптимізації напрямів державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Концепція Державної цільової програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2011–2015 роки, затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 р. № 1384-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/771-2012-п>.
2. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2014 рік / М. Горбаха, В. Коськовецький, Д. Міков та ін. – К. : Департамент безпеки на транспорті Мінінфраструктури України, 2015. – 124 с.
3. Транспорт / Матеріали офіційного сайту Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. Інформація щодо реалізації протягом 2014 року Транспортної стратегії України на період до 2020 року / Матеріали офіційного сайту Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/news/86.html?PrintVersion>.
5. Шляхи й засоби посилення ролі України у проекті ЄС TRASECA [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/MONITOR/Jul08/12.htm>.