

# ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

**В.В. ГРОШЕВИЙ**

Сьогодні в Україні проводяться економічні реформи для створення соціально-орієнтованої та ефективної ринкової економіки. Цей процес залежить від багатьох чинників. Один з них пов'язаний з транспортним забезпеченням народногосподарських перевезень передусім автомобільним транспортом. Статистика показує, що дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) є найнебезпечнішими і завдають великої шкоди. Цим і зумовлюється актуальність питання, що розглядається.

Державне системне забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає розробку та прийняття законів і підзаконних актів, що дозволяють місцевим органам державної виконавчої влади, органам місцевого самоврядування та спеціально уповноваженим органам внутрішніх справ забезпечувати виконання відповідних правил, норм та стандартів безпеки дорожнього руху.

Оновлення автомобільного парку сучасними швидкісними автомобілями призвело до кількісного збільшення травм, підвищення тяжкості пошкоджень, зростання ДТП зі смертельними наслідками.

Відомо, що дорожньо-транспортна аварійність існує в усіх країнах. Однак з аналізу показників ДТП в Україні очевидно, що тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод у нас значно вища.

Так, у певних регіонах України кількість загинувших на 100 ДТП сягає 22-24 осіб. У розвинутих країнах цей показник складає 0,8-1,2 особи.

Дорожньо-транспортний травматизм є однією із найтяжчих соціальних і медичних проблем, у розв'язанні якої беруть участь різні державні органи та установи, зокрема органи внутрішніх справ.

Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ (затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341) встановлює місце і роль цієї служби в державній системі забезпечення безпеки дорожнього руху.

*Грошевий Володимир Васильович* — старший викладач Донецького інституту внутрішніх справ при Донецькому державному університеті.

Щорічно Державтоінспекцією виявляється близько 13 млн. грубих порушень Правил дорожнього руху, зокрема затримується 400 тис. водіїв у нетверезому стані та майже 57 тис. порушників громадського порядку. Розшукується понад 2 тис. водіїв, які зникли з місць скоєння ДТП; виявлено понад 1,5 тис. фактів незаконного перевезення і зберігання наркотиків, при цьому вилучено близько 3 тонн наркотичної сировини.

Незважаючи на комплексні заходи, позитивних змін у стані аварійності не спостерігається.

На виконання вимоги Верховної Ради і Уряду України, закону України "Про дорожній рух" та Комплексної цільової програми по боротьбі зі злочинністю на 1996—2000 рр., Міністерство внутрішніх справ України спільно з іншими міністерствами та відомствами впроваджують у життя комплекс заходів для попередження дорожньо-транспортних пригод та зменшення тяжкості їх наслідків.

Постановою Кабінету Міністрів від 6 квітня 1998 р. за № 456 затверджено розроблену фахівцями МВС України Державну програму забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів, фінансування якої заплановано здійснити за рахунок державного бюджету. Програма розрахована на 1998—2001 рр. і має бути реалізована шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів за такими напрямками:

- удосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху;

- створення органів управління у сфері безпеки дорожнього руху;

- удосконалення профілактичної освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;

- поліпшення конструкцій транспортних засобів, а також стану доріг;

- покращання системи медичної допомоги потерпілим від ДТП;

- систематичне проведення науково-дослідних розробок виробництва, випробовування і впровадження автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом.

Державна програма розроблена для забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, виконання екологічних вимог експлуатації транспортних засобів та інтеграції в загальну транспортну мережу європейського співтовариства.

Одним з основних напрямів цієї програми є створення органів управління у сфері безпеки дорожнього руху. Ці органи доцільно створити для організації роботи підприємств, установ і організацій шляхом залучення громадськості при безпеці дорожнього руху.

Для підвищення ефективності управлінських рішень місцевих органів управління у сфері безпеки дорожнього руху необхідно застосовувати сучасні системи обліку й аналізу аварійності. Також ефективність управлінських рішень залежатиме від їх відповідності до пропозицій, що випливають з аналізу статистичних даних про кількість дорожньо-транспортних пригод і тяжкість їх наслідків.

Науково-дослідницька діяльність часто не дає бажаних результатів, оскільки при обліку дорожньо-транспортних пригод не фіксуються такі важливі дані, як психофізіологічний стан учасників дорожнього руху, місце постраждалого у транспортній пригоді, чи відповідає транспортний засіб вимогам активної і пасивної безпеки тощо.

Для вдосконалення чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, з'ясування справжніх причин дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками необхідно покращити систему обліку аварійності.

Тривалий час в Україні недостатньо уваги приділялося вдосконаленню прийомів накопичення й опрацювання інформації про стан і динаміку дорожньо-транспортних пригод.

Згідно зі ст. 42 Закону України "Про дорожній рух" вводиться єдина система державного обліку показників дорожнього руху і його безпеки, транспортних засобів, водіїв, автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, аварійності і дорожньо-транспортних травм, адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху тощо.

Діючи "Правила обліку дорожньо-транспортних пригод" (затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 1993 р., № 595) встановлюють єдиний порядок державного і відомчого обліку дорожньо-транспортних пригод, обов'язковий для виконання на всій території України. З уведенням єдиного порядку обліку з'явилися проблеми створення єдиних методик аналізу дорожньо-транспортної аварійності.

Подібні системи реєстрації ДТП існують в усіх країнах. Звичайно ДТП з отриманням пошкоджень різних ступенів реєструються поліцією, а копії протоколів розсилаються дорожнім службам органів місцевої влади і до центральної статистичної організації. Але офіційна інформація про ДТП ненадійна. При порівнянні протоколів поліції з картами потерпілих, оформлених медичними закладами, з'ясовується, що поліція реєструє меншу кількість ДТП з пошкодженнями. Крім того, записи в медичних картках хаотичні і зрозумілі лише лікарям. Тому справжня кількість ДТП завжди значно вища від зареєстрованої.

Сьогодні в Україні весь державний статистичний облік за каналами зв'язку проходить в абсолютних показниках, тоді як у більшості країн Європи, приміром в окремих регіонах Німеччини, абсолютні дані обов'язково приводяться до кількості транспортних засобів, кількості населення, довжини автомобільних доріг та інших параметрів<sup>1</sup>.

Поряд з державним статистичним обліком про ДТП згідно зі ст. 42 Закону України "Про дорожній рух" уряд Автономної Республіки Крим, обласні органи державної виконавчої влади і міст республіканського підпорядкування можуть розширити перелік статистичних показників, якщо це необхідно для прийняття рішень у межах компетенції, наданої законом.

Для регіонів запропоновано ввести порівняльні відносні характеристики дорожньо-транспортної аварійності:

відсоток автотранспортної смертності, тобто який відсоток від звичайної кількості аварій складають ДТП, що спричинили смерть потерпілого;

співвідношення кількості загиблих до кількості травмованих різного ступеня тяжкості;

співвідношення кількості загиблих до загальної кількості дорожньо-транспортних пригод в регіоні (області).

Необхідність такого нововведення в методиці аналізу аварійності очевидна з дослідження, проведеного у чотирьох областях України:

*Аналіз стану аварійності в Україні в 1996 р. (південно-східний регіон)*

| Області          | ДТП  | Заги-нуло | Трав-мова-но | Відсоток смертно-сті | Загинуло<br>Травмовано | Загинуло<br>ДТП |
|------------------|------|-----------|--------------|----------------------|------------------------|-----------------|
| Дніпропетровська | 3947 | 557       | 4525         | 14,1                 | 1 / 8,12               | 1 / 7,09        |
| Донецька         | 4086 | 551       | 4443         | 13,5                 | 1 / 8,06               | 1 / 7,41        |
| Запорізька       | 1902 | 291       | 2085         | 15,3                 | 1 / 7,16               | 1 / 6,54        |
| Луганська        | 2137 | 299       | 2381         | 14,0                 | 1 / 7,96               | 1 / 7,15        |

*Аналіз стану аварійності в Україні в 1997 р. (південно-східний регіон)*

| Області          | ДТП  | Загинуло | Трав-мова-но | Відсоток смертно-сті | Загинуло<br>Травмовано | Загинуло<br>ДТП |
|------------------|------|----------|--------------|----------------------|------------------------|-----------------|
| Дніпропетровська | 3958 | 495      | 4409         | 12,5                 | 1 / 8,91               | 1 / 7,98        |
| Донецька         | 3645 | 496      | 3946         | 13,6                 | 1 / 7,97               | 1 / 7,36        |
|                  |      |          |              |                      |                        |                 |
| Запорізька       | 1884 | 278      | 2096         | 14,7                 | 1 / 7,54               | 1 / 6,78        |
| Луганська        | 1815 | 230      | 2057         | 12,7                 | 1 / 8,94               | 1 / 7,89        |

*З наведених даних можна дійти висновків:*

у 1996 р. із чотирьох областей найменший відсоток смертності від спільної кількості дорожньо-транспортних пригод у Донецькій області — 13,5 %, найбільший у Запорізькій області — 15,3 %.

Співвідношення кількості загиблих до кількості травмованих таке: на кожного загиблого в Донецькій області припадає приблизно 8 травмованих, в Запорізькій області на кожного загиблого — приблизно 7 травмованих;

у 1997 р. ситуація змінилась:

найменший відсоток смертності від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод у Дніпропетровській області — 12,5 %, а найбільший знову в Запорізькій області — 14,7 %. Співвідношення кількості загиблих до кількості травмованих: на кожного загиблого в Дніпропетровській області припадає приблизно 9, у Запорізькій області — 7,5 травмованих.

Якщо подібна ситуація спостерігатиметься щорічно, то органам місцевого самоврядування і внутрішніх справ Запорізької області слід серйозно проаналізувати свою діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, незважаючи на те, що в абсолютних цифрах 1996 р. в Запорізькій області найменша кількість дорожньо-транспортних пригод.

Другою перешкодою виявлення дійсних причин дорожньо-транспортних пригод є діючий порядок їх обліку.

Наказом МВС України від 22 листопада 1993 р. № 749 затверджені і діють з 1 грудня 1993 р. картковий облік дорожньо-транспортних пригод та інструкція Про порядок заповнення картки обліку ДТП і передачі свідчень телеграфними каналами зв'язку (доповнення № 2) з довідниками кодів (доповнення № 3). Ці відомчі нормативні акти вимагають доопрацювання та удосконалення. Про це зазначили при опитуванні 87 % працівників ДАІ. У розділі 1 "Загальні свідчення" при характеристиці виду пригоди, пов'язаної із зіткненням, доцільно записати дані, що визначають її ознаки.

Аналіз протоколів огляду місця дорожньо-транспортної пригоди в Харківській, Донецькій і Луганській областях показує, що при зустрічних зіткненнях (лобових) у населених пунктах наслідки тяжчі, дещо нижча тяжкість наслідків цього підвиду дорожніх пригод у великих містах.

У розділі 8 "Свідчення про потерпілих" було б доцільно відобразити дані про місця розташування водія (може бути праворуч) і пасажирів. Ці дані виявлять травмонебезпечні зони в автомобілях різних модифікацій.

Це допоможе пред'явити аргументовані вимоги до виробників транспортних засобів і до реалізаторів ненових автомобілів. Також доцільними будуть ремені безпеки на задньому сидінні.

Такі додаткові свідчення дозволять глибше аналізувати стан дорожньо-транспортної травмованості, встановити зміни тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для різних моделей та марок автомобілів.

<sup>1</sup> Schriftenreihe der Polizei - Führungsakademie - PFA N3/1996 S. 47-48.