

О. С. Шевчук

Тернопольский национальный технический университет имени Ивана Пулюя, ул. Русская, 56, 46001, Тернополь, Украина, oksana_shevchuk84@ukr.net

ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАК ФУНКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обоснована целесообразность аналитических исследований проблематики безопасности дорожного движения как комплексной характеристики технологий перевозок автомобильным транспортом, которая определяет способность осуществлять перевозки пассажиров и грузов без угрозы для жизни и здоровья людей с соблюдением требований сохранности грузов, транспортных средств, окружающей среды. Проведено исследование состояния и проблем организации автомобильных перевозок с позиции безопасности дорожного движения как системной технологии, определены направления стратегии и тактики повышения квалификации специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг в отрасли автомобильного транспорта и государственных органов в рамках совместной работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: транспортные технологии; организация дорожного движения; повышение квалификации; безопасность движения; образовательная деятельность; автомобильные перевозки.

Рис. 2. Библиогр.: 13 назв.

O. S. Shevchuk

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ministry of Education and Science of Ukraine, 56, Ruska str., 46001 Ternopil, Ukraine, oksana_shevchuk84@ukr.net

THE STUDY OF THE ORGANIZATION OF THE ROAD TRANSPORT AS A FUNCTION OF THE ROAD SAFETY

It is proved the expediency of analytical research of problems of road safety as an integrated characteristics of technology of the road transport, which determines its ability to transport passengers and cargo without danger to life and health with compliance of safety of goods, motor vehicles and environment. It is analyzed the condition and problems of road transport from the standpoint of traffic safety technology as a system for the management of the safety of all road users to the preparation of professionals whose activities are related services in the field of transport and public bodies. It is defined the strategy and tactics of qualification improvement of professionals involved in the provision of services in the field of road transport and government agencies in a joint operation to ensure traffic safety.

Keywords: transport technology; traffic organization; training; safety; educational activities; road transport.

Fig. 2. Ref.: 13 titles.

Введение. Безопасность дорожного движения целесообразно исследовать как комплексную характеристику технологий процессов перевозок, в том числе автомобильным транспортом, которая детерминирует способность осуществлять перевозки пассажиров и грузов без угрозы для жизни и здоровья людей с соблюдением требований сохранения грузов, автомобильных транспортных средств, окружающей среды. Установлено 11,7 случаев смертельного травматизма в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в Украине на 100 тыс. населения, что в два раза превышает уровень стран ЕС [1; 3; 4; 10; 11], проблемой остается неудовлетворительный уровень безопасности, соответственно, высокие показатели аварийности на автомобильном транспорте в Украине. Следовательно, обеспечение приемлемого уровня безопасности является общенациональным приоритетом, направленным на снижение темпов роста аварийности, особенно учитывая исходные показатели роста общего количества автомобильного транспорта [2; 5; 7; 11] в том числе вследствие роста рынка автомобильных перевозок [12—14].

Установлено: за период 2010—2015 годов на рынке транспортных услуг зарегистрировано около 15 тыс. автомобильных перевозчиков, не имеющих профильного образования и опыта организации перевозок, что крайне негативно влияет на состояние безопасности [1]. При условии обеспечения органами государственной власти последовательной и целенаправленной политики в сфере безопасности дорожного движения с учетом рекомендаций отечественных и иностранных специалистов, значительного количества ДТП можно было бы избежать. Возможно, одной из важных проблем является отсутствие в Украине отдельной государственной организации, занимающейся мониторингом ситуации с безопасностью дорожного движения и формированием объективных оценок на постоянной основе. Динамика изменения отдельных показателей в исследуемой сфере доказывает ухудшение состояния: в частности, количество ДТП, совершенных по вине водителей лицензированного транспорта, за 2015 год выросло на 31,8% при существенном росте числа лиц, погибших или травмированных в ДТП [1]. Управлением безопасности дорожного движения МВД Украины подтвержден указанный тренд предыдущими статистическими данными по аварийности на дорогах Украины за 12 месяцев 2015 года [2—4]. Также, согласно информации парламентских слушаний [2; 4], в сравнении со странами ЕС Украина имеет довольно низкие показатели безопасности дорожного движения, что приводит к значительным человеческим и, как следствие, экономическим потерям. По данным ВОЗ, уровень смертности от дорожно-транспортных происшествий за исследуемый период составляет 12 человек на 100 тыс. населения, что вдвое больше медианного показателя стран Европейского союза [3; 5]. Установлено [3—5], что ДТП является первой по распространенности причиной смерти населения Украины в возрасте 15—24 лет и второй по распространенности для возраста 5—14 лет. Как экономический аспект, потери Украины от дорожно-транспортного травматизма аддитивно составляют 4 500 000 000 дол. США включая материальные затраты, связанные с повреждением имущества, снижение производительности труда, а также человеческие потери из-за травм или смертей в результате аварий на дорогах. В течение 2015 года на автомобильных дорогах Украины по вине водителей лицензированного автомобильного транспорта произошло 217 ДТП, в которых 33 чел. погибли и 536 чел. получили травмы различной степени тяжести (за аналогичный период 2010 года произошло 208 ДТП, в которых 85 чел. погибли и 504 чел. травмированы). По вине водителей автобусов произошло 191 ДТП, в которых 29 человек погибли и 498 травмированы [2; 4], в первом квартале 2015 года произошло 43 ДТП, в которых 15 чел. погибли и 119 чел. травмированы (за аналогичный период 2010 года произошло 40 ДТП, в которых 10 чел. погибли и 115 чел. получили травмы) [3; 4].

Система дорожного движения как исключительно организационно-техническая деятельность по организации дорожного движения (оснащение дорог средствами регулирования движения и др.) не является рациональной с точки зрения обеспечения адекватности параметров всех компонент многофакторной автомобильной транспортной системы.

Цель исследования — определение стратегии и тактики подготовки повышения квалификации специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг в отрасли автомобильного транспорта и государственных органов в рамках совместной работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Основная часть. Рост уровня аварийности на дорогах, показатели которой в течение предыдущих пяти лет ухудшаются, детерминируется: постоянно растущей мобильностью населения, уменьшением количества лиц, перевозимых общественным транспортом с одновременным пропорциональным увеличением числа лиц, перевозимых собственным транспортом; растущим трендом диспропорции между увеличением количества автомобилей и длиной улично-дорожной сети, не рассчитанной на существующее количество транспортных потоков; недостаточным уровнем квалификации специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг в области автомобильного транспорта. На сегодня обеспечение автомобилями в городах превышает 200 шт. на 1 тыс. жителей, причем дорожно-транспортная инфраструктура соответствует уровню 60—100 шт. на 1 тыс. жителей, за период

2005—2015 годов процесс автомобилизации особенно интенсивный, и нет оснований считать, что данные темпы будут снижены [2; 6; 8]. Проблема роста аварийности, связанной с автомобильным транспортом, за последние 5 лет (при сравнении с аналогичными показателями ЕС (рисунки 1 и 2)) в нашей стране приобрела особую актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в обеспечении безопасности дорожного движения, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и низкими уровнем компетенций, а также дисциплины участников дорожного движения [2; 3; 5; 7; 8].

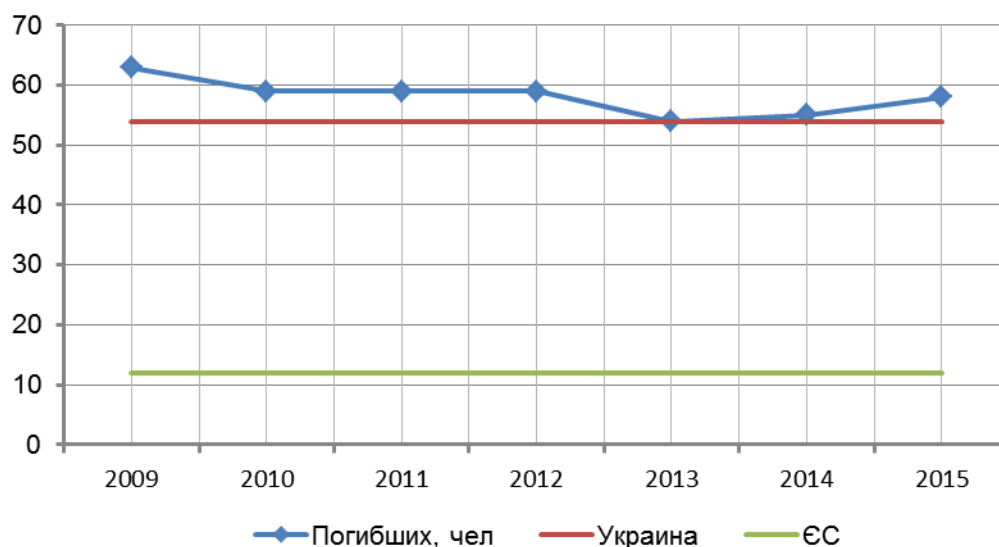


Рисунок 1. — Количество погибших в ДТП на 100 тыс. автомобилей

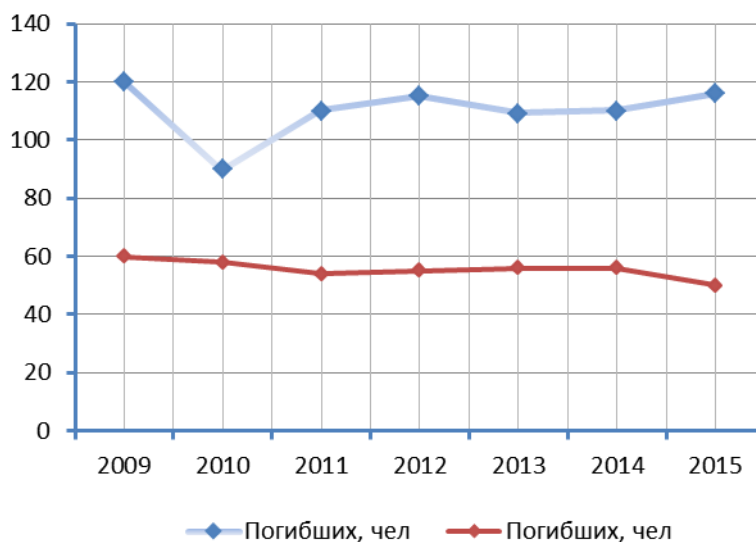


Рисунок 2. — Количество погибших в ДТП на 1 млн чел.

Недостатками организации перевозок с позиции безопасности на транспорте являются устаревшие системы как подготовки и переподготовки водителей и инструкторов по вождению, так и повышения квалификации руководителей и специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг автомобильным транспортом.

Определение стратегии повышения квалификации специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг в сфере транспорта и государственных органов в рамках совместной работы по обеспечению безопасности дорожного движения базируется на соответствующем законодательстве Украины и стран ЕС. Согласно приложению XXXII к Соглашению об ассоциации между Украиной и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и государствами-членами, Положению Директивы № 2003/59/ЕС для водителей, осуществляющих международные перевозки, должно быть внедрено повышение квалификации путем обучения в течение 3 лет, для водителей, осуществляющих национальные перевозки, — в течение 5 лет с даты вступления в силу настоящего Соглашения [6; 7]. Согласно положению Регламента (ЕС) № 1071/2009 повышение квалификации специалистов должно быть внедрено для всех транспортных предприятий — участников международных транспортных перевозок в течение 3 лет, для отечественных предприятий — в течение 7 лет с даты вступления в силу данного документа.

По плану имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и всеми государствами-членами, утвержденным распоряжением Кабинета Министров Украины от 17 сентября 2014 № 847-р, необходимо:

- введение системы подтверждения профессиональной компетентности водителей в соответствии с Директивой № 2003/59/ЕС до декабря 2016 года;

- введение порядка допуска на рынки автомобильных перевозок в соответствии с Регламентом (ЕС) № 1071/2009 до декабря 2017 года [7; 8].

Законодательные и нормативные правовые акты, обязательные для внедрения системы повышения профессиональной компетентности руководителей (менеджеров) по перевозкам и водителей

- проект Закона Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в отрасли автомобильного транспорта с целью приведения их в соответствие с актами Европейского союза» (регистрационный № 4683);

- проект Постановления Кабинета Министров Украины «Об утверждении Порядка проведения специального обучения руководителей, менеджеров (управляющих) по перевозкам и водителей» [7].

Нормы проекта закона о специальном обучении руководителей, менеджеров (управляющих) и водителей на автомобильном транспорте изложены в проекте Закона Украины № 4683 «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в отрасли автомобильного транспорта с целью приведения их в соответствие с актами Европейского союза», требования к профессиональной компетентности руководителей: порядок специального обучения устанавливает КМУ; специальное обучение касается руководителей, менеджеров (управляющих) в сфере перевозок, деятельность которых связана с предоставлением услуг автомобильным транспортом, предприятия-перевозчики обязаны обеспечивать специальное обучение руководителей, менеджеров (управляющих) один раз в десять лет, а тех, кто предыдущие пять лет не работал руководителями, менеджерами (управляющими) по перевозкам, — один раз в пять лет, водителей — один раз в пять лет.

В статье 34⁵ проекта Закона № 4683 [9] изложен порядок создания центров специального обучения и органов, уполномоченных проводить проверку знаний, руководителей, менеджеров (управляющих) по перевозке и (или) водителей [7]. Для определения технологии повышения квалификации специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг в отрасли автомобильного транспорта, и государственных органов в рамках совместной работы по обеспечению безопасности дорожного движения, на основе анализа статистических данных и законодательства Украины, а также состояния современной проблематики организации перевозок и безопасности движения, у перевозчиков и работников сферы автомобильного транспорта возникает необходимость повышения квалификации персонала, работающего по следующим направлениям:

- повышение квалификации должностных лиц, деятельность которых связана с предоставлением услуг автомобильным транспортом;
- внутренние перевозки пассажиров и грузов;
- безопасность транспортного процесса;
- безопасность и охрана труда на автомобильном транспорте;
- основы безопасности движения;
- проверка технического состояния транспортных средств [5—8].

Предлагается следующий алгоритм формирования стратегии подготовки и повышения квалификации специалистов по повышению безопасности движения:

- совершенствование законодательства, в частности административного, в области безопасности дорожного движения;
- упорядочивание системы подготовки участников дорожного движения всех категорий с учетом роста эффективности профилактической работы, направленной на предотвращение дорожно-транспортного травматизма и повышение уровня правосознания участников дорожного движения;
- улучшение эксплуатационных показателей автомобильных дорог;
- совершенствование системы организации движения транспортных средств и пешеходов в городах;
- повышение уровня безопасности пассажирских и грузовых перевозок;
- приведение системы осуществления контроля за техническим состоянием транспортных средств и их конструкции в соответствии с требованиями международных договоров Украины и европейских норм и стандартов в области безопасности дорожного движения;
- создание эффективной системы оповещения о ДТП и оказания своевременной в полном объеме медицинской помощи пострадавшим [2; 6; 8].

С целью обеспечения повышения квалификации специалистов Министерство инфраструктуры Украины:

- разрабатывает требования к центрам специального обучения и органам, уполномоченным проводить проверку знаний, включает необходимую информацию в соответствующий реестр;
- разрабатывает и утверждает типовые учебные программы и учебно-тематические планы по специальному обучению;
- координирует работу центров специального обучения и органов, уполномоченных проводить проверку знаний, и осуществляет контроль над ней;
- ведет общий реестр выданных СПК (свидетельств профессиональной компетентности, которые получают водители, имеющие водительское удостоверение на право управления транспортным средством категорий D1, D1E, D, DE, C1, C1E, C, CE в соответствии с Конвенцией о дорожном движении) [6—8].

Базовые функции центров специального обучения, прошедших аккредитацию Министерства инфраструктуры Украины:

- организация и проведение специального обучения;
- разработка типовых учебных программ и учебно-тематических планов специального обучения;
- реализация подбора педагогических, научно-педагогических и научных работников с соответствующим уровнем квалификации и подготовки;
- осуществление материально-технического, научно-методического и информационного обеспечения учебного процесса;
- составление учетов по учебным группам [7; 8].

Технологически обучение осуществляется по типовым программам для групп с количеством специалистов до 20 чел. при продолжительности занятий 35—72 академических часов [7]; учебные программы базовых курсов соответствуют следующим направлениям: внутренние перевозки пассажиров, внутренние перевозки грузов, международные перевозки пассажиров и международные перевозки грузов. После окончания обучения на специальных кур-

сах проверка знаний осуществляется сертифицированными органами проверки путем сдачи экзаменов комиссии, состоящей из двух и более человек (специалисты учебного центра) и представителя профсоюза [6; 8].

Экзамен включает выполнение 20—30 тестовых заданий и устное собеседование. После сдачи экзаменов членами экзаменационной комиссии составляется протокол, на этом основании формируется приказ, который и является основанием для получения Свидетельства профессиональной компетентности [7; 8].

Заключение. Организацию автомобильных перевозок с позиции безопасности дорожного движения целесообразно рассматривать и формировать как системную технологию обеспечения рационального уровня безопасности всех участников дорожного движения. Также необходима функция реализации организационно-технической работы аддитивно с подготовкой специалистов, деятельность которых связана с услугами в области транспорта и государственных органов.

Список цитируемых источников

1. Автоцентр [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autocentre.ua/news/sobytie/chomu-breshe-statistika-dtp-v-ukrayini-45188.html> (дата обращения: 19.12.2016).
2. Рекомендации парламентских слушаний [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tur.org.ua/rekomendaciyi-parlamentskih-sluhan> (дата обращения: 19.12.2016).
3. Официальная статистика: годовые данные ДТП [Электронный ресурс]. URL: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_12_2015.pdf (дата обращения: 19.12.2016).
4. Официальная статистика: данные ДТП за 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tur.org.ua/news/statistika-dtp-u-2015-rosi-poregredniy-analiz> (дата обращения: 19.12.2016).
5. Основные показатели деятельности Государственной службы Украины по безопасности на транспорте в 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/osnovni-pokaznyky-diyalnosti-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-u-2016> (дата обращения: 19.12.2016).
6. Информационно правовой портал. Законы України [Электронный ресурс]. URL: http://www.uazakon.com/documents/date_bj/pg_gwwvwi/index.htm (дата обращения: 19.12.2016).
7. Официальный сайт Министерства инфраструктуры Украины [Электронный ресурс]. URL: <http://mtu.gov.ua/> (дата обращения: 19.12.2016).
8. Официальный сайт Министерства инфраструктуры Украины [Электронный ресурс]. URL: <http://mtu.gov.ua/reforms/all-reform/zaprovdzhennya-sistemi-pidverdzhennya/> (дата обращения: 19.12.2016).
9. О внесении изменений некоторых законодательных актов Украины в отрасли автомобильного транспорта с целью приведения их в соответствие с актами Европейского союза [Электронный ресурс] : Проект Закона № 4683 от 17.05.2016. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136 (дата обращения: 19.12.2016).
10. Бондарь, Т. В. Анализ причин возникновения аварийности — путь к обоснованному планированию мероприятий по повышению безопасности движения // Автотранспорт Украины. 2010. № 4. С. 45—46.
11. Шевчук, Е. С. Влияние показателей эффективности на безопасность движения улично-дорожными сетями // Вестник Харьковского национального технического университета сельского хозяйства имени Петра Василенко : сб. науч. трудов. 2016. Вып. 169. С. 205—209.
12. Попович, П. В. Аналитические технологии в обеспечении экономической эффективности логистических систем // Вісник ХНТУСГ. 2016. Вып. 169. С. 223—225.
13. Исследование тенденций развития рынка грузовых автомобильных перевозок в современных условиях / П.В. Попович [и др.] // Вестник Житомирского государственного технологического университета. Серия: Технические науки. 2016. № 2 (77). С. 224—228.

Поступила в редакцию 20.01.2017