

УДК 342.9

С. В. Скрипа
кандидат юридичних наук,
докторант кафедри поліцейського права
Національної академії внутрішніх справ

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ЗАСАДА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Для суспільства характерні процеси, пов'язані з глобальною автомобілізацією, яка призводить до значного підвищення автомобільного трафіку. У зв'язку із цим від кожної країни вимагається вдосконалювати свою транспортну інфраструктуру. З огляду на вигідне геополітичне положення нашої держави, її прагнення до євроатлантичної інтеграції, набуття статусу повноцінного учасника європейського співтовариства, пов'язані із розвитком національної транспортної інфраструктури питання набувають особливого значення. Як цілком слушно зауважують із цього приводу в фаховій літературі, розвинута транспортна інфраструктура є одним з основних сприятливих факторів для збільшення обсягів торговельних, туристичних, міграційних, фінансових та інших потоків через кордони держави [1, с. 72]. Транспортна інфраструктура в умовах економічної глобалізації стає важливим чинником міжнародної конкурентоспроможності [2, с. 63]. Проте розвиток транспортної інфраструктури не слід розглядати лише в контексті налагодження міжнародних зв'язків і розвитку національної економіки. Тут знаходить свій прояв й інший, тісно пов'язаний із зазначеними й не менш важливий аспект розвитку транспортної інфраструктури – підвищення ефективності забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. При цьому з огляду на сучасний стан національної транспортної інфраструктури питання її розвитку стають першорядними на порядку денному відповідальних за напрям забезпечення безпеки на автомобільному транспорті суб'єктів.

Так, як цілком слушно зауважують учені-адміністративісти, проблема аварійності на автомобільному транспорті набула надзвичайної гостроти протягом останнього десятиріччя в зв'язку з невідповідністю чинної дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства та держави в безпечному дорожньому русі, вкрай низькою дисципліною учасників дорожнього руху. Під час дослідження адміністративно-правових засад здійснення громадського контролю за правоохоронною діяльністю в Україні С. Ф. Денисюк цілком слушно наголошує на тому, що, продовжуючи залишатись складною, ситуація з аварійністю істотно визначається постійно зростаючою мобільністю населення за існуючого перерозподі-

лу перевезень від транспорту загального користування до приватного, зростаючою диспропорцією між зростанням кількості автомобілів і приростом протяжності вулично-дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні транспортні потоки [3, с. 313]. Саме тому розвиток транспортної інфраструктури варто вважати однією з провідних засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Встановлення й аналіз окремих складників такого розвитку сприятиме виробленню дієвих кроків на шляху вдосконалення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Питання удосконалення транспортної інфраструктури в Україні постійно перебувало у полі зору різних науковців. Зокрема, йому приділяли увагу В. Й. Развадовський, Д. О. Маріц, М. П. Кучерявенко, Д. О. Білінський, О. О. Дмитрик, А. Т. Комзюк, В. А. Гуменюк, Г. В. Джагунов, О. Б. Черномаз, О. В. Кузьменко, В. В. Мамочка, Я. І. Хом'як. Однак, незважаючи на чималу кількість розробок, у науковій літературі відсутнє дослідження, присвячене проблемі розвитку транспортної інфраструктури як засаді забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Саме тому метою статті є розгляд проблеми розвитку транспортної інфраструктури як засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Аналіз наукової літератури дає змогу відокремити дві групи об'єктів транспортної інфраструктури в залежності від ступеня їх впливу на рівень безпеки на автомобільному транспорті. До першої групи таких об'єктів належать ті, існування яких пов'язано з обслуговуванням автомобільного транспорту, забезпеченням функціонування пов'язаних із ним суспільних відносин. Серед таких об'єктів можна назвати: автостанції, автопавільйони, вантажні автомобільні станції та вантажні термінали (автопорти), зупинки, стоянки таксі, станції технічного обслуговування автомобільного транспорту, зони відпочинку водіїв і багато інших. Функціонування вказаних об'єктів транспортної інфраструктури має опосередкований зв'язок із забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті. Їх існування здебільш пов'язано із забезпеченням комфортності, ефективності здійснення автомобільних перевезень пасажирів і

вантажів. Саме тому варто акцентувати на другій групі об'єктів, що мають свій безпосередній вплив на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, – автомобільні дороги, які є основною структурною складовою частиною транспортної інфраструктури, що, окрім власне смуг руху автомобільного транспорту, включає пов'язані з нею споруди й засоби організації дорожнього руху. Саме тому в представленому дослідженні акцентовано на проблематиці розвитку автомобільних доріг (в їх широкому розумінні) як однієї з найважливіших засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Говорячи про проблематику розвитку автомобільних доріг в Україні, національної транспортної інфраструктури загалом, насамперед варто зазначити наявність у цій сфері суспільних відносин проблем, характерних для галузі автомобільного транспорту загалом. Тут йдеться про неефективне нормативно-правове регулювання зазначеної сфери суспільних відносин. Зокрема, досліджуючи юридичну природу договору перевезення пасажирів і багажу на таксі, Д. О. Маріц цілком слушно називає той факт, що транспортна інфраструктура є досить розгалуженою, а нормативне регулювання – надзвичайно об'ємним. Водночас, наголошує науковець, законодавець повною мірою не врахує ті правовідносини, що потребують врегулювання в сучасних умовах. Свідченням цього є те, що нині є низка підзаконних нормативних актів, які були прийняті ще за радянських часів і на сучасному етапі розвитку суспільних відносин залишаються чинними, хоча й неактуальними – деякі положення вже не мають відповідного змістовного наповнення та подекуди суперечать іншим нормативним актам [4, с. 177]. Наведене вкотре підкреслює необхідність перегляду аспектів законодавчої регламентації суспільних відносин у сфері функціонування автомобільного транспорту, зокрема, забезпечення безпеки цієї сфери.

І якщо проблеми нормативно-правового регулювання функціонування національної транспортної інфраструктури на себе відчують не всі суб'єкти цих відносин, нині можна говорити про такі, які торкаються кожного. Йдеться про жахливий сучасний стан основного елементу транспортної інфраструктури – автомобільних доріг. Так, нині транспортно-експлуатаційний стан майже 50% довжини мережі автомобільних доріг загального користування не відповідає сучасним технічним вимогам за міцністю та рівністю [5]. При цьому, як зазначає Міністерство інфраструктури України в роз'ясненні для автоперевізників щодо габаритно-вагових норм вантажних перевезень, понад 90% автомобільних доріг в Україні потребують виконання ремонтно-будівельних робіт [6]. Нині можна говорити про кілька основних причин такого стану речей.

По-перше, йдеться про те, що значна кількість автомобільних доріг дісталась нам у спадок від Радянського Союзу. Зокрема, більшість автомобільних доріг в Україні була збудована в 60–70-х роках минулого століття [7]. Як зазначає Національний інститут стратегічних досліджень, індекс якості автомобільних доріг в Україні – один із найгірших у світі. За оцінками експертів Світового економічного форуму, які оцінювали якість доріг 148 країн світу, Україна отримала 2,14 бали з 7 можливих і посіла 144 місце, а сусідня Польща отримала 3,05 бали і 105 місце. Стан українських доріг завдає удару по євроінтеграційних планах України, оскільки українські дороги мають високу зношеність, низьку міцність і значну нерівність дорожнього покриття та не відповідають європейським стандартам [8]. Не йдеться про те, що такі автомобільні дороги були неякісними. Тут наголошується принаймні на двох аспектах.

По-друге, у той час автомобільні дороги будувалися з урахуванням чинних тоді норм і стандартів. Автомобільні дороги не могли й не мали бути розраховані на сучасні умови їх використання, зокрема, багатократне збільшення автомобільного трафіку, підвищення тоннажу вантажних перевезень та їх щільності тощо. По-друге, як і будь-який об'єкт інфраструктури, такі автомобільні дороги потребували якісного й своєчасного обслуговування, що, як відомо, в нашій державі відсутнє. Так, якщо наприкінці 80-х рр. обсяги дорожніх робіт становили близько 30 тис. км на рік, то в 2011 р., напередодні проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012», цей показник ледь перевищив 2 тис. км, у 2012 р. було відкрито 1 600 км автошляхів, а у 2013 р. – тільки 600 км. У 2014 р. Міністерством інфраструктури України вирішено взагалі відмовитись від будівництва нових доріг державним коштом й обмежитися ямковим ремонтом [8]. Багаторічне нехтування уповноваженими державою суб'єктами плачевним станом автомобільних доріг України дало свої результати – більшість автомобільних доріг потребує проведення будівельно-ремонтних робіт.

Однак не можемо не зазначити й позитивну тенденцію в досліджуваному напрямі. Останнім часом значно активізувалася робота компетентних суб'єктів щодо покращення стану транспортної інфраструктури. Так, згідно зі звітом Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) за 2017 р. протягом 2016 р. було відремонтовано та збудовано 928 км доріг. У 2017 р. цей показник було значно підвищено і він становив 2 177 км доріг. Взагалі в 2017 р. ліквідовано: 8 300 000 м² (61% від ураженості) на 53 000 км доріг; на дорогах державного значення – 5 600 000 м² (86%) на 28 000 км; на дорогах місцевого – 2 700 000 м² (39%) на 25 000 км.

На початок зимового період держава увійшла із залишком ямковості 5 200 000 м² на 28 000 км в основному мережі місцевих доріг. При цьому збережено від передчасних руйнувань 200,9 км доріг шляхом улаштування на них захисних шарів з емульсійно-мінеральних сумішей і поверхневих. Укравтодором направлено 6,5% від річного фінансування на збереження 125 мостових споруд від передчасних руйнувань. У межах забезпечення безпеки дорожнього руху за 12 місяців 2017 р. на автомобільних дорогах загального користування: встановлено та замінено 79 500 дорожніх знаків; нанесено 21 973 км дорожньої розмітки; встановлено 148,13 км нової; знято з обліку 24 місця концентрації дорожньо-транспортних пригод. Для зимового утримання доріг було підготовлено 7 164 одиниці техніки та навісного обладнання, заготовлено солі технічної – 159 000 тонн (84% від річної потреби), фрикційних матеріалів (пісок) – 851 000 тонн (79% від річної потреби) [9].

Наведені дані свідчать про позитивні тенденції в сфері розвитку національної транспортної інфраструктури, що варто розглядати як надійну засаду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Проте активізація, збільшення будівельно-ремонтних робіт є незначними, особливо з урахуванням порівняно далекої перспективи розвитку цих суспільних відносин. Йдеться про нерідкі порушення якості виконаних робіт. Так, якщо взяти лише дані, що містяться в наведеному вище звіті Укравтодору, за 2017 р. було здійснено 708 перевірок якості виконання дорожніх робіт на об'єктах будівництва, реконструкції та ремонту доріг. У процесі проведених перевірок було виявлено значну кількість недоліків і порушень технологічного процесу. Не ставлячи за мету навести всі з таких недоліків, наголосимо лише на основних з них, які в подальшому можуть мати значний вплив на стан забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на відповідному об'єкті інфраструктури: відсутній або неналежний контроль за температурним режимом асфальтобетонної суміші на етапі випуску асфальтобетонної суміші та на місці виконання робіт; влаштування шару покриття на непідготовлену (неочищену) та неякісно підґрунтовану поверхню; незабезпечений поверхневий водовідвід; неузгодженість між проектними рішеннями та фактичним виконанням робіт (невідповідність влаштованого матеріалу заявленому в дефектному акті); поява дефектів на відремонтованому покритті у вигляді викришувань, бітумних плям, розкриття стиків. При цьому з 211 об'єктів будівництва та ремонту, на яких було здійснено моніторинг, на 32 були виявлені недоліки, які в подальшому можуть впливати на довговічність дорожньої конструкції [9].

Такий стан справ вимагає не тільки здійснення заходів контролю з боку уповноважених держа-

вою суб'єктів, а й запровадження й налагодження функціонування механізмів відшкодування шкоди, завданої внаслідок проведення неякісних ремонтно-будівельних робіт транспортної інфраструктури. Йдеться про надання підрядниками гарантій щодо виконаних ремонтно-будівельних робіт автомобільних доріг. Встановлення гарантійних строків внаслідок цього забезпечення якості проведення ремонтно-будівельних робіт варто розцінювати як один із визначальних шляхів розвитку транспортної інфраструктури та, як результат, одну з засад забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Однак навіть стовідсоткові гарантії здійснення якісних ремонтно-будівельних робіт, всебічне, повне, належне їх фінансування не зможе в повній мірі вирішити проблем жахливого стану національної транспортної інфраструктури, оскільки нині залишаються численні питання, пов'язані з її систематичним руйнуванням і знищенням. Найбільш вагомим із таких аспектів є постійне порушення допустимого навантаження на автомобільні дороги, що здійснюються внаслідок збільшення вагових параметрів автомобільного транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення вантажів.

Так, за даними фахівців Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна», близько 74% автомобільних доріг були збудовані під розрахункові навантаження на вісь – 6 тонн та загальною вагою не більше 24 тонн. Щорічні збитки, які завдаються дорожньому господарству внаслідок руйнування доріг, спричинених рухом великовагових транспортних засобів, становлять понад 2 млрд грн. За дослідженнями Світового банку, щорічні втрати ВВП країни внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг становлять 3–4% ВВП. Задля збереження автомобільних доріг загального користування, центральним органом виконавчої влади Укртрансбезпекою, на який покладено завдання, зокрема, щодо здійснення габаритно-вагового контролю за транспортними засобами, габаритно-вагові параметри яких перевищують нормативні, розпочато заходи щодо запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування. За результатами роботи вже перевірено 4 556 транспортних засобів, із них у 319 виявлено порушення вагових параметрів. Нараховано плати за проїзд на 150 000 євро, сплачено близько 740 тис. грн. Накладено штрафних санкцій на суму близько 148 тис. грн [6].

Проте, на жаль, доводиться констатувати, що зазначені контрольні заходи не вирішують наявних у галузі транспортної інфраструктури проблем, пов'язаних з її систематичним руйнуванням вантажними автомобілями внаслідок недотримання їх габаритно-вагових параметрів,

а саме – значного їх перебільшення. Варто зауважити, що вже кілька років поспіль спостерігається чітка тенденція до збільшення порушень в окресленій сфері суспільних відносин. Зокрема, зростання кількості вантажу на один транспортний засіб відбувається вражаючими темпами. Наприклад, згідно зі статистичними даними в 1997 р. будівельні вантажі (пісок, бетон) перевозились від 12 до 16 тонн одним транспортним засобом. Через 10 років, у 2007 р., цей показник вже становив 15–18 тонн на один транспортний засіб. Станом на початок 2016 р. кількість вантажу на один транспортний засіб становить від 25 до 45 тонн. При цьому при перевезенні зернових вантажів середня вага вантажу становить від 45 до 75 тонн [10]. Зокрема, було затримано вантажний автомобільний транспортний засіб, який перевозив з м. Кропивницький 115 тонн зерна, із загальною масою 135 тонн. Найбільшим показником, так би мовити «антирекордсменом», порушення габаритно-вагових параметрів автомобільного транспортного засобу став випадок під м. Тернопіль, де було затримано вантажний автомобіль із вагою 200 тонн. Як свідчать очевидці події, він їхав повільно, зі швидкістю 30–40 км/год. Машину з вантажем супроводжувала поліція. Попереду і ззаду по 5 машин із мигалками. За колоною утворилася пробка. А зупинили вантаж і оштрафували лише в Тернопільській області. Чому вантаж пройшов по всій Україні, розбив дороги, а зупинили його лише в Тернопільській області, не ясно. А якщо був супровід поліції, то був і дозвіл [11]. У наведеному випадку законодавчо встановлених вагових нормативи були перевищені у п'ять разів!

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури нашої держави є необхідною засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Здебільшого таке твердження пов'язано з тим, що, на відміну від інших аспектів функціонування галузі автомобільного транспорту, із транспортною інфраструктурою мають справу всі без виключення суб'єкти відповідних суспільних відносин. У такому разі під транспортною інфраструктурою треба розуміти сукупність об'єктів і пов'язаної з ними діяльності, призначенням яких є забезпечення функціонування галузі автомобільного транспорту. На жаль, статистичні дані свідчать про жахливий стан національної транспортної інфраструктури, що має свій безпосередній негативний вплив на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Насамперед йдеться про стан автомобільних доріг як основний структурний елемент такої інфраструктури. Покращення такого стану потребує комплексних заходів, спрямованих як на збереження чинної транспортної інфраструктури, так і на її подальший розвиток.

Література

1. Лепеха М. О. Деякі екологічні аспекти митної експертизи. *Сучасні тенденції розвитку митної справи в умовах євроінтеграції* : матеріали наук.-практ. круглого столу, 6 грудня 2016 р. Ірпінь : Університет державної фіскальної служби України, 2017. С. 72–76.
2. Козлюк І. О. Забезпечення економічної безпеки авіаційної галузі. Київ : Книж. вид-во НАУ, 2005. 236 с.
3. Денисюк С. Ф. Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні: адміністративно-правові засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2010. 380 с.
4. Маріц Д. О. Договір перевезення пасажирів та багажу на таксі. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 3. С. 177–180.
5. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення контролю за безпекою автомобільних перевезень вантажів і відповідальності за порушення правил дорожнього руху» від 13 трав. 2016 р. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59087&pf35401=387842>.
6. Роз'яснення Міністерства інфраструктури України для автоперевізників щодо габаритно-вагових норм вантажних перевезень. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/249032600>.
7. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо дотримання вагових або габаритних норм та/або умов, визначених у дозволі на участь у дорожньому русі)» від 2 вересня 2016 р. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59086&pf35401=398124>.
8. «Щодо удосконалення механізмів розвитку дорожньої галузі в контексті реалізації реформи державного управління автомобільними дорогами». Аналітична записка. *Національний інститут стратегічних досліджень* : офіційний сайт. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1661/>.
9. Звіт Державного автомобільного агентства автомобільних доріг України за 2017 рік. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/17-civik-2018/zvit_2017/ukravtodor_%202017.pdf.
10. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства у сфері дотримання вагових або габаритних норм» від 27 трав. 2016 р. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=59245&pf35401=389626>.
11. Безконтрольні фури: сотні тонн на українських дорогах ніхто не помічає. URL: <https://znaj.ua/society/bezkontrolni-fury-sotni-tonn-na-ukrayinskyh-dorogah-nihto-ne-pomichaye>.

Анотація

Скрипа Є. В. Розвиток транспортної інфраструктури як засада забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. – Стаття.

У статті на основі наукових поглядів вчених та норм чинного законодавства України розглянуто проблему розвитку транспортної інфраструктури як засаду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Встановлено, що статистичні дані свідчать про жахливий стан національної транспортної інфраструктури, що має свій безпосередній негативний вплив на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. За таких умов, насамперед, йдеться про стан

автомобільних доріг як основного структурного елементу такої інфраструктури.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, забезпечення безпеки, автомобільний транспорт, розвиток.

Анотація

Скрипа Е. В. Развитие транспортной инфраструктуры как основа обеспечения безопасности на автомобильном транспорте. – Стаття.

В статті на основі наукових поглядів учених і норм діючого законодавства України розглянуто проблему розвитку транспортної інфраструктури як основа забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Установлено, що статистичні дані свідчать про жахливий стан національної транспортної інфраструктури, що має пряме негативне вплив на стан і рівень забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. В даному випадку, в першу чергу, йдеться про стан автомобільних доріг як основного структурного елемента такої інфраструктури.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, обеспечение безопасности, автомобильный транспорт, развитие.

Summary

Skrypa Ye. V. Development of transport infrastructure as a basis for safety in road transport. – Article.

In the article on the basis of scientific views of scientists and the norms of the current legislation of Ukraine the problem of development of transport infrastructure as a basis for safety in road transport is considered. It has been established that the statistics show the terrible state of the national transport infrastructure, which has a direct negative impact on the state and level of safety in road transport. In this case first of all we are talking about the state of roads, as the main structural element of such infrastructure.

Key words: transport infrastructure, safety, road transport, development.