

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Гуржій Т.О., д.ю.н., ст. наук. співробітник

Київський національний торговельно-економічний університет

У представленій статті визначаються та систематизуються пріоритети державної політики безпеки дорожнього руху. Обґрунтовується необхідність їхнього законодавчого закріплення. Стверджується, що такий крок дозволить оптимізувати державну діяльність у сфері безпеки дорожнього руху, а також уникнути методологічних помилок при розробці концептуальних і програмних документів.

Ключові слова: державна політика, автомобільний транспорт, безпека дорожнього руху, пріоритетні напрями.

Гуржий Т.А. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ / Киевский национальный торгово-экономический университет, Украина

В представленной статье определяются и систематизируются приоритеты государственной политики безопасности дорожного движения. Обосновывается необходимость их законодательного закрепления. Утверждается, что этот шаг позволит оптимизировать государственную деятельность в сфере дорожного движения, а также избежать методологических ошибок при разработке концептуальных и программных документов.

Ключевые слова: государственная политика, автомобильный транспорт, безопасность дорожного движения, приоритетные направления.

Gurzhiy T.A. PRIORITY DIRECTIONS OF PUBLIC POLICY IN THE FIELD OF SAFETY OF TRAVELLING MOTION / Kiev national trade and economic university, Ukraine

In the article general priorities of road safety policy are determined and systemized. The necessity of its' legislative fixing is substantiated. Author maintains that this step will contribute to optimization of governmental activity in road-traffic sphere, as well – to avoid methodological mistakes at working out the conceptual and program documents.

Key words: national policy, automobile transport, road-traffic safety, priority trends.

Правильне визначення пріоритетів державної політики безпеки дорожнього руху – важлива запорука її ефективності. В умовах тотального дефіциту ресурсів забезпечення дорожньо-транспортної безпеки пов'язане з постійним перерозподілом сил і засобів, їх концентрацією на найбільш важливих напрямках розвитку. Дана обставина зумовлює постановку питання про те, які саме напрями інституціональної політики повинні вважатися пріоритетними й такими, що потребують першочергової реалізації.

Так вже склалося, що сьогодні чіткої законодавчої або, принаймні, доктринальної “відповіді” на це питання не існує. Наразі єдиним правовим актом, у якому окреслено інституціональні пріоритети, залишається Концепція Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки (розпорядження кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 року № 1384-р). Проте неврегульований статус Концепції (як і всіх концептуальних документів загалом), її ненормативний та напівобов'язковий характер, дозволяють говорити лише про *відносну* правову визначеність напрямів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Не менш скромними в цьому відношенні є здобутки вітчизняної науки. Більшість галузевих фахівців переймаються вирішенням прикладних проблем дорожньо-транспортної безпеки, не вдаючись до аналізу засад інституціональної політики. Ті ж, хто ведуть науковий пошук на вищому рівні узагальнення, рідко досягають консенсусу в їх розумінні.

Широке наукове визнання отримали тільки п'ять напрямів державної політики безпеки дорожнього руху: реформування законодавства про дорожній рух; удосконалення системи підготовки водіїв; підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху; поліпшення експлуатаційних показників доріг і вулиць; створення ефективної системи надання медичної допомоги потерпілим від ДТП. Щодо решти інституціональних пріоритетів згоди немає.

Зокрема, А.М. Редзюк вважає такими: – вдосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху; – вдосконалення досліджень проблем БДР, системи аналізу дорожньо-транспортних пригод та їх статистичного обліку; – вдосконалення управління дорожнім рухом; – підвищення ефективності контролю за виконанням правил дорожнього руху; – безпеку конструкції колісних транспортних засобів [1, 6-9]. Р.В. Стадніченко

відносить до них: профілактику аварійності, перехід на міжнародні стандарти організації дорожнього руху, оновлення автопарку країни [2, 38]. На думку В.Р. Щавінського, стратегічними напрямами інституціональної політики є: попередження дорожньо-транспортного травматизму, забезпечення реалізації прав і свобод громадян, а також зменшення негативного впливу колісних транспортних засобів на екосистему [3, 14].

Принципово відмінне бачення пріоритетів дорожньо-транспортної безпеки демонструє М.М. Долгополова. Ставлячи знак рівності між “напрямами державної політики” та “функціями органів держави”, вона робить спробу визначити пріоритетні напрями політики для окремих суб’єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. Згідно з цим підходом, кожне “заінтересоване” міністерство або відомство реалізує особливий, кореспондуючий тільки йому політичний напрям: Міністерство транспорту та зв’язку України – забезпечує безпеку дорожнього руху на автомобільному транспорті; Державна служба автомобільних доріг – провадить діяльність у сфері дорожнього будівництва та господарювання; МВС України – здійснює надвідомчий контроль і нагляд, вдосконалює організацію руху, виконує адміністративно-юрисдикційні функції... [4, с. 180, 181].

Погодитись із логікою подібних тверджень доволі складно. По-перше, у теоретичному сенсі дуже важливо розрізнити напрями державної політики, як “загальні вектори розв’язання суспільних задач зусиллями всіх інститутів публічної влади [5, 283]” та напрями діяльності (функції) органів управління, як: “... шляхи реалізації конкретних адміністративних повноважень [6, 89]”. По-друге, переважна більшість проблем безпеки дорожнього руху мають міжгалузевий характер. Жодна ланка адміністративної системи не здатна вирішити їх самотужки. Очевидно, що за таких умов відомча диференціація пріоритетів державної політики тільки перешкоджатиме її ефективному проведенню. І, по-третє: в умовах низької управлінської культури виділення відомчих пріоритетів може обернутися системним ігноруванням інших, “непріоритетних” напрямів діяльності.

У даному контексті видаються слушними міркування Ф.О. Марковського, який пише: “При формалізації державно-політичних пріоритетів необхідно виходити з того, що вони: а) обумовлені суспільно-значущою проблематикою, кореспондуючими політичними цілями, ресурсною базою, наявним правовим та управлінським інструментарієм; б) виражають генеральні напрями діяльності публічно-владного апарату, у системній єдності та взаємодії всіх його елементів; в) втілюють шлях до політичної мети, а відтак не повинні ототожнюватись з останньою; г) мають прогресивний характер і передбачають досягнення якісно нових показників, станів або рівнів (таким чином, в основу відповідних дефініцій мають покладатись динамічні категорії: “створення”, “удосконалення”, “збільшення”, “прискорення” тощо)” [2, 35].

З урахуванням викладеного доцільно виділити такі напрями державної політики безпеки дорожнього руху:

- *розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху.* Як відомо, від якості нормативно-правових актів напряму залежить ефективність організації правовідносин, забезпечення законності та правопорядку, динамічний розвиток відповідних галузей і сфер соціального життя, авторитет органів державної влади. На жаль, сучасний стан нормативно-правової регламентації суспільних відносин у сфері дорожнього руху (зокрема, у частині забезпечення його безпеки) не дає підстав розраховувати на позитивний соціально-економічний результат. Відсутність “стрижневого” закону з питань безпеки дорожнього руху; розпорошеність кореспондуючих норм по величезному масиву галузевих нормативно-правових актів; фрагментарність правового регулювання; застарілість та неузгодженість нормативного матеріалу; логіко-юридичні погіршеності змісту законодавчих положень; безсистемність нормотворення – ці та інші проблеми, з одного боку, змушують констатувати недосконалість нормативно-правової бази, а з іншого – дозволяють убачати в окресленому напрямі державної політики стратегічний ресурс для оптимізації правовідносин та покращення основних показників безпеки дорожнього руху;
- *створення ефективної системи управління безпекою дорожнього руху.* За загальним визнанням, вітчизняна система забезпечення безпеки дорожнього руху перебуває в надзвичайно розбалансованому стані, що вкрай негативно позначається на її ефективності [7, 82]. Практично відсутня координація управлінської діяльності на міжгалузевому та міжрегіональному рівнях. Центральні органи виконавчої влади у сфері

безпеки дорожнього руху провадять “свою” відомчу політику, всіляко відхрещуючись від відповідальності за загальний стан справ. Місцеві державні адміністрації та органи самоврядування часто-густо не можуть дійти згоди щодо розподілу сфер адміністративного впливу (причому, зазвичай, має місце не перетягування повноважень, а, навпаки – їх взаємне перекидання). Функції щодо управління безпекою дорожнього руху та контроль за здійсненням відповідного напрямку управлінської діяльності виконує по суті один і той самий орган – Міністерство внутрішніх справ України (думається, питання про відомчу “ангажованість” цього контролю є риторичним).

Численні організаційні вади системи управління безпекою дорожнього руху зумовлюють необхідність її докорінної перебудови. Означена система має ґрунтуватися на засадах: а) чіткого розмежування компетенції та ділянок відповідальності суб’єктів публічної адміністрації; б) позавідомчого контролю; в) “профілювання” структур, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху, звільнення їх від невластивих функцій і повноважень; г) централізованої координації виконавчо-розпорядчої діяльності в сфері безпеки дорожнього руху;

- *поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг.* Невпинне збільшення кількості транспортних засобів та критична зношеність дорожньої інфраструктури з особливою гостротою ставлять питання про активізацію будівництва, ремонту й реконструкції автомобільних доріг. На жаль, сьогодні це питання вирішується дуже повільно. За останні дев’ять років протяжність доріг загального користування збільшилась лише на 10 кілометрів (тобто на 0,005 відсотка), тоді як автопарк країни зріс щонайменше вдвічі. Переважна більшість вітчизняних доріг не відповідають технічним правилам, нормам і стандартам. З огляду на хронічне бюджетне недофінансування, темпи реконструкції вулично-дорожньої мережі впали до мінімуму. Величезну проблему становить брак технічних засобів організації руху. Загалом на українських дорогах “не вистачає” близько 70 тис. дорожніх знаків. У деяких містах працюють менше половини світлофорів. Далекими від оптимальних параметрів залишаються обсяги покриття та якість дорожньої розмітки.

За свою інертність у розв’язанні названих проблем суспільство змушене платити високу ціну. Через незадовільний стан доріг трапляються 32,7 відсотків усіх ДТП [8, 12]. Кореспондуючі збитки держави та громадян обчислюються десятками мільйонів гривень. І, що найгірше – розмінною монетою всезагальної безгосподарності почасти стають людські життя. Тільки протягом 2005-2008 років унаслідок аварій, спричинених дефектами дорожньої інфраструктури, загинули майже 5 тис. чоловік.

Пряма залежність основних показників безпеки дорожнього руху (аварійності, віктимності та ін.) від стану шляхів сполучення зумовлює пріоритетний характер відповідного напрямку інституціональної політики;

- *забезпечення високої якості підготовки водіїв.* У соціотехнологічній макроструктурі “водій – транспортний засіб – дорога” найменш надійною ланкою є водій. За інформацією Департаменту ДАІ МВС України, водії механічних транспортних засобів вчиняють 3,5 млн. порушень правил дорожнього руху на рік. З їх вини трапляються 65-75 відсотків усіх дорожньо-транспортних пригод [9, 1].

Значною мірою ця невтішна статистика обумовлена вадами існуючої системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв (як професіоналів, так і аматорів). Наразі рівень кадрового, технічного та навчально-методичного забезпечення спеціалізованих навчальних закладів гнітюче низький. Викладання в цих закладах “зосереджене” на розгляді теоретичних питань, тоді як прикладним аспектам водіння (зокрема, водінню в складних дорожніх умовах, поведінці в екстремальних ситуаціях тощо) приділяється недостатня увага. Таким чином, водій-початківець змушений набувати необхідних навичок самостійно, в умовах реальної дорожньої обстановки. А, як відомо, дорога – суворий учитель, котрий не вибачає помилок. Щороку недосвідчені водії (зі стажем до 2-х років) стають винуватцями близько 35 тис. аварій, у яких гинуть до 1,5 тис. чоловік.

Для порівняння: в країнах розвинутої автомобілізації (Канада, Нідерланди, Німеччина, США, Швеція та ін.) усереднені показники водійської деліктності є втричі меншими; питома вага правопорушень, учинюваних водіями з малим стажем керування, становить 10-12 відсотків

(в Україні – 22%). Наведені цифри переконливо свідчать про те, які перспективи в забезпеченні безпеки дорожнього руху здатна відкрити модернізація вітчизняної системи підготовки водіїв;

- *підвищення дорожньо-транспортної культури населення.* Величезна кількість правопорушень на автомобільному транспорті пояснюється не лише браком водійської майстерності, а й тотальним нігілізмом у питаннях дисципліни руху, вирішення спірних дорожніх ситуацій, соціальних стандартів поведінки водіїв і пішоходів. Як показують останні соціологічні дослідження, третина вітчизняних водіїв не співвідносять власні дії з інтересами інших учасників дорожнього руху, в усьому керуючись особистісними та егоїстичними міркуваннями. Кожний четвертий водій вважає нинішній рівень порядку й дисципліни на дорогах незадовільним. Причому визнання цього факту зовсім не свідчить про шанобливе ставлення до правил дорожнього руху: практично всі респонденти допускають можливість їх порушення за певних “сприятливих” умов (як-то: неконтрольованість дорожньої ділянки, відсутність поблизу транспортних засобів тощо). Що ж стосується пішоходів, то лише чверть з них при перетинанні проїзної частини послуговуються сигналами світлофора. Приблизно стільки ж – взагалі переходять дорогу не там, де це дозволено, а там, де їм зручно. Результат подібної легковажності закономірний: протягом 2006-2008 років в Україні зафіксовано 51390 ДТП за участю пішоходів (19037 – у 2006 році, 22038 – у 2007, 16316 – у 2008).

Висока соціальна толерантність до правопорушень та інших негативних аспектів дорожнього руху дозволяє зробити висновок про те, що існуюча система насадження дорожньо-транспортної культури є малоефективною. Будучи заснованою на примусових методах адміністрування, вона майже повністю вичерпала ресурс динамічного розвитку. Відтак, реалізація окресленого напрямку інституціональної політики тісно пов’язана з розробкою та застосуванням нових, прогресивних методик, здатних забезпечити формування у свідомості учасників дорожнього руху сталих установок на додержання вимог законодавства, взаємну повагу, нетерпимість до протиправних проявів;

- *підвищення надійності та безпечності транспортних засобів.* Аналіз причин аварійності на автомобільному транспорті дозволяє констатувати відсутність тенденції щодо збільшення кількості ДТП, обумовлених незадовільним технічним станом рухомого складу [10, 50]. Через несправності транспортних засобів трапляються близько 1 тис. аварій на рік, тобто 2,5-3 відсотки всіх дорожньо-транспортних пригод. За світовими мірками це далеко не критичний показник. Але він повністю нівелюється надвисоким рівнем смертності й травматизму: на кожні 100 ДТП, спричинених технічними несправностями автомобілів (мотоциклів, автобусів), припадають 25 загиблих і 100 поранених осіб. Загрозлива віктимологічна ситуація вимагає від держави вжиття комплексу невідкладних заходів, спрямованих на: підвищення вимог до конструкції транспортних засобів у частині забезпечення їх пасивної та активної безпеки; удосконалення контролю за технічним станом засобів пересування; посилення відповідальності за керування транспортними засобами із серйозними несправностями (дефектами рульового управління, гальмівної системи, тягово-зчіпного механізму автопоїзда тощо);
- *удосконалення медичного забезпечення безпеки дорожнього руху.* Істотний вплив на стан аварійності та тяжкість наслідків ДТП здійснює система медичного забезпечення. Від того, наскільки добре ця система організована, наскільки злагоджено функціонують її компоненти, наскільки повно вона відповідає об’єктивним соціально-економічним і дорожньо-транспортним умовам, залежать такі показники безпеки дорожнього руху, як загальна кількість автомобільних аварій, обсяг спричинених ними матеріальних збитків, питома вага загиблих і поранених внаслідок ДТП.

Ось лише декілька показових викладок статистики: незадовільний психофізіологічний стан водія є причиною 9-12 відсотків дорожньо-транспортних пригод, в яких щороку гинуть до 1 тис. чоловік; через несвоєчасне або неналежне надання медичної допомоги передчасно йдуть з життя 13 відсотків постраждалих у ДТП; надання першої допомоги протягом 9 хвилин після аварії дозволяє врятувати 90 відсотків важкопоранених, після 18 хвилин – шанси на порятунок зменшуються в 6 разів (до 15 відсотків); 91 відсоток жертв ДТП доставляються до медичних закладів попутним транспортом, при цьому ймовірність летального випадку становить 86,2%

(при транспортуванні штатним автомобілем швидкої допомоги відповідний показник дорівнює 66,3%, бригадою реанімації – 17,4%).

Тісна кореляція віктимологічних та медико-організаційних параметрів дорожнього руху зумовлює необхідність побудови сучасної, мобільної, соціально-орієнтованої системи медичного забезпечення, котра б гарантувала суворий медичний контроль за допуском до керування транспортними засобами, оперативне надання першої допомоги, кваліфіковане лікування та якісну медичну реабілітацію постраждалих від ДТП.

- *сприяння впровадженню інноваційних технологій, методик та інших досягнень науково-технічного прогресу в роботу системи забезпечення безпеки дорожнього руху.* Невпинне зростання динамічних параметрів дорожнього руху вимагає постійного вдосконалення форм і методів забезпечення його безпеки. Провідну роль у цьому процесі відіграють технічні засоби, програмні, інформаційні та інші технології, масштаби застосування яких дедалі збільшуються. Ще 10-15 років тому автоматичні комплекси стеження за дорожнім рухом, супутникові системи навігації, комп'ютерні емулятори дорожньої обстановки здавалися чимось далеким та ілюзорним, а зараз ми наочно можемо спостерігати ефект їх повсюдного впровадження.

Сьогодні досягнення науково-технічного прогресу (інформаційні системи, електронні прилади, високотехнологічні матеріали) використовуються в усіх сегментах вітчизняної системи забезпечення безпеки дорожнього руху: при конструюванні автомобільної техніки, при підготовці водіїв, при технічному огляді транспортних засобів, при регулюванні транспортних потоків, при нагляді за дорожнім рухом, при фіксації правопорушень, при веденні різноманітних обліків, при наданні медичної допомоги постраждалим від ДТП тощо. Водночас, як показує досвід провідних країн світу, перспективи подальшої “технологізації” дорожньо-транспортної сфери й надалі залишаються надзвичайно широкими. Наприклад, у Японії активно впроваджуються електронні комплекси “Driving Safety Support System (DSSS)”, засновані на роботі спеціальних інфрачервоних маяків, здатних збирати всебічну інформацію про дорожню обстановку та обмінюватись нею з навігаційною системою автомобілів. На дорогах Англії розпочато монтаж приладів серії “Traffic Light Warning Systems” (TLWS)”, які слідкують за погодними умовами, швидкістю руху та ступенем зносу шин транспортних засобів і передають відповідну інформацію водію через спеціальні світлодіоди, розташовані на узбіччях. У Шотландії та Уельсі небезпечні ділянки доріг облаштовуються засобами підсвітки “SolarLite”, котрі заряджаються від сонячних батарей і збільшують дистанцію нічної видимості з 90 до 900 метрів.

“За технічними інноваціями – майбутнє глобальної транспортної системи”, – пише Дж. Абрахам (J. Abraham), – “дана ідея повинна бути закладена в основу національної політики кожної держави, яка прагне в цю систему інтегруватись [11, 148]”. І доки наведений вислів буде співзвучним часу (а є всі підстави думати, що він ніколи не втратить актуальності), доти впровадження передових технологій, модернізація та розвиток технічного забезпечення значитимуться серед пріоритетів державної діяльності в сфері безпеки дорожнього руху;

- *активізація міжнародного співробітництва в сфері безпеки дорожнього руху.* Як показує світова практика, динамічний розвиток національних систем безпеки дорожнього руху можливий лише за умов тісного міжнародного співробітництва. Усвідомлюючи цей факт, Українська держава (в особі представників зацікавлених міністерств, відомств, органів місцевої влади) постійно приймає участь у роботі універсальних міжнародних структур, котрі опікуються проблемами транспортної безпеки: ЄС, ООН, Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), ЮНІСЕФ та інших. Під егідою названих організацій в Україні реалізуються масштабні проекти економічного, методичного та інформаційно-пропагандистського характеру (програми TWINNING, глобальні тижні безпеки дорожнього руху etc.) [12, 20-22].

Триває співпраця на міжурядовому рівні. З 1997 року Україна є повноправним членом Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ); з 1998 року – представлена в складі міжурядової комісії TRACECA (“Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia”). У рамках відповідних міжнародних програм здійснено ряд важливих кроків щодо розвитку дорожньої інфраструктури, залучення інвестицій у транспортний сектор, підвищення безпеки автомобільних перевезень, уніфікації правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

Постійно розширюються контакти з неурядовими організаціями, серед яких: Європейська федерація жертв дорожньо-транспортних пригод, Міжнародний союз автомобільного транспорту, об'єднання “Глобальне партнерство з безпеки дорожнього руху”, Міжнародна асоціація навчання водінню, Міжнародна федерація пішоходів та ін.

Разом із тим, окремі аспекти міжнародного співробітництва в сфері безпеки дорожнього руху потребують значно більшої уваги, ніж це має місце зараз. Наразі мляво протікає взаємодія з міжнародними фінансовими установами (основними донорами інвестицій), науковими закладами, державними органами, які репрезентують сектори національної безпеки, охорони здоров'я та освіти. При створенні амбітних міжнародних проектів Україна нерідко демонструє брак ініціативи, а при їх реалізації – задовольняється роллю “веденого”. Міжнародні симпозіуми, конгреси та конференції (йдеться про заходи представницького рівня) на вітчизняних теренах майже не проводяться.

Викладене свідчить про наявність широкого “простору” для вдосконалення форм міжнародної взаємодії в сфері безпеки дорожнього руху. Вказана обставина, а також життєва важливість міжнародного співробітництва взагалі, зумовлюють пріоритетний характер відповідного напрямку інституціональної політики.

Підсумовуючи дану частину дослідження, варто наголосити, що встановлення пріоритетних напрямів державної політики безпеки дорожнього руху має не лише теоретичне, а й вагомим практичне значення. “Окреслення (передусім, нормативне) пріоритетів державної діяльності – ключова фаза політикоформування. Наскільки б чіткими не були генеральна політична мета й детерміновані нею цілі, наявний ресурс далеко не завжди дозволяє їх повністю реалізувати. Рано чи пізно “провідник” політичної волі опиняється перед вибором: яким шляхом потрібно йти насамперед, які заходи потребують першочергового впровадження, якою ціллю можна пожертвувати заради вирішення глобальних задач. Нез'ясованість цих питань змушує діяти навмання, що загрожує серйозними перекосами та дисбалансами в сфері управління...”, – констатує Чарльз Бентам (С. Bantam) [13, 311]. Із застереженням британського політолога важко не погодитись. Додамо лише, що відсутність законодавчо- (або, принаймні, доктринально-) визначених напрямів державної політики нерідко призводить до їх обмеженої чи відверто хибної інтерпретації на підзаконному рівні нормотворення.

За прикладами далеко ходити не потрібно – досить проаналізувати зміст будь-якої вітчизняної програми або концепції з питань безпеки дорожнього руху. Так, приміром, серед пріоритетних шляхів (*читай – напрямів*) діяльності, окреслених Концепцією Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки, жоден не стосується питань галузевого управління, наукового забезпечення, міжнародного співробітництва. Не охоплені ці напрями й більшістю регіональних програм. Певний виняток становлять лише два документи (програми розвитку безпеки дорожнього руху в Харківській і Сумській областях), орієнтовані на розв'язання проблем управлінського характеру.

Взагалі, програми регіонального розвитку рідко вирізняються повнотою та коректністю в частині визначення пріоритетів безпеки дорожнього руху. Сформульовані пріоритети почасти не відповідають програмним завданням, не підкріплюються кореспондуючими організаційними заходами. Іноді відповідним формулюванням бракує конкретики, а інколи – належного ступеня узагальнення. Нерідко має місце банальна підміна понять, коли пріоритетні напрями державної діяльності ототожнюються з її цілями та способами реалізації.

Ще гостріше вказані недоліки проявляються на рівні місцевих (зокрема, міських і районних) програм. Лише в половині з них визначені пріоритети забезпечення безпеки дорожнього руху. Причому “свобода” їх інтерпретації переходить всі допустимі межі: під пріоритетними напрямами розуміється що завгодно, від “системи управління безпекою руху” до “встановлення світлофорів”.

У зв'язку з цим постає необхідність законодавчого закріплення пріоритетів інституціональної політики. Такий крок дозволить оптимізувати державну діяльність у сфері безпеки дорожнього руху, скерувати її у потрібне русло, забезпечити першочергове вирішення стратегічних задач. Крім того, він дасть змогу уникнути різнобою та численних методологічних помилок при визначенні пріоритетів безпеки дорожнього руху на місцях.

ЛІТЕРАТУРА

1. Редзюк А.М. Проблема безпеки дорожнього руху в Україні та заходи щодо суттєвого зменшення загиблих і постраждалих у ДТП / А.М. Редзюк // Автошляховик України. – 2005. – № 5. – С. 6-12.
2. Стадніченко Р.В. Методологічні засади визначення завдань і пріоритетів державної політики / Р.В. Стадніченко // Юрист. – 1998. – № 2. – С. 34-45.
3. Порушення правил обгону, зустрічного роз'їзду, проїзду перехресть та зупинок транспортних засобів загального користування: адміністративно-деліктний аспект // Транспорт і безпека. – 2002. – №10. – С. 14-21.
4. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Долгополова Марина Михайлівна; Національний університет внутрішніх справ. – Х., 2003. – 210 с.
5. Краткий политологический словарь / [Под ред. Р.В. Стадниченко]. – Ярославль: Изд-во: НЕО, 2003. – 530 с.
6. Фомин С.Д. Функциональный аспект государственно-политической деятельности / С.Д. Фомин // Актуальные проблемы государственного управления: сборник научных трудов. – Волгоград: Атлас, 2000. – №4. – С. 76-84.
7. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху / М. Микитюк // Право України. – 2005. – №5. – С. 81-85.
8. Залуга В.П. Пассивная безопасность автомобильной дороги / В.П. Залуга, В.Я. Буйленко. – М.: Транспорт, 1987. – 189 с.
9. Міленін О.Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юридичних наук: спец. 12.00.07 “Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / О.Л. Міленін; Національний університет внутрішніх справ. – Х., 2001. – 19 с.
10. Голубева Г.К. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями правил експлуатації автотранспортних засобів: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 / Голубева Галина Кирилівна; Національний університет державної податкової служби України. – К., 2008. – 233 с.
11. Abraham J. Road safety in global policy / J. Abraham // Transport & communications. – 2006. – № 11. – P. 148-154.
12. Столяров А.Л. Щодо діяльності ЄС у сфері безпеки дорожнього руху / А.Л. Столяров // Автошляховик України. – 2005. – №6. – С. 20-22.
13. Bantam C. New ways of political development / Bantam Charles. – Edinburgh, 1985. – 506 p.

УДК 351.862.8: 796.032 (477)

**ОКРЕМІ СКЛАДОВІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ СУСПІЛЬСТВА
ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ В УКРАЇНІ ЄВРО-2012**

Джагупов Г.В., к.ю.н., доцент

Харківський національний університет внутрішніх справ

У роботі досліджено питання забезпечення громадської безпеки, запобігання вчиненню злочинів і правопорушень під час проведення в Україні Євро-2012 і доведено, що необхідний примусовий вплив здійснюється для підтримання громадського порядку, безпеки суспільстві, для спрямування окремих громадян на додержання загальних норм поведінки.