

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ДОПОМОГОЮ АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ (НА ПРИКЛАДІ ДЕЯКИХ КРАЇН АЗІЇ ТА АФРИКИ)

У статті досліджено зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. Автор розглядає країни Азії (наприклад, Китай, Індію, Таїланд) та Африки (Туреччину, Єгипет тощо). Автор досліджує особливості фіксації за допомогою автоматизованих систем та констатує, що хаотичність руху, яка панує на місцевих дорогах, здатна шокувати навіть бувалих та досвідчених автомобілістів, які без зусиль пристосовувалися до дорожнього руху в інших країнах.

Ключові слова: автоматизовані системи, безпека дорожнього руху, клаксон, правила дорожнього руху, відеофіксація, фотофіксація, правопорушення, учасники дорожнього руху, шум, машина, транспорт.

В статье исследован зарубежный опыт обеспечения безопасности дорожного движения с помощью автоматизированных систем. Автор рассматривает страны Азии (например, Китай, Индию, Таиланд) и Африки (Турцию, Египет и так далее). Автор исследует особенности фиксации с помощью автоматизированных систем и констатирует, что хаотичность движения, которая царит на местных дорогах, способна шокировать даже бывалых и опытных автомобилистов, которые без труда приспособились к дорожному движению в других странах.

Ключевые слова: автоматизированные системы, безопасность дорожного движения, клаксон, правила дорожного движения, видеофиксация, фотофиксация, правонарушение, участники дорожного движения, шум, машина, транспорт.

The article learns foreign experience of ensuring road safety through automated systems. The author considers such Asian countries as China, India, Thailand and Africa, Turkey, Egypt and others. The author examines the characteristics of fixation with automated systems and notes that the chaotic motion that prevails on local roads, can shock even experienced motorists who could easily adapt to traffic in other countries.

Key words: automated systems, road safety, klaxon, traffic rules, videofixation, photofixation, offense, road users, noise, car, transport.

Постановка проблеми. Наявність засобів швидкого пересування, поставки продовольчих і промислових товарів є невід'ємним елементом сучасного життя. Серед таких засобів провідне місце належить автомобільному транспорту.

Автомобілізація наразі стала тотальною, і це призводить не лише до позитивного використання автомобільного транспорту на користь людини і суспільства, але й до вчинення різноманітних правопорушень. Нині в Україні кількість адміністративних правопорушень, пов'язаних із транспортними засобами, збільшується.

Детально дослідивши дані, представлені Всесвітньою організацією охорони здоров'я, можна підсумувати, що щорічно у світі у ДТП гине 1,3 мільйона осіб і 30–50 мільйонів отримують травми. До 2030 року ця проблема стане вдвічі небезпечнішою, ніж СНІД та в 4 рази небезпечнішою, ніж туберкульоз. Якщо не вжити жодних заходів до 2020 року, то смертність у ДТП підвищиться до 80%, цифри жахливі.

Проаналізувавши поквартально статистику аварійності на дорогах України в 2016 році, можна дійти висновку, що аварійність з кожним кварталом росте. З 1 січня по 30 квітня 2015 року

по Україні загалом було скоєно 38 763 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), а за той же період 2016 року – 44 067 ДТП. Ми прослідковуємо явну тенденцію до збільшення ДТП різних видів (зіткнення, перекидання, наїзд на транспортний засіб, що стоїть; наїзд на транспортний засіб, що стоїть, наїзд на перешкоду, наїзд на пішохода, наїзд на велосипедиста та інші ДТП). Така ж тенденція притаманна й адміністративним правопорушенням.

Саме тому важливим є вдосконалення положень чинного законодавства та науки адміністративного права задля забезпечення ефективного адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. Важливим елементом також є наявність державного захисту законних інтересів громадян у зазначеній вище сфері.

Здійснення правового регулювання використання автоматизованих систем у сфері безпеки дорожнього руху забезпечується нормами багатьох галузей права (конституційне, інформаційне, господарське тощо), але все ж хотілося б наголосити, що вагоме місце у цій сфері відведено адміністративно-правовим нормам, на основі яких здійснюється і притягнення винних до адміністративної відповідальності, зафіксованої за допомогою автоматизованих систем, і адміністративні аспекти фіксації порушень правил дорожнього руху (далі – ПДР) тощо

Аналіз останніх досліджень і публікацій з теми. Окремі аспекти, які так чи інакше стосуються зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем, були предметом дослідження таких учених, як О.В. Берест, Ю.Л. Бриндіков, А.В. Бричук, В.В. Введенська, М.М. Долгополова, В.В. Сгупенко, В.А. Кашканов, М.П. Климчик, Н.І. Кожуховська, М.В. Лазаренко, П.П. Луцюк, В.В. Маслюк, М.А. Микитюк, В.А. Мисливий, О.Л. Міленін, О.М. Мойсюк, А.М. Подоляка, О.Ю. Салманова, Л.І. Сопільник, М.М. Стецька, Я.І. Хом'як, В.В. Чернов та багато інших. Однак усі вони розкрили лише окремі аспекти адміністративно-правових засад у цій сфері.

Мета статті полягає в тому, щоб на основі чинного законодавства та на основі думок з цієї проблеми вчених визначити особливості зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем (на прикладі деяких країн Азії та Африки).

Виклад основного матеріалу. Забезпечення безпеки дорожнього руху на сучасному етапі розвитку української держави є однією з найбільш актуальних соціальних і правових проблем. Ситуація, що склалася, потребує негайного вжиття дієвих заходів щодо зниження аварійності та профілактики правопорушень на дорогах. Досвід зарубіжних країн свідчить, що активне використання сучасних технічних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху – це одна з головних складових зниження аварійності, своєчасного реагування на правопорушення та створення сприятливих умов для всіх учасників дорожнього руху [1, с. 8].

Досліджуючи зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем на прикладі деяких країн Азії, слід торкнутися досвіду такої самотутньої країни, як Індія. З неї ми і розпочнемо наше дослідження.

Головна особливість правил дорожнього руху в Індії – відсутність будь-яких правил. Хаотичність руху, що панує на місцевих дорогах, здатна шокувати навіть бувалих та досвідчених автомобілістів, які без зусиль пристосовувалися до дорожнього руху в інших країнах [2, с. 24].

Незважаючи на те, що місцеві автомобілісти та інші учасники дорожнього руху не дотримуються ніяких формальних правил, аварії в Індії бувають дуже рідко, а аварії де гинуть люди, взагалі є рідкісною трагедією. Якщо спостерігати за досить жвавими дорогами хоча б декілька хвилин, то можна помітити, що цей хаотичний рух є цілком впорядкованим [2, с. 24].

Водії транспортних засобів активно «спілкуються» між собою за допомогою клаксонів та мови жестів, і це дозволяє їм уникати зіткнень. Шум від клаксонів на деяких великих дорогах не стихає буквально ні на хвилину [2, с. 24].

Якщо все ж таки є бажання чи необхідність покататися по дорогах Індії (Індостану), машину краще брати велику. У країні діє негласне правило: маленький транспорт пропускає більш габаритний. Чим більша машина, тим більше її будуть «поважати» на дорозі. Саме тому треба враховувати, що легкові автомобілі зобов'язані пропускати грузовики, а ті своєю чергою – фури. І при цьому зовсім неважливо, хто по якій смузі чи дорозі їде і що говорять правила. Слід також загадати, що рух в Індії – лівосторонній [3, с. 21].

Правил дорожнього руху турецькі водії дотримуються досить умовно. Так само умовно вони ставляться і до сигналів [3, с. 21]. Наприклад, тут люблять посигналізувати і «поморгати» дальнім світлом просто так – вітаючи іншого водія. Повертати і розвертатися турецькі водії можуть абсолютно в будь-якому місці дороги, не включаючи при цьому поворотник. Уночі нікого не дивує рух автомобілів без фар, а фури спокійно зупиняються на узбіччі без габаритних сигналів.

Із розумінням водії ставляться до ситуації, коли хтось встає на дорозі з однією смугою для руху, щоб висадити пасажера. «Задні» машини будуть чекати. Але слід затриматися на світлофорі, як позаду почнуть настирливо гудіти. Турецькі водії з легкістю можуть обігнати автомобіль у той момент, коли він обганяє інший. Хаосу на дорогах додають і пішоходи: вони перебігають дорогу прямо перед авто, що їдуть на великій швидкості абсолютно в будь-якому місці незалежно від того, є там пішохідний перехід чи ні [3, с. 21].

Пересигналізувати турецьких водіїв можуть хіба що єгипетські. Їх транспортні засоби практично взагалі не їздять мовчки. Клаксон використовується тут не тільки як засіб спілкування, але просто як інформаційний сигнал: машина їде. До світлових сигналів ставлення таке ж. Гальмуючи, вони можуть включити аварійку, але спокійно зупинитися вночі посеред дороги без габаритних вогнів. Єгиптянин може запросто зупинитися на зелене світло, але додати газу на червоне. Будь-які складні ситуації на дорозі тут, як правило, вирішують в особистій розмові, при цьому активно використовуючи жести та сигнал. Ситуація ще ускладнюється тим, що контролю за рухом транспорту практично немає. Відсутні і патрулі, які б сліdkували за виконанням правил (точніше вони є, але тільки на папері), зазвичай немає дорожніх знаків та дорожньої розмітки. Такий безлад на дорогах Єгипту частково пов'язаний з історією країни. У 1967 році Єгипет отримав поразку у війні з Ізраїлем. Синайський полуострів був окупований, а в центральні райони хлинув потік біженців. Проблема безробіття загострилась. Щоб хоч якось покращити ситуацію, дорожня поліція стала видавати водійські права будь-кому, хто хотів працювати шофером. Унаслідок цього в Єгипті виросло декілька поколінь водіїв, котрі сіли за кермо, взагалі не здогадуючись про існування правил дорожнього руху. Пройшли роки, але стиль водити машину саме таким чином залишився [4, с. 21].

Цікавим є досвід водіїв Аргентини, хоча ця країна й не є безпосереднім предметом нашого дослідження. Для того, щоб здолати нерегульоване перехрестя в Аргентині, треба знати одну особливість – перед перехрестям водій має натиснути на гудок. Хто перший подав сигнал, той перший і проїжджає перехрестя. До швидкісного режиму тут треба ставитися обережно – на дорогах встановлено багато «лежачих поліцейських». Тільки ніякої дорожньої розмітки на них зазвичай немає, саме тому здалеку обмеження швидкості не видно [4, с. 21].

На дорогах Об'єднаних Арабських Еміратів відстань між радарми становить від 5 до 10 км. У найближчих планах Міністерства внутрішніх справ Об'єднаних Арабських Еміратів встановити радари через кожні 2 км. Така вимога сьогодні вже діє, але лише на ділянці швидкісної магістралі, котра з'єднує Дубаї зі столицею Об'єднаних Арабських Еміратів Абу-Дабі [2].

Продовжуючи наше дослідження зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем на прикладі деяких країн Азії, слід торкнутися досвіду такої густонаселеної країни, як Китай.

За даними Bloomberg за останні два роки в Китаї зібрали найбільшу кількість автомобілів порівняно з іншими країнами світу – 22, 1 млн. у 2013 році та 23,7 млн. у 2014 році. За прогнозами експертів 2015 рік стане рекордним, і ця цифра підніметься вище 25 млн. одиниць [3, с. 24].

Так, в Пекіні парк автомобілів перевищує 2 млн. машин, і така ситуація спостерігається ще як мінімум у десяти містах, включаючи Шанхай. Мільйон машин рухається ще в 35 містах КНР. Для розвантаження доріг у Китаї діє ряд програм. Наприклад, програма, яка кожного дня дозволяє виїхати на дорогу тільки певній кількості машин. Робиться це досить просто: складається календар з цифрами державних номерів, котрим дозволено виїхати в місто в певні дні. Теоретично виїхати на вулицю можна, коли цифри не співпадають, але досить суттєвий штраф буде виписуватися під час кожного проїзду під камерами фото- або відеофіксації. Щоб не з'являлися водії, які готові платити штраф, щоб їздити на машині за бажанням, було також введено бальну систему. Декілька порушень – і ось ти вже позбавляєшся водійського посвідчення. Саме через це китайцям вдається стримувати трафік. Китайська газета «Beijing Youth Daily» передає, посилаючись на службовця дорожньої поліції в одному з міст провінції Гуандун, розташованої на півдні Китаю, що шанси покарати автомобілістів, «спійманих» на камеру за перевищення швидкості або інше порушення, чи знятих із закритими номерами або з фальшивими, дуже низькі. Прилад для зміни табличок «на льоту» коштує в Китаї близько 115 дол., його можна спокійно знайти у відкритому доступі [3, с. 24].

Найбільше в Тайланді вражають дороги з хаотичним рухом, після яких розумієш, що українські водії «золоті». Звичайно, тут є і правила дорожнього руху (далі – ПДР), і штрафи, бензин коштує, як і в Україні, а ось дороги в Тайланді – прекрасні. За містом розганяєшся до 170 км і не відчуваєш швидкості. На дорогах встановлюють незвичайні вказівники, щоб водії

зменшували швидкість, є «лежачі поліцейські» в 3D форматі, коли натрапляєш на нього, то мимоволі пригальмовуєш, стоять також бутафорні поліцейські патрульні машини, які від справжніх не відрізнити [5, с. 24].

Висновки. Головна особливість правил дорожнього руху в Індії – відсутність будь-яких правил. Незважаючи на те, що місцеві автомобілісти та інші учасники дорожнього руху не дотримуються ніяких формальних правил, аварії в Індії бувають дуже рідко, а аварії, в яких гинуть люди, є рідкісною трагедією. Якщо спостерігати за досить жвавими дорогами хоча б декілька хвилини, то можна помітити, що цей хаотичний рух є цілком впорядкованим. Водії транспортних засобів активно «спілкуються» між собою за допомогою клаксонів та мови жестів, і це дозволяє їм уникати зіткнень. Шум від клаксонів на деяких великих дорогах не стихає буквально ні на хвилину.

Для розвантаження доріг у Китаї діє ряд програм. Наприклад, програма, яка кожного дня дозволяє виїхати на дорогу тільки певній кількості машин. Робиться це досить просто: складається календар з цифрами державних номерів, котрим дозволено виїхати в місто в певні дні. Теоретично виїхати на вулицю можна, коли цифри не співпадають, але досить суттєвий штраф буде виписуватися під час кожного проїзду під камерами фото- або відеофіксації.

У Тайланді на дорогах встановлюють незвичайні вказівники, щоб водії зменшували швидкість, є «лежачі поліцейські» в 3D форматі, стоять також бутафорні поліцейські патрульні машини, які від справжніх не відрізнити.

Список використаних джерел:

1. Бричук А.В. Фото-, відеофіксація порушень правил дорожнього руху в Україні / А.В. Бричук, В.В. Введенська // Молодь за безпеку дорожнього руху : матеріали міжвузівської курсантсько-студентської науково-практичної конференції (Донецьк, 16 травня 2014 р.). – Донецьк : Донецький юридичний інститут, 2014. – С. 8–10.
2. Коняев С.А. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения / С.А. Коняев, И.И. Золотарев // Вестник Воронежского института МВД России (Выпуск № 3 / 2013) : [Электронный ресурс] // Вестник Воронежского института МВД России. – 10 декабря 2016. – Режим доступа : <http://cyberleninka.ru/article/n/ob-effektivnosti-ispolzovaniya-sredstv-avtomatizirovannoy-fiksatsii-administrativnyh-pravonarusheniy-v-preduprezhdenii-dtp-i>.
3. Лазаренко М.В. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем / М.В. Лазаренко // Актуальні проблеми держави і права. – 2014. – Випуск 1. – С. 81–84.
4. Особенности национального вождения в разных странах / Всеукраинское еженедельное Интернет-обозрение от 1–14 сентября. – № 33–34. – С. 21.
5. Чернов В. Национальные особенности вождения / В. Чернов // Всеукраинский популярный еженедельник от 14–20 июля 2015. – № 28. (762). – С. 24–25.
6. Чернов В. Страна улыбок : эмигранты о Таиланде / В. Чернов // Всеукраинский популярный еженедельник (Семья) от 19–25 января 2016. – № 3 (789) – С. 24–25.