

УДК 656.13

Семченко Н.О.¹, Каменєв Д. О.²

¹ доц. ХНАДУ

² студ. гр. Т-32-18 ХНАДУ

ВПЛИВ СОЦІАЛЬНИХ І ЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ НА БЕЗПЕКУ РУХУ

За даними Всесвітнього банку в 2016 році світовий автомобільний парк налічував 1,33млрд. автомобілів, населення країн світу становить 7,7 млрд. жителів. Середня кількість автомобілів на 1000 жителів планети дорівнює 180 одиниць. Але по країнах світу кількість автомобілів на 1000 жителів розподілена вкрай нерівномірно. Також нерівномірно розподіляється аварійність по країнах. У зв'язку з цим становить інтерес виявлення зв'язків між результатами рейтингових оцінок рівня життя людей в різних країнах, рівнем автомобілізації і рівнем безпеки дорожнього руху, характерним для цих країн.

Спроба визначити взаємозв'язок між рівнем автомобілізації, ВВП на душу населення і середньою заробітною платою по всіх країнах світу не дала

належних результатів із-за великого розкиду даних. Єдине, про що свідчить розподіл – із збільшенням ВВП і ЗП рівень автомобілізації збільшується.

Подальший аналіз було виконано по регіонах світу для країн, що мають населення більше 1 млн. і кількість автомобілів на 1000 жителів більше 50.

В економічно розвинених країнах Європи, незалежно від величини валового внутрішнього продукту і середньої заробітної плати рівень автомобілізації становить від 500 до 600 авт./1000 жителів.

Залежність рівня автомобілізації Європейських країн «наздоганяючого» розвитку, з валовим внутрішнім продуктом на одну особу до 20000 \$ і середньою заробітною платою до 1000 \$, від величини валового внутрішнього продукту на одну особу і середньої заробітної плати лінійна. Звертає на себе увагу, що при самій низькій заробітній платі в Європі, кількість автомобілів на душу населення в Україні більше, ніж в деяких країнах з більш високими зарплатами.

В країнах Азії і Океанії спостерігається чітка поліноміальна залежність між рівнем автомобілізації країн, ВВП і ЗП, за винятком Сінгапуру. Аналогічні залежності отримані нами для країн Північної та Центральної Америки і Карибського басейну, Близького сходу, а також Африки і південної Америки.

В усіх країнах світу із збільшенням валового внутрішнього продукту і середньої заробітної плати кількість автомобілів на 1000 жителів зростає. В країнах Європейського регіону з великим рівнем автомобілізації спостерігається насичення на рівні 500-600 автомобілів на 1000 жителів. Деякі країни (Сінгапур, Китай) вводять примусові обмеження на придбання автомобілів. В країнах з високим рівнем корупції (Лівія, Венесуела, Україна, Сербія, Болгарія, Білорусь та інші) рівень автомобілізації перевищує загальні тренди у відповідних регіонах.

Для оцінки рівня автотранспортної аварійності і проведення порівняльних досліджень найбільш часто використовуються два показники: «Соціальний ризик» і «Транспортний ризик», введені в 1949 році професором з Великобританії Р. Смідом.

Показник соціального ризику, являє собою залежність відношення кількості загиблих у результаті ДТП на 100 тис. населення країни від рівня автомобілізації.

Залежність соціального ризику виконана для країн Європейського регіону з рівнем автомобілізації більше 200 авт./1000 жителів описується поліноміальною моделлю. Звертає на себе увагу, що лише Боснія і Герцеговина та Росія має гірші, ніж Україна показники соціального ризику.

Аналогічні залежності отримані нами для країн Азії і Океанії, а також Північної та Центральної Америки і Карибського басейну. Що стосується регіонів Близького Сходу, Африки і Південної Америки, поле розсіювання

соціальних ризиків в них не залежить від рівня автомобілізації і моделюванню не підлягає. Кількість загиблих на 100тис. жителів в країнах цих регіонів вкрай високий і коливається від 10 до 35 осіб.

В регіонах світу, де відстежується залежність соціальних ризиків від рівня автомобілізації спостерігаються мінімальні соціальні ризики при значеннях автомобілізації 600-700 автомобілів на 1000 жителів. Це підтверджує попередній висновок про наявність оптимального рівня автомобілізації, при якому сучасний рівень організації дорожнього руху може забезпечити найменші соціальні ризики.

Аналогічний аналіз по країнах регіонів світу був виконаний по оцінці залежності транспортного ризику, який являє собою залежність відношення кількості загиблих у результаті дорожньо-транспортних пригод до 10 тис. автомобілів в країні від рівня автомобілізації.

Транспортні ризики також мають мінімальні значення приблизно при тому ж рівні автомобілізації (рисунк 1).

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Global status report on road safety 2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://apps.wdo.int/iris/bitstream/handle/9789241565684>
2. Блинкин М. Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции / М. Я. Блинкин, Е. М. Решетова. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. – 240 с.
3. Семченко Н. О. Дослідження впливу економічних факторів на рівень автомобілізації/ Н. О. Семченко // Комунальне господарство міст. – Х., 2020. – Том 6. - Випуск 159. – С.161-168