

Технічні науки

Зливко Петро Вадимович

студент

Національного транспортного університету

Зывко Петр Вадимович

студент

Национального транспортного университета

Zlyvko Petro

Student of the

National Transport University

**ЗАЛЕЖНІСТЬ РІВНЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАВМАТИЗМУ ВІД
РІВНЯ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ.**

**ЗАВИСИМОСТЬ УРОВНЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАВМАТИЗМА
ОТ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ**

**DEPENDENCE OF LEVEL OF CAR INJURIES ON MOTORIZATION
LEVEL**

***Анотація.** В статті розкривається питання про рівень автомобілізації в країнах світу, вплив економічного розвитку на купівельну спроможність населення та попит на авто. Візуально наведено дані щодо кількості авто на 1000 жителів в країнах. Згідно деяких всесвітніх досліджень, рівень автомобільного травматизму збільшується прямо пропорційно до рівню автомобілізації. Але при досягненні певної відмітки рівня ВВП на душу населення, ця залежність зменшується.*

***Ключові слова:** автомобілізація, мобільність, рівень життя, економічний зріст, аварійність, смертність, ДТП.*

Аннотация. В статье раскрывается вопрос об уровне автомобилизации в странах мира, влиянии экономического развития на покупательскую способность населения и спрос на авто. Визуально представлены данные по количеству авто на 1000 жителей в развивающихся странах. Согласно некоторым всемирным исследований, уровень автомобильного травматизма увеличивается прямо пропорционально уровню автомобилизации. Но при достижении определенной отметки уровня ВВП на душу населения, эта зависимость уменьшается.

Ключевые слова: автомобилизация, уровень жизни, экономический рост, аварийность, смертность, ДТП.

Summary. The article reveals the level of motorization in the world, the impact of economic development on the purchasing power of the population and the demand for cars. Visually, data on the number of cars per 1,000 inhabitants in the countries. According to some worldwide studies, the level of car injuries increases in direct proportion to the level of motorization. But when a certain level of GDP per capita is reached, this dependence decreases.

Key words: motorization, standard of living, economic growth, accidents, mortality, road accidents.

Існує складний взаємозв'язок між дорожньо-транспортним травматизмом, кількістю автомобілів і економічним розвитком в різних країнах світу. Періоди економічного зростання, як правило, супроводжуються підвищенням мобільності людей і зростанням попиту на транспортні засоби. Так само в цей час зростає обсяг транспортних потоків, а разом з ним збільшується і кількість аварій і травм.

На сьогоднішній день, 600 автомобілів на 1000 населення - це цілком нормальний середній показник для європейської країни Наприклад,

в Польщі цей індекс відповідає 571 авто на 1 тис. жителів, в Німеччині — 555 авто, в Фінляндії — 604 (але це дані на 2016 рік, наразі поточна ситуація відрізняється в бік збільшення). Поруч з Україною у рейтингу знаходяться Бразилія (249), Сербія (252), Боснія і Герцеговина (236), Антигуа і Барбуда (230), Оман (225). Ну а одним зі світових лідерів за показником кількості авто на 1 тис. жителів є США з рівнем більш ніж 800 авто.. Україна на тлі європейських країн виглядає досить скромно .Середнє значення для країни становить 257 автомобілів на 1000 населення. Хоча в деяких містах України цей рівень вже перевищений. Наприклад, в столиці кількість авто перевищила 400 авто на 1000 жителів.

Переважно українці користуються вживаними автівками. У 2020 році частка придбаних вживаних автомобілів становила 80% – 353,4 тисячі проти 85,5 тисячі нових.

Базуючись на раніше сказаному, рівні автомобілізації можна розділити на дві умовні межі. Перший максимальний рівень автомобілізації, при якому становить орієнтовно 850-900 автомобілів на 1000 населення - «американським», а другий при 650-700 автомобілів на 1000 населення - «європейським». Існують країни, де рівень автомобілізації досягає 1000 легкових автомобілів на 1000 населення і більш (Монако, Ліхтенштейн). Але ці країни швидше виняток, ніж правило [1].

Негативними сторонами процесу автомобілізації є кримінальний автобізнес, тіньова економіка, дорожньо-транспортні події, загострення екологічних проблем.

При економічному зростанні збільшуються доходи населення, що створює додатковий попит на всі види транспортних послуг, включаючи попит на легкові автомобілі. Але, як видно, існує якась межа зростання автомобілізації. Максимальний рівень автомобілізації спостерігається в США (843 легкових автомобіля на 1000 наявного населення у 2010 році). В

останні роки в США стабілізувався щорічний автомобільний пробіг і рівень автомобілізації. Цей рівень вже досить довгий час не змінюється і стабілізувався він при рівні 45-50 тис. Доларів ВВП на душу населення.

Другим цікавим прикладом є Норвегія, рівень автомобілізації якої вже довгий час не перевершує 700 легкових автомобілів на 1000 населення і де ВВП на душу населення становить майже 100 тис. доларів. Різниця між США і Норвегією, швидше за все, лежить в області транспортного законодавства, яке має більш жорсткі рамки в країнах Європи.

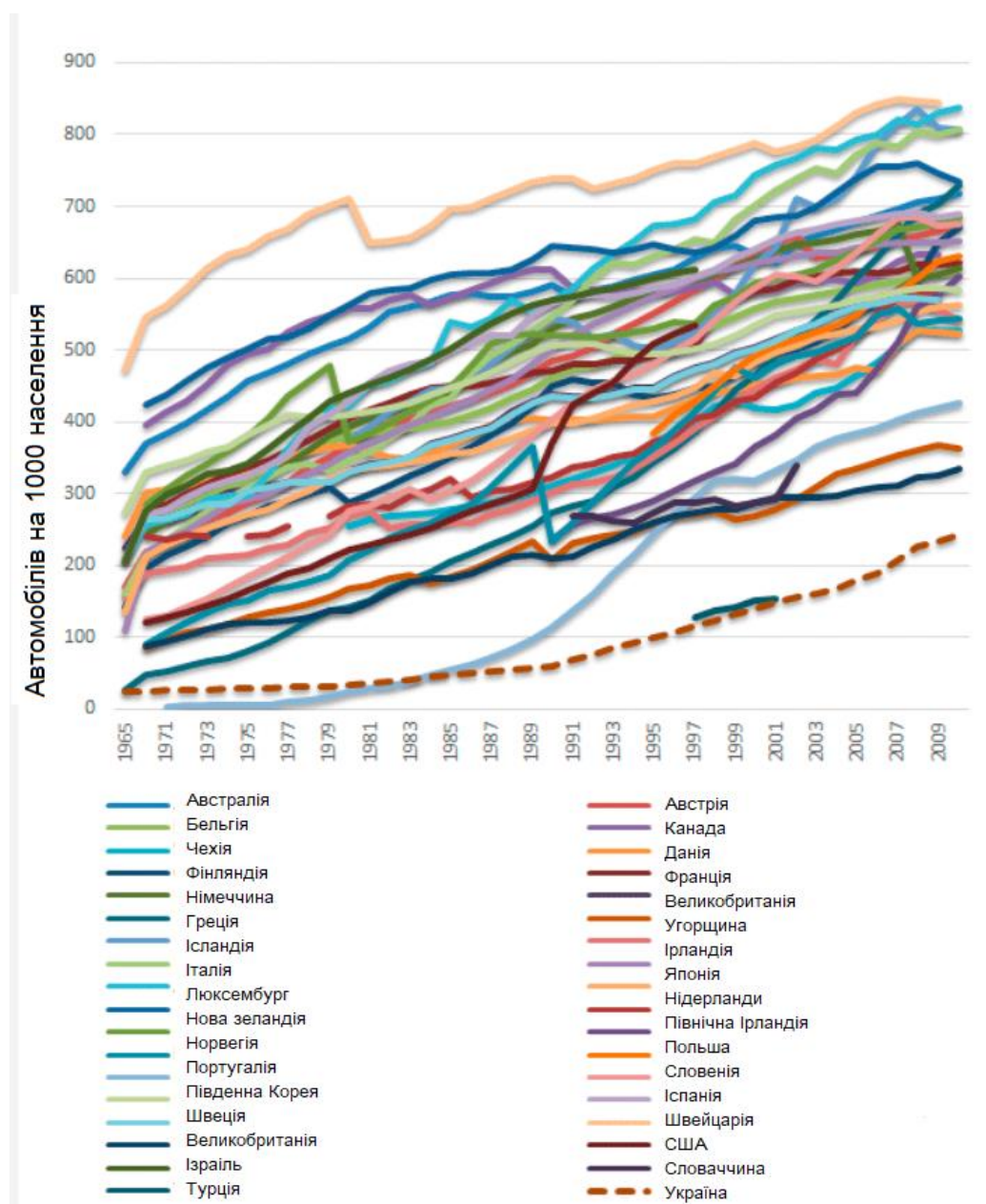


Рис. 1. Рівень автомобілізації в період 1965 - 2010 років

Існує безліч досліджень, в яких вивчалися взаємозв'язки між дорожньо-транспортним травматизмом і іншими соціально-економічними показниками. Так, наприклад, існує зв'язок між загальним рівнем смертності (загиблі на 100 тисяч населення) і ВВП на душу населення. В одній з доповідей Світового банку [2] розглядаються дані по 88 країнам за період з 1963 по 1999 рік. Одним з головних висновків цього дослідження стало виявлення різкого зростання рівня смертності на душу населення в міру зростання валового внутрішнього продукту (ВВП) - але тільки при низьких рівнях ВВП на душу населення, максимально до 6100-8600 доларів США. Після досягнення цього максимального показника рівень смертності на душу населення починає знижуватися [3]. Результати згаданої доповіді також показали, що рівень смертності на один транспортний засіб різко знижувався, коли ВВП на душу населення перевищував 1180 доларів США (в міжнародній вартості долара на 1985 рік).

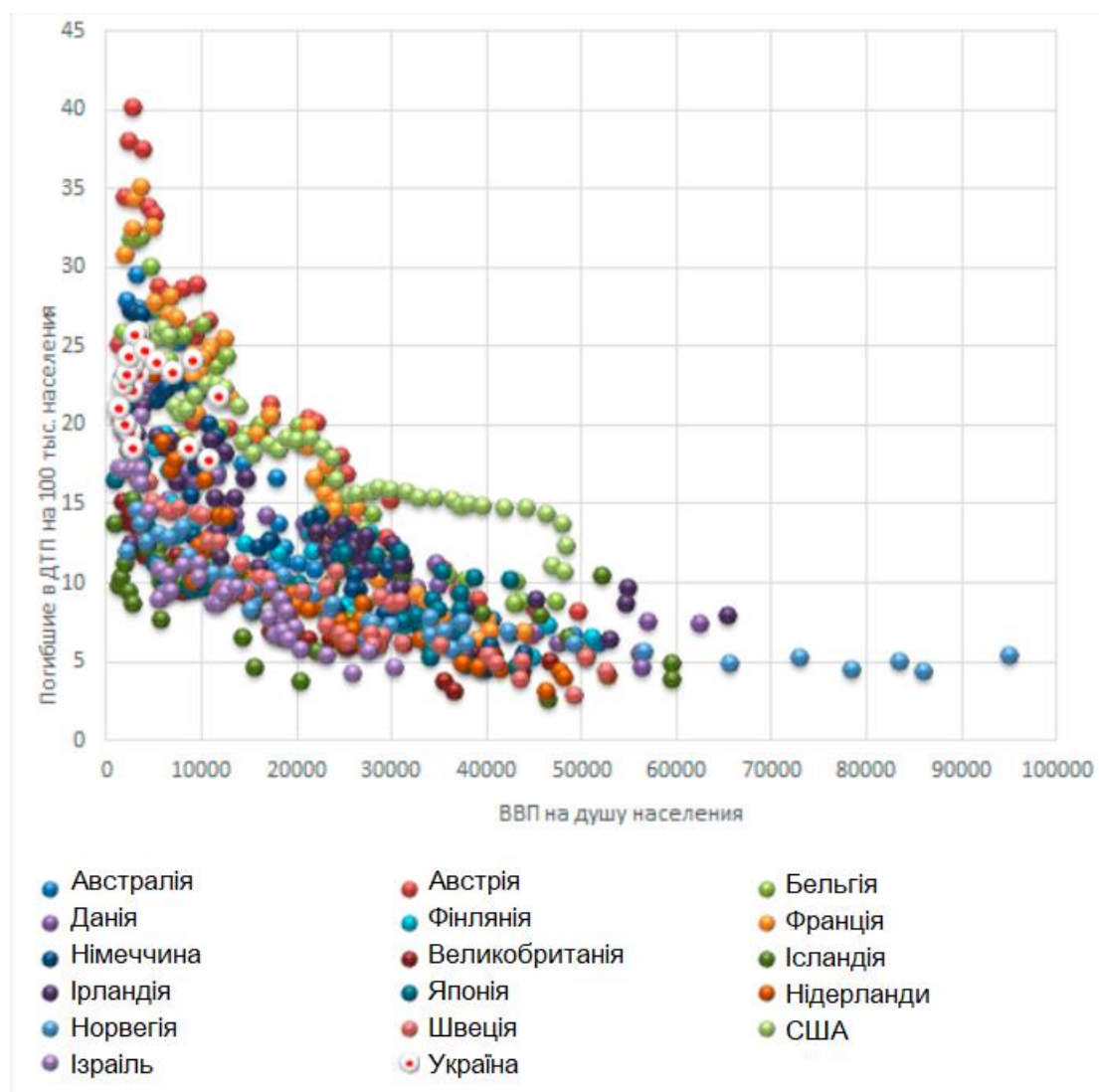


Рис. 2. Зв'язок між рівнем автомобілізації і ВВП на душу населення в деяких країнах світу. Розрахунок на основі даних IRTAD за період з 1965 року

Висновок. У представлених емпіричних результатах проявляється важливий внесок економічного розвитку в мобільність, що призводить до підвищення автомобілізації і підвищенню уразливості. Багато досліджень показали, що проблема дорожньо-транспортного травматизму - багатостороння; вона відображає динамічний розвиток багатьох умов і подій, як на економічному, так і на соціальному рівні.

Література

1. Вахненко Р. В. Автомобілізація: плюси та мінуси (соціально-економічні наслідки). Тихоокеанський інститут географії ДВО РАН, 2002.
2. Kopits E., Cropper M. Traffic fatalities and economic growth. Washington, DC, The World Bank, 2003 (Policy Research Working Paper No. 3035).
3. Доповідь про безпеку дорожнього руху в світі. МОЗ, 2004.