



ДТП и смертность в России

Над темой номера работали



Анатолий
ВИШНЕВСКИЙ



Тимур
ФАТТАХОВ

Внешние причины - один из трех главных классов причин смерти в России

Согласно Международной классификации причин смерти (МКБ-10), дорожно-транспортные происшествия (ДТП) относятся к классу внешних причин смерти (класс XX МКБ).

За 1980-2010 годы от внешних причин смерти в России умерло 8 миллионов человек, в том числе за 1990-2010 годы - 6,1 миллиона (рис. 1).

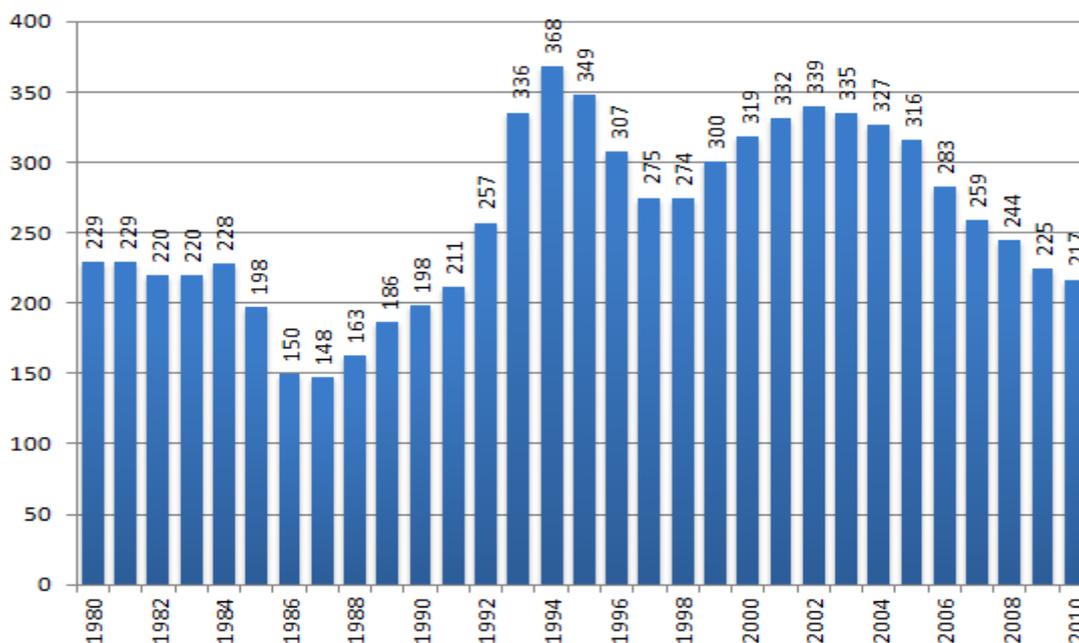


Рисунок 1. Число умерших от внешних причин в России, 1980-2010, тысяч

Источник: Росстат.

Внешние причины – один из трех главных классов причин смерти в России. По числу и доле обусловленных внешними причинами смертей они соперничают с новообразованиями (рис. 2).

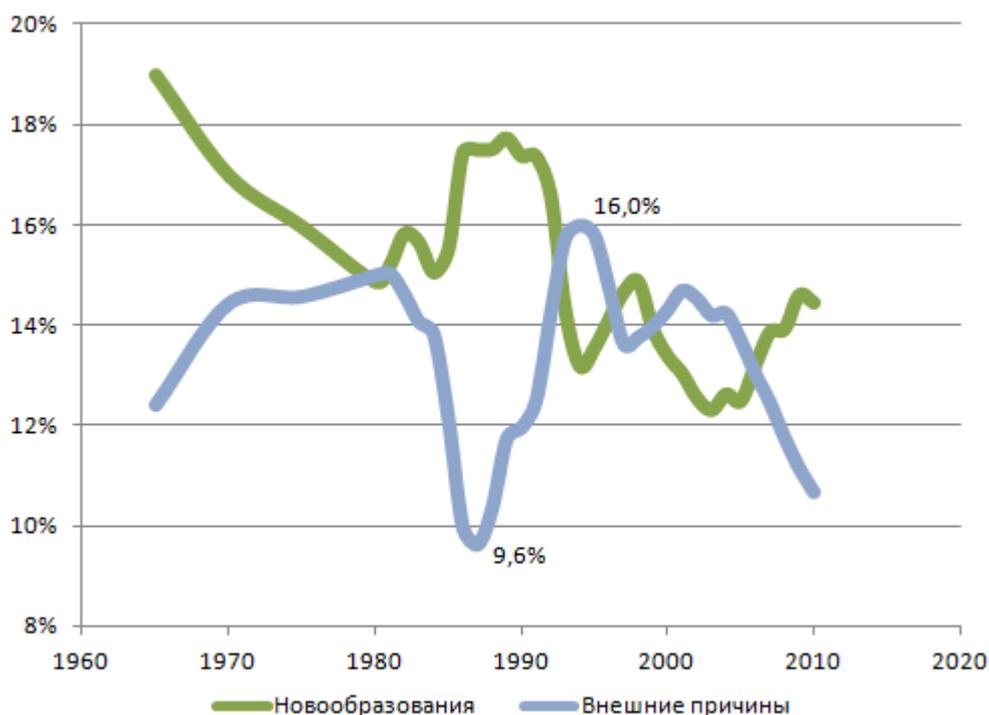


Рисунок 2. Доля умерших в России от внешних причин и новообразований, 1960-2010, %

Источник: Росстат.

Даже после заметного снижения доли внешних причин в общем числе смертей после 1995 года, когда она достигла максимума (16%), в 2010 году они обусловили почти 11% всех смертей в России – намного больше, чем фиксируется, как правило, в развитых странах. И даже в 1987 году, когда эта доля в России была минимальной за последние 50 лет (9,6%), она была в разы больше, чем в таких европейских странах, как Великобритания, Германия, Испания или Италия в 2010 году.

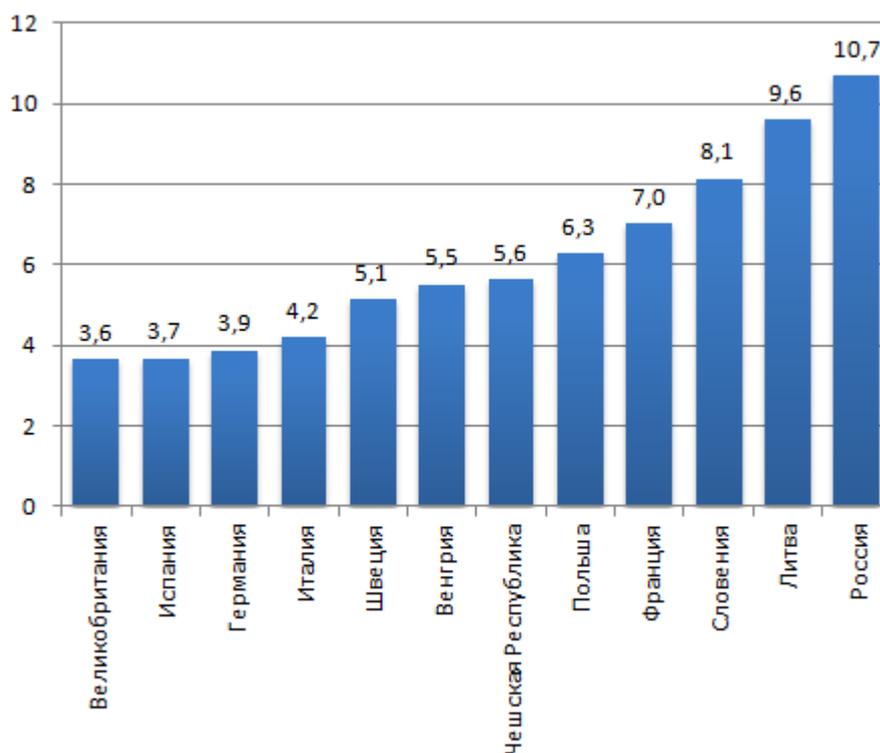
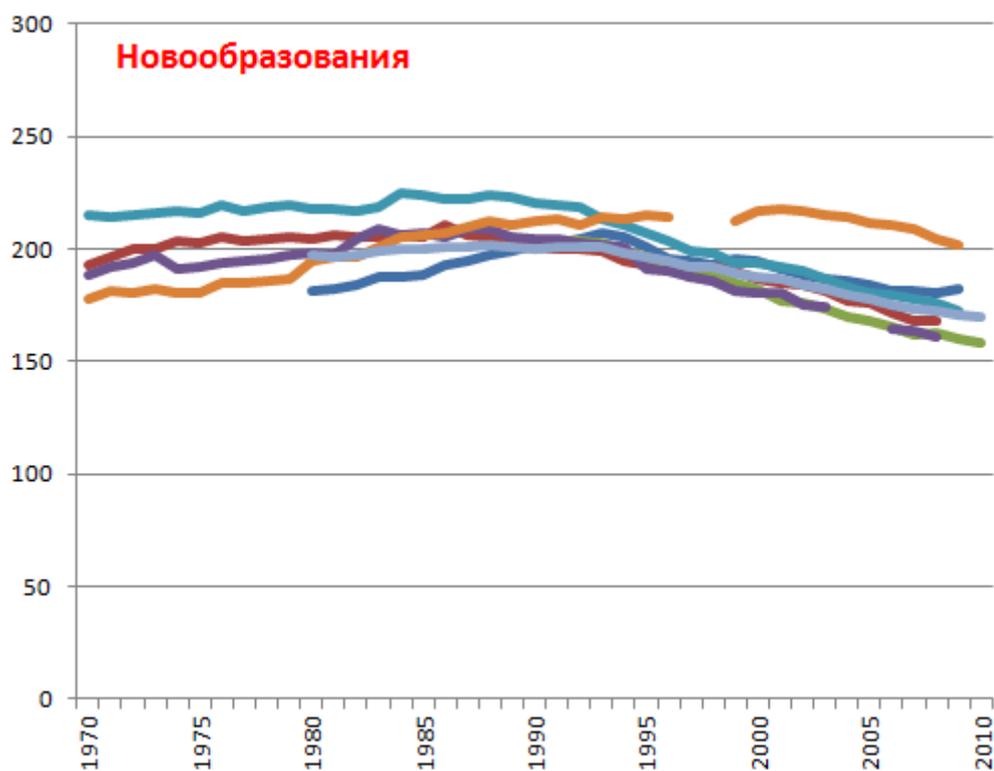
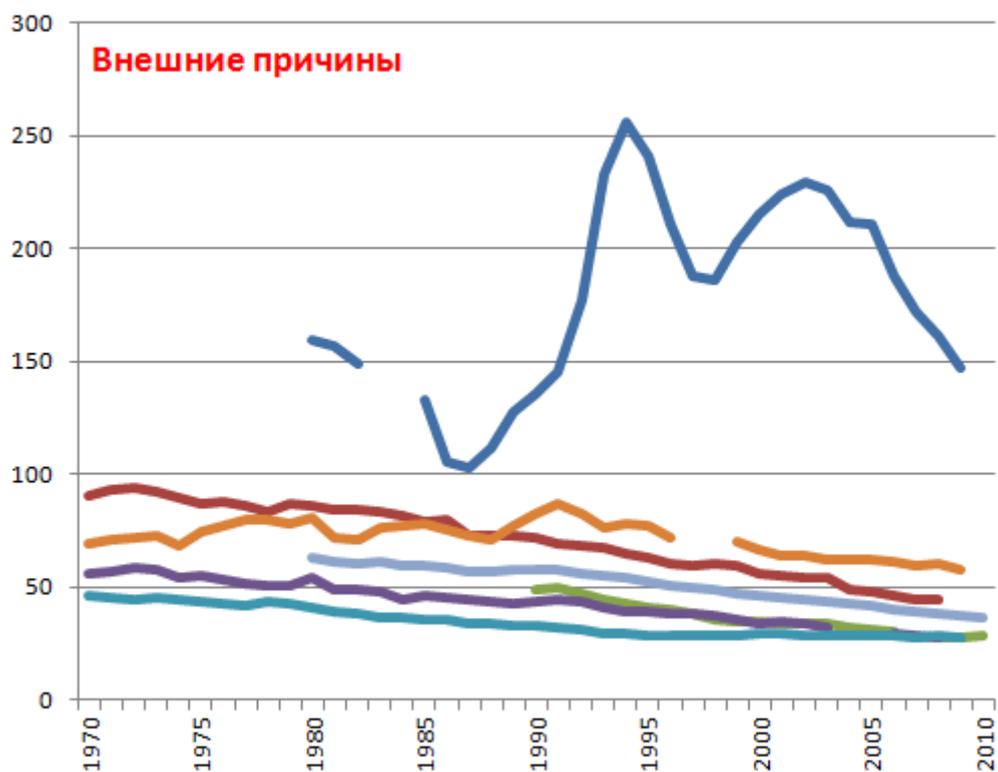


Рисунок 3. Доля умерших от внешних причин в общем числе умерших в России в 2010 году, %

Источник: Росстат; WHO European Detailed Mortality Database (DMDB).

Долгое время сохраняется огромный, почти необъяснимый разрыв в коэффициенте смертности от этого класса причин смерти между Россией и другими странами – ничего подобного нет по конкурирующей со смертностью от внешних причин смертности от рака (рис. 4). Сам этот разрыв свидетельствует о реализованной в других странах возможности предотвратить большую часть смертей обусловленных внешними причинами, а значит и об огромных неиспользованных резервах снижения смертности от них.



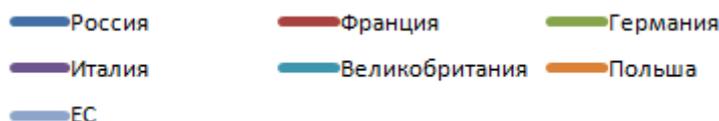


Рисунок 4. Стандартизированные коэффициенты смертности от внешних причин и от новообразований, на 100000

Источник: Европейская база данных ВОЗ «Здоровье для всех».

Внешние причины приводят к преждевременной гибели людей в молодых и зрелых возрастах. Если сравнить Россию с Францией или Германией, элиминировав различия в возрастной структуре, то из каждых 100 000 мужских смертей в России на возраста до 50 лет приходится на 18 тысяч больше, чем во Франции, и на 19 тысяч больше, чем в Германии, из каждых 100 000 женских смертей, соответственно, - на 5,6 и 5,8 тысячи. Главную ответственность за это превышение несут внешние причины смерти (рис. 5). Низкий средний возраст смерти от причин этого класса означает, что реальные резервы роста ожидаемой продолжительности жизни за счет снижения смертности от них намного больше, чем за счет снижения смертности от рака.

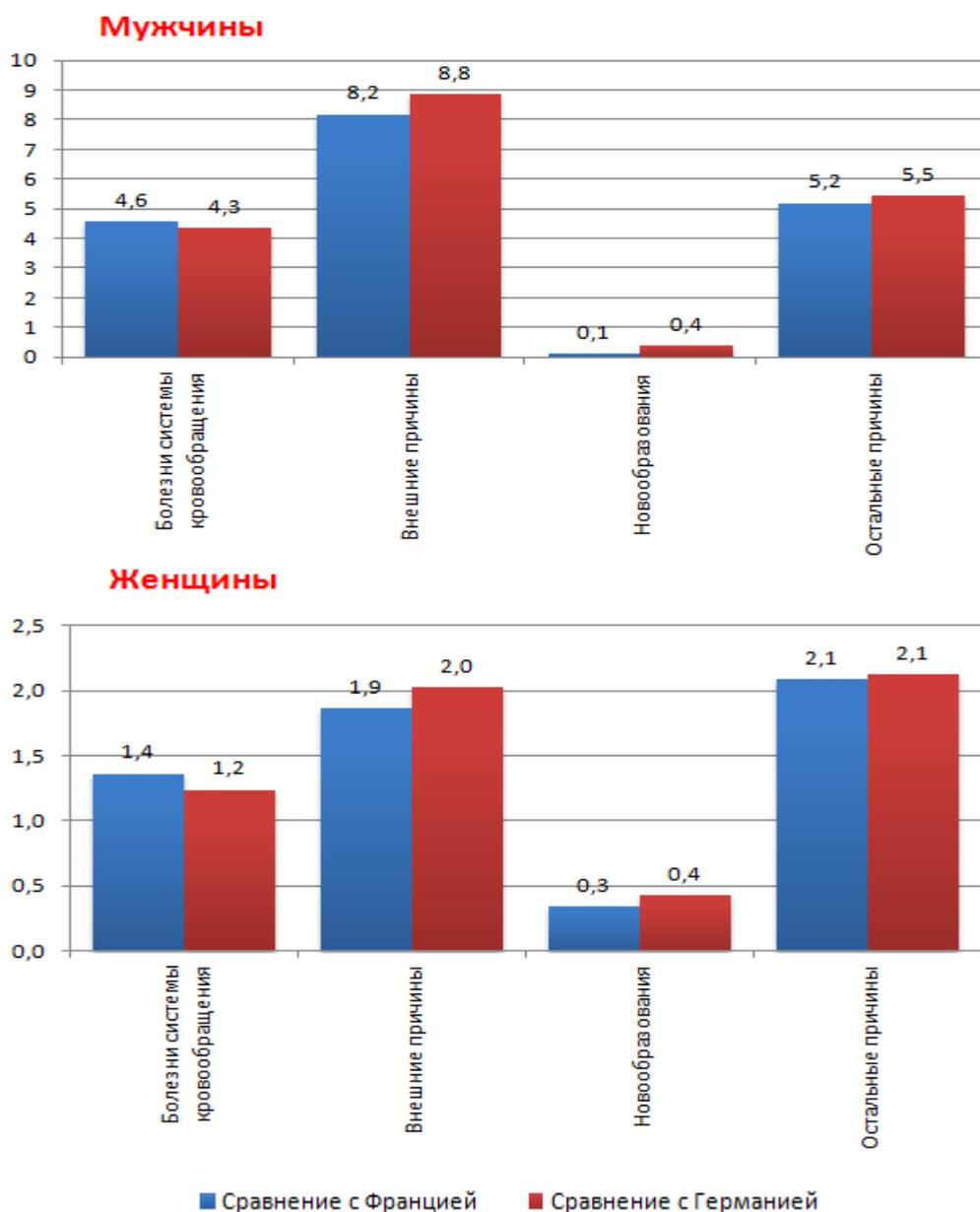


Рисунок 5. Вклад некоторых классов причин смерти в превышение российской смертностью в возрасте до 50 лет смертности в этом возрасте во Франции и Германии (число избыточных по сравнению с указанными странами смертей в возрасте до 50 лет из каждых 100000 смертей от всех причин во всех возрастах; влияние возрастных различий исключено)

*Данные по России – за 2008 год, по Франции – за 2007, по Германии – за 2006.

Источники: Вишневецкий А.Г., Васин С.А. Причины смерти и приоритеты политики снижения смертности // Экономический журнал Высшей школы экономики, т. 2011, т. 15, №4, с. 486-487; Расчеты С.А. Васина.

Место ДТП в структуре внешних причин смерти

Дорожно-транспортные происшествия - относительно молодая причина смерти. Убийства, самоубийства, отравления, утопления и т.д. существовали всегда, но о ДТП этого сказать нельзя, они – порождение новой техногенной эпохи.

Правда, первые упоминания о безопасности на дорогах относятся к временам Римской империи. У римлян существовали дороги с односторонним движением, правила парковки, мощные участки дорог, тротуары, а возможно, и транспортные развязки. Встречаются упоминания и о несчастных случаях¹. Но современные дорожно-транспортные проблемы возникли в девятнадцатом веке, прежде всего, в быстро растущих городах Великобритании. В 1875 году здесь погибло 1589 человек, в основном с участием лошадей².

Первый в мире автомобиль был создан в 1886 году, а первое в мире дорожно-транспортное происшествие с участием автомобиля (наезд на пешехода) случилось через 10 лет (в 1896 году). С 1899 года начался отсчет дорожно-транспортных происшествий с участием автомобиля, приведших к трагическому исходу.

С тех пор число дорожно-транспортных происшествий, к сожалению, постоянно растет. В них разбиваются машины, получают травмы и гибнут люди. В мире ДТП по числу жертв считаются одной из наиболее опасных внешних причин смерти. Кроме того, это очень важная причина инвалидизации населения, так как на один случай смерти от ДТП приходится во много раз больше выживших, но получивших травмы (рис. 6). Еще в 1974 году Всемирная Ассамблея здравоохранения приняла резолюцию WHA 27/59, в которой объявила дорожно-транспортные происшествия одной из важнейших проблем здравоохранения.

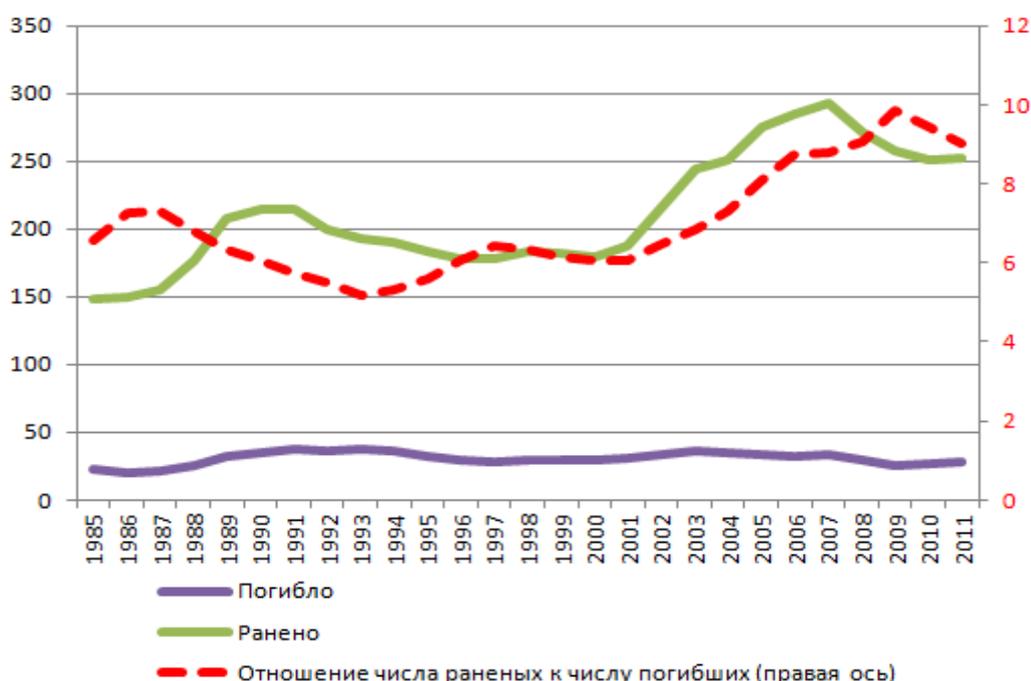


Рисунок 6. Число погибших и раненых в ДТП, тысяч человек. Россия, 1985-2011

Источник: ГИБДД.

В то же время в России в структуре внешних причин смерти дорожно-транспортным происшествиям принадлежит хотя и важное, однако все же не первостепенное место. В 2009 году на их долю приходилось менее 10% смертей от этого класса причин, больше людей погибало от самоубийств, убийств и случайных отравлений алкоголем (рис. 7).

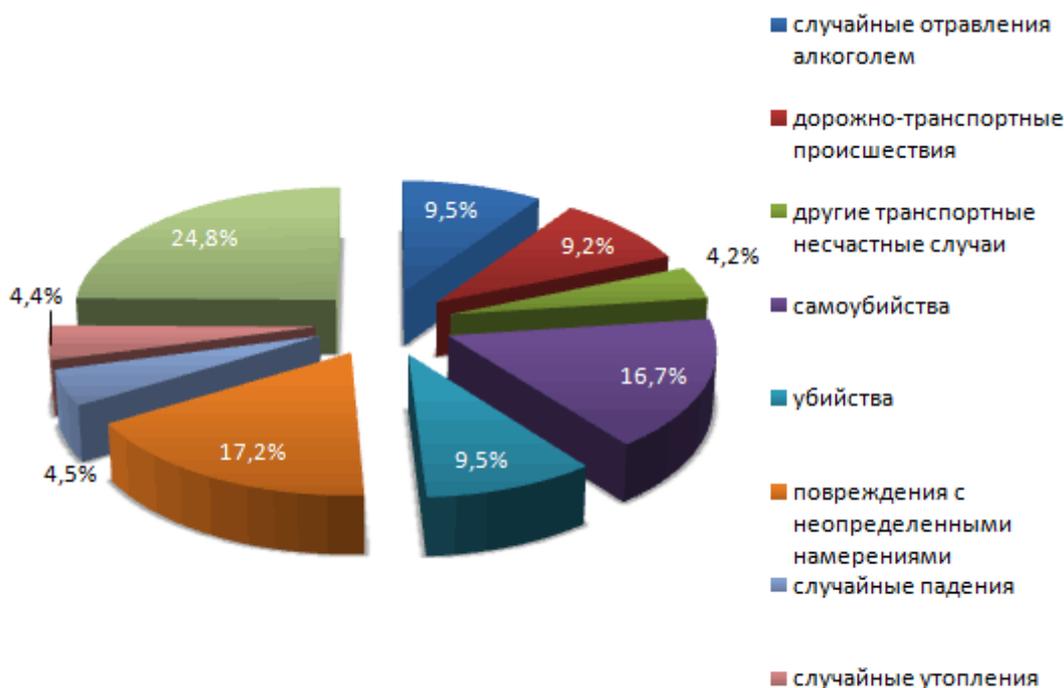


Рисунок 7. Структура смертности от внешних причин в 2009 году

Источник: Росстат.

Тем не менее, недооценивать ДТП как причину смерти и инвалидности в России не следует. По данным ГИБДД, за 27 лет – с 1985 по 2011 год было зарегистрировано около 5 миллионов ДТП, в которых погибло свыше 800 тысяч человек и было ранено 5,7 миллиона.

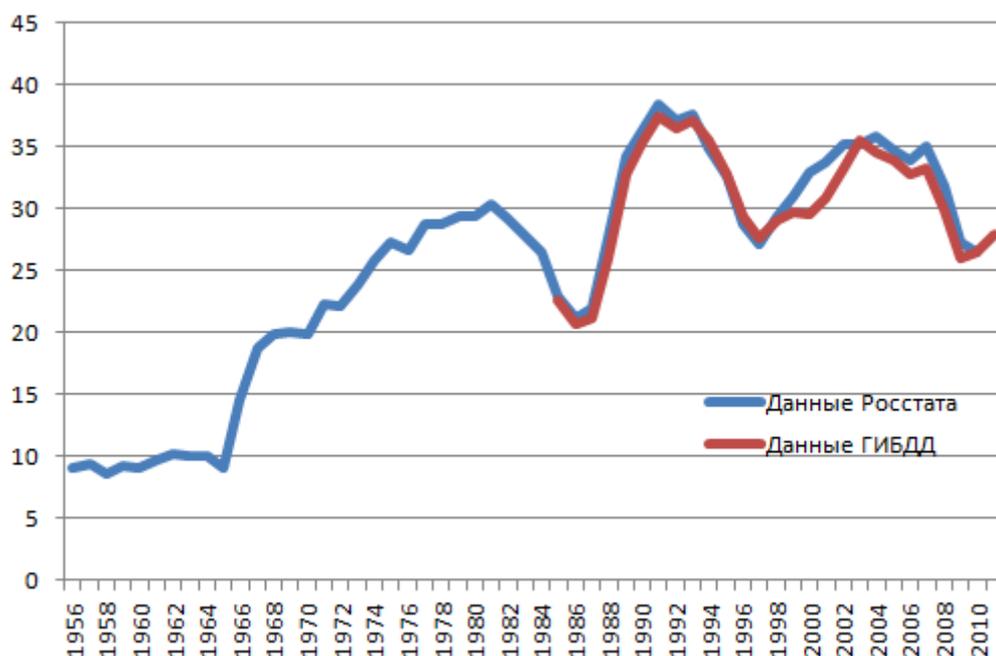


Рисунок 8. Число погибших в ДТП с 1956 года

В «нулевые» годы XXI века число погибших от ДТП в России снижалось, но это снижение было меньшим, чем в других странах. При этом число самих ДТП и число раненых в России росло, тогда как в большинстве других стран падало (рис. 9).

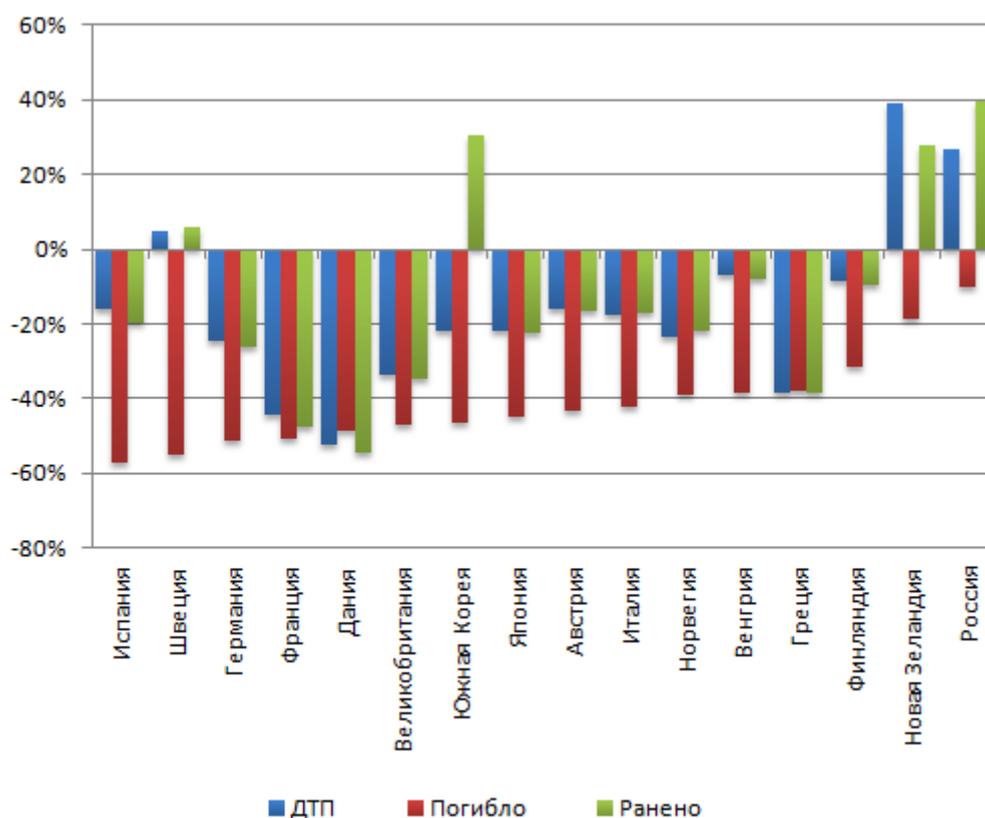


Рисунок 9. Прирост (сокращение) количества дорожно-транспортных происшествий, числа убитых и раненых в ДТП в России и некоторых развитых странах

Источники: Росстат, [International Road Traffic and Accident Database \(IRTAD\)](#)

Смертность от ДТП в России на фоне других стран

Смертность от ДТП в России в расчете на 1000 жителей намного выше, чем в большинстве развитых стран, и, в отличие от них, в России не наблюдается устойчивой долговременной тенденции к снижению этого показателя (рис. 10 и 11).

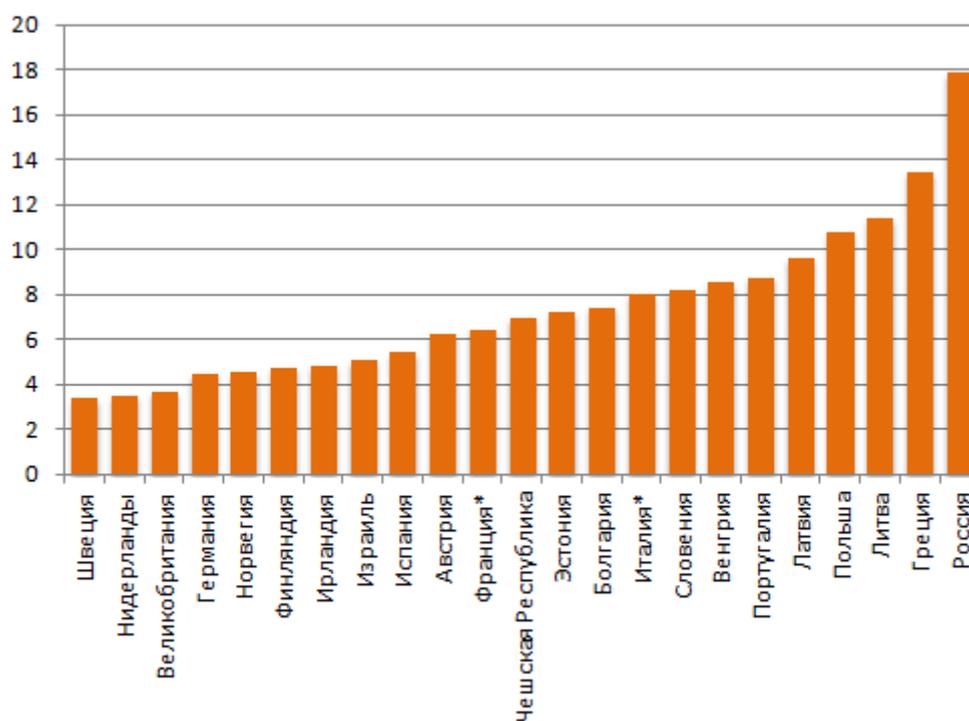


Рисунок 10. Стандартизованный коэффициент смертности от ДТП в 2009 (*2008) год, на 100000

Источники: Европейская база данных ВОЗ «Здоровье для всех».

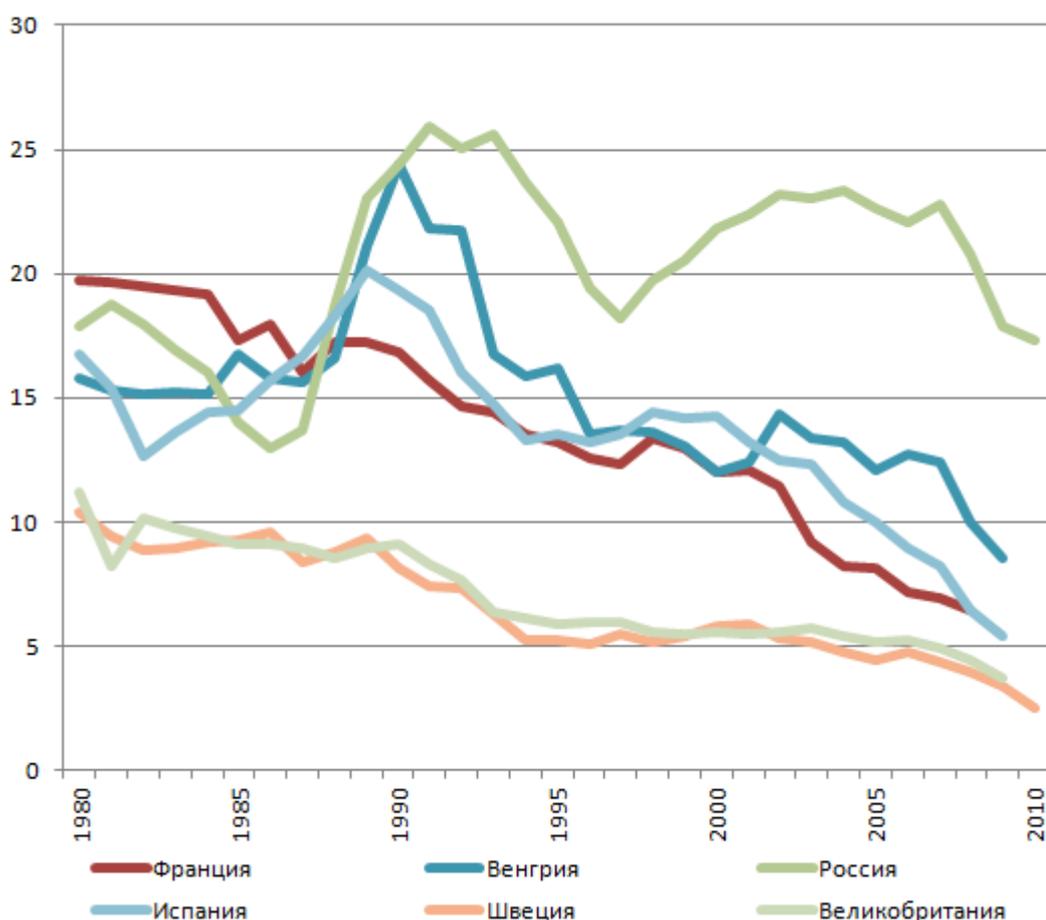
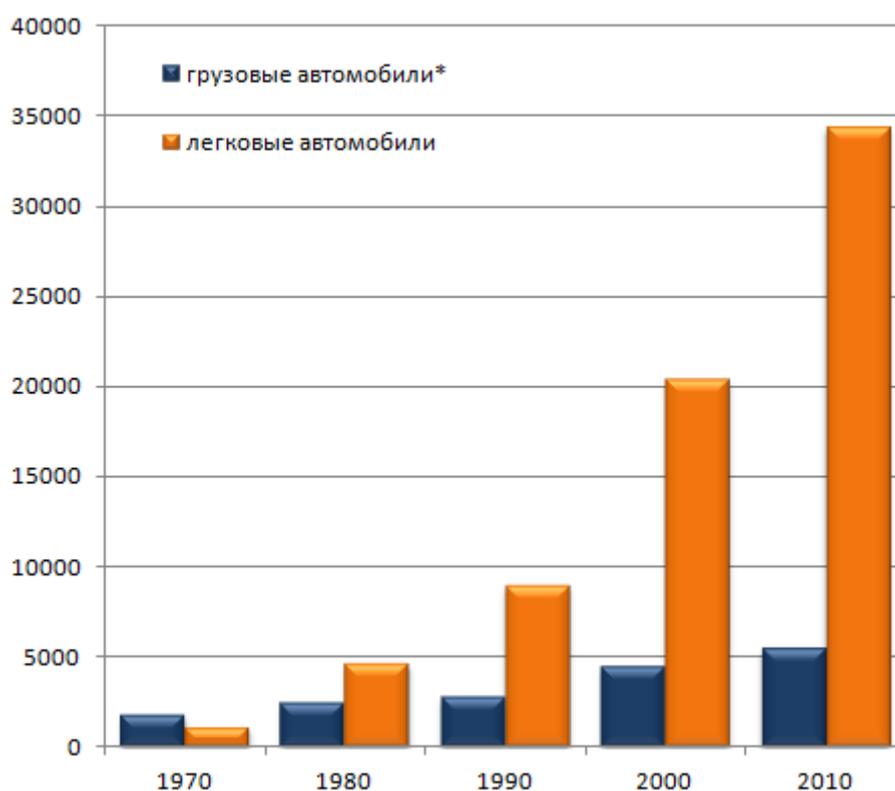


Рисунок 11. Стандартизованный коэффициент смертности от ДТП, 1980-2010, на 100000 населения

Источники: Росстат, Европейская база данных ВОЗ «Здоровье для всех».

Стандартизация коэффициента смертности по возрасту позволяет элиминировать влияние различий в возрастной структуре населения разных стран и обеспечить тем самым корректные межстрановые сопоставления, которые и представлены на рис. 9 и 10. Но существуют и другие различия, которые также необходимо учитывать при сравнении смертности от ДТП в России и в других странах.

Прежде всего, это относится к различиям в автопарке разных стран. Число погибших в ДТП зависит не только от численности населения и его структуры, но и от уровня автомобилизации страны. Несмотря на заметный рост российского автопарка (рис. 12), по сравнению с другими странами он все еще невелик.



*включая пикапы и легковые фургоны.

Рисунок 12. Автомобильный парк России, в тысячах

Источник. Статистический ежегодник России 2011, с. 478.

По числу автомобилей на 1000 жителей Россия уступает многим странам в разы (рис. 13).

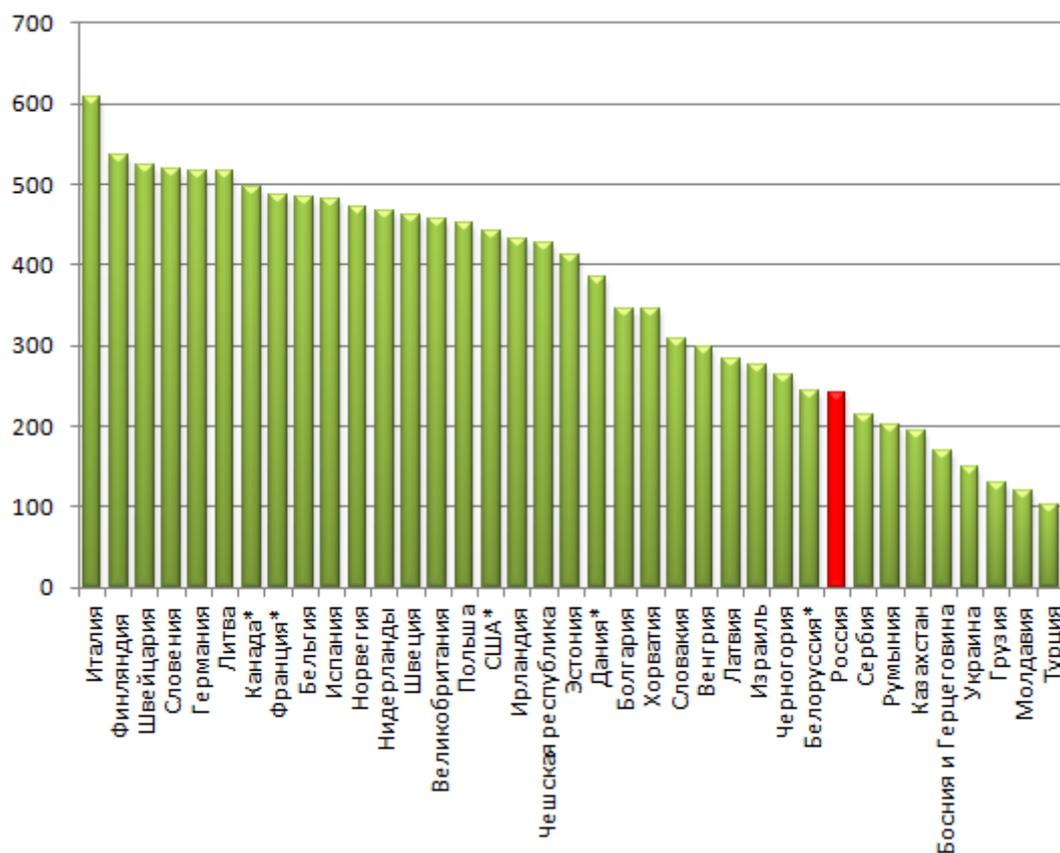


Рисунок 13. Число легковых автомобилей на 1000 жителей в некоторых странах в 2010 (*2009) году

Источник: Statistical database of the UN Economic Commission for Europe (UNECE).
<http://w3.unece.org/pxweb/>

В то же время, при относительно небольшом автопарке число ДТП и их жертв в расчете на один автомобиль в России намного выше, чем в странах с высоким уровнем автомобилизации (рис. 14).

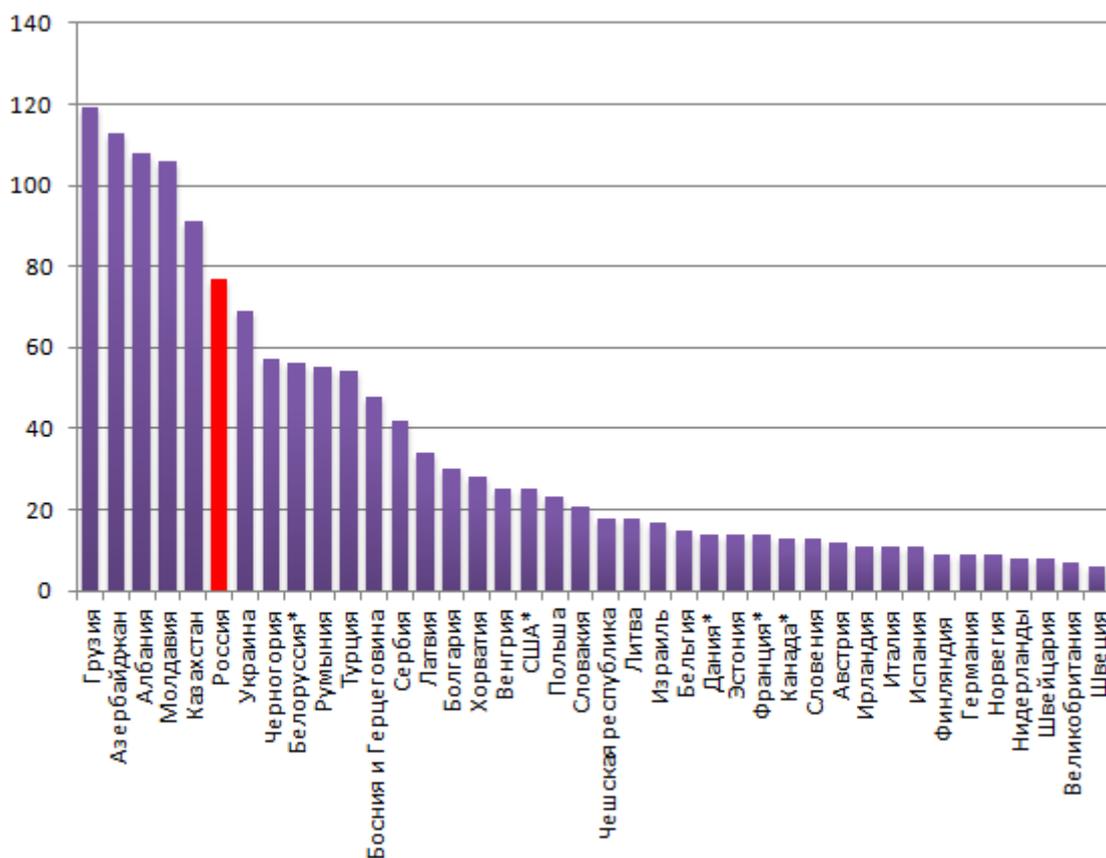


Рисунок 14. Число погибших на 100000 легковых автомобилей в 2010 (*2009) году

Источник: Statistical database of the UN Economic Commission for Europe (UNECE).
<http://w3.unece.org/pxweb/>

Из сказанного ясно, что если бы насыщенность автомобилями в России была такой же, как в типичных западных странах, то число ДТП и пострадавших в них было бы намного большим. Чтобы дать представление о порядке величин, сопоставим фактическое число погибших в ДТП в России в 2010 году с тем, каким оно могло бы быть при современном уровне автомобилизации в трех европейских странах – Великобритании, Швеции и Франции (мы ограничимся данными по легковым автомобилям, по которым имеется необходимая для расчетов информация).

Как следует из рис. 14, Великобритания и Швеция имеют очень низкие показатели смертности на дорогах. Этого удалось достичь благодаря долговременной и целенаправленной политике в области безопасности дорожного движения. Франция - страна со средними показателями транспортной смертности в европейском регионе. Поэтому интересно сравнить, насколько смертность в России превосходит аналогичный показатель в странах-лидерах, а также в стране со средними показателями транспортной смертности.

Как следует из табл. 1 и рис. 15 и 16, если бы в России уже сейчас был достигнут уровень автомобилизации трех взятых для сравнения стран без изменения уровня смертности от ДТП, то общее число погибших от этой причины, примерно, удвоилось бы. Но если бы, без увеличения автомобильного парка, удалось снизить смертность от ДТП в России в расчете на 10000 автомобилей до уровня европейских стран, то общее число погибших на дорогах России

сократилось бы во много раз (при достижении французского уровня – в 6 раз, при достижении шведского – в 12,5 раза).

Таблица 1. Фактическое число погибших от ДТП в России в 2010 году и возможное число погибших при уровнях автомобилизации и смертности от ДТП в трех странах и современной численности населения России

Уровень автомобилизации в 2010 г.	Гипотетическое число автомобилей в России при уровне автомобилизации соответствующих стран	Гипотетическое число погибших в России при уровне автомобилизации соответствующих стран и их смертности от ДТП в расчете на 10000 автомобилей, тысяч человек			
		Великобритания (0,65)	Швеция (0,62)	Франция (1,28)	Россия (7,73)
Великобритании	67,3	4375	4173	8614	52023
Швеции	65,3	4245	4049	8358	50476
Франции	70,5	4583	4371	9024	54496
России (фактическое положение)	26,6	2236	2133	4403	26591

В скобках - число погибших на 10000 автомобилей в 2010 году в соответствующей стране.

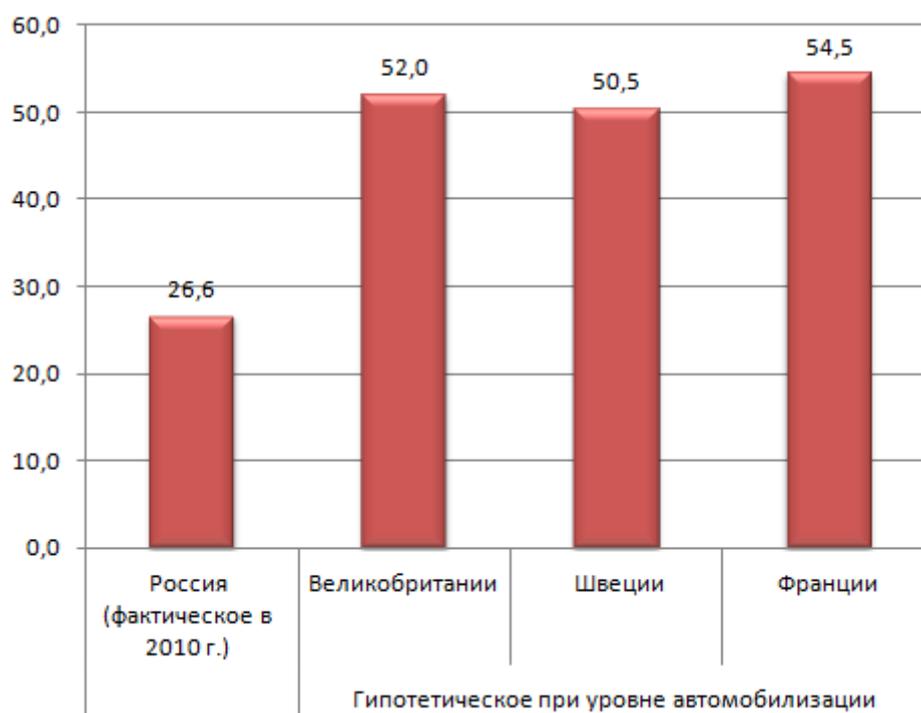


Рисунок 15. Фактическое число погибших в ДТП в России в 2010 году и гипотетическое число погибших в России при уровне автомобилизации трех стран и нынешнем российском уровне смертности от ДТП, тысяч

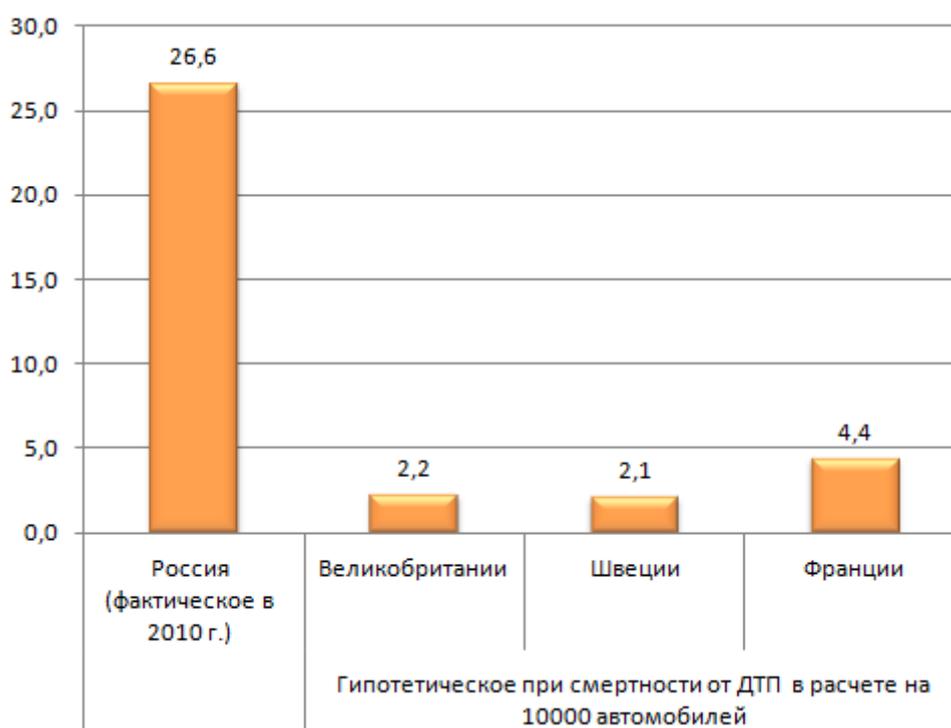


Рисунок 16. Фактическое число погибших в ДТП в России в 2010 году и гипотетическое число погибших в России при уровне смертности от ДТП в трех странах и нынешнем российском уровне автомобилизации, тысяч

Водители, пассажиры или пешеходы?

Как отмечается во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», «хотя все виды участников дорожного движения подвергаются риску получить травму или погибнуть в результате ДТП, существуют значительные различия в уровнях смертности между различными группами участников дорожного движения. В частности, такие «уязвимые» участники дорожного движения, как пешеходы и водители двухколесных транспортных средств, подвергаются большему риску, чем водители и пассажиры автомобилей, и обычно на них приходится наибольшее бремя травматизма»³.

Успехи стран с относительно низкой смертностью от ДТП во многом связаны с тем, что им удалось понизить уязвимость упомянутых «уязвимых» участников дорожного движения. Сейчас основная часть пострадавших в Европейских и неевропейских странах с низким транспортным травматизмом - водители транспортных средств, доля пешеходов и пассажиров среди погибших невелика, доля пешеходов все время снижается (рис. 17).

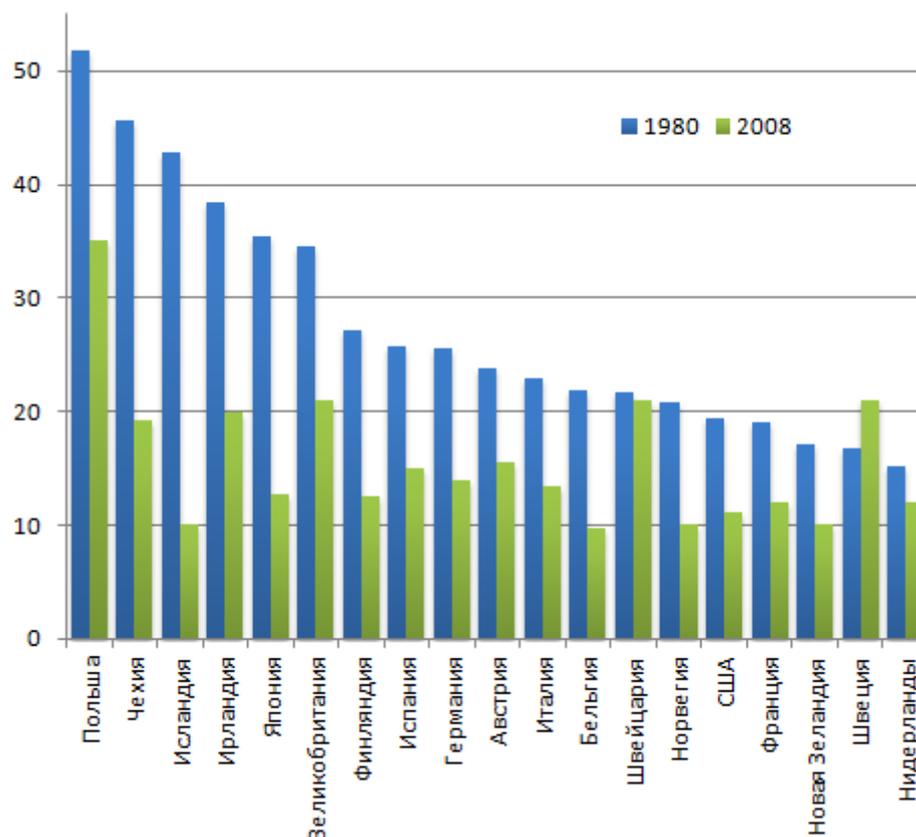


Рисунок 17. Доля пешеходов в общем числе погибших в ДТП в некоторых странах, 1980 и 2008 годы, %

Источники: [International Road Traffic and Accident Database \(IRTAD\)](#).

Россия если и вступила на этот путь, то с большим опозданием. Долгое время здесь самой уязвимой группой пострадавших были именно пешеходы. В 2009 году по числу погибших они впервые уступили место водителям, но их доля все еще остается очень высокой (рис. 18 и 19).

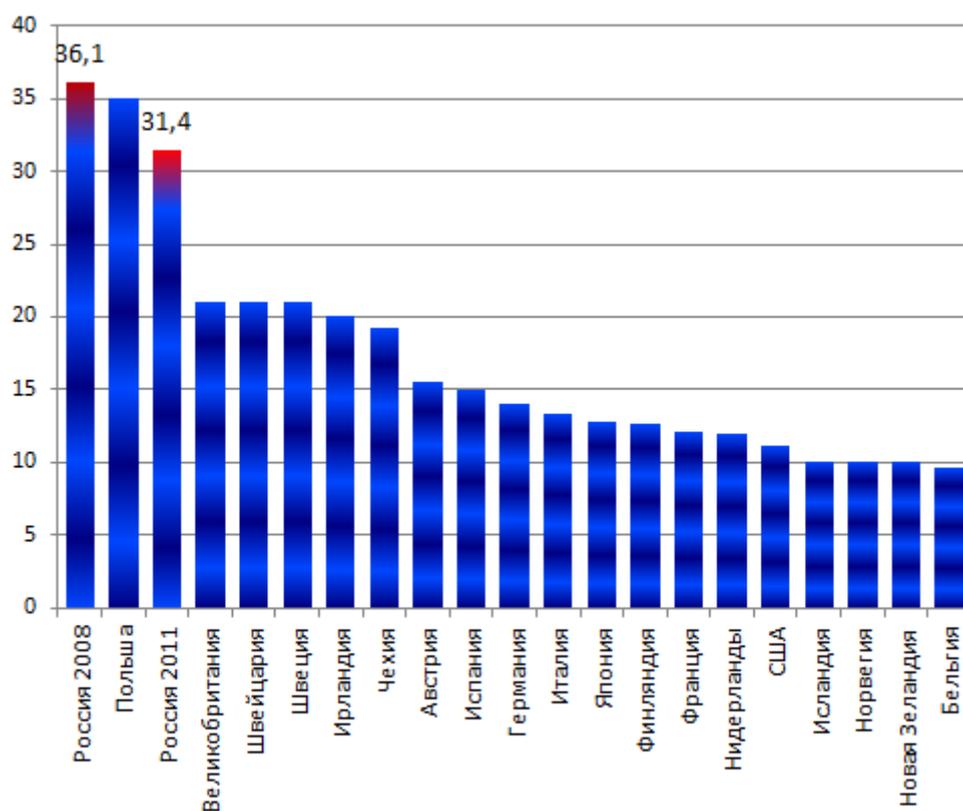


Рисунок 18. Доля пешеходов в общем числе погибших в ДТП в 2008 году (Россия - 2008 и 2011), %

Источники: International Road Traffic and Accident Database (IRTAD); для России – ГИБДД.

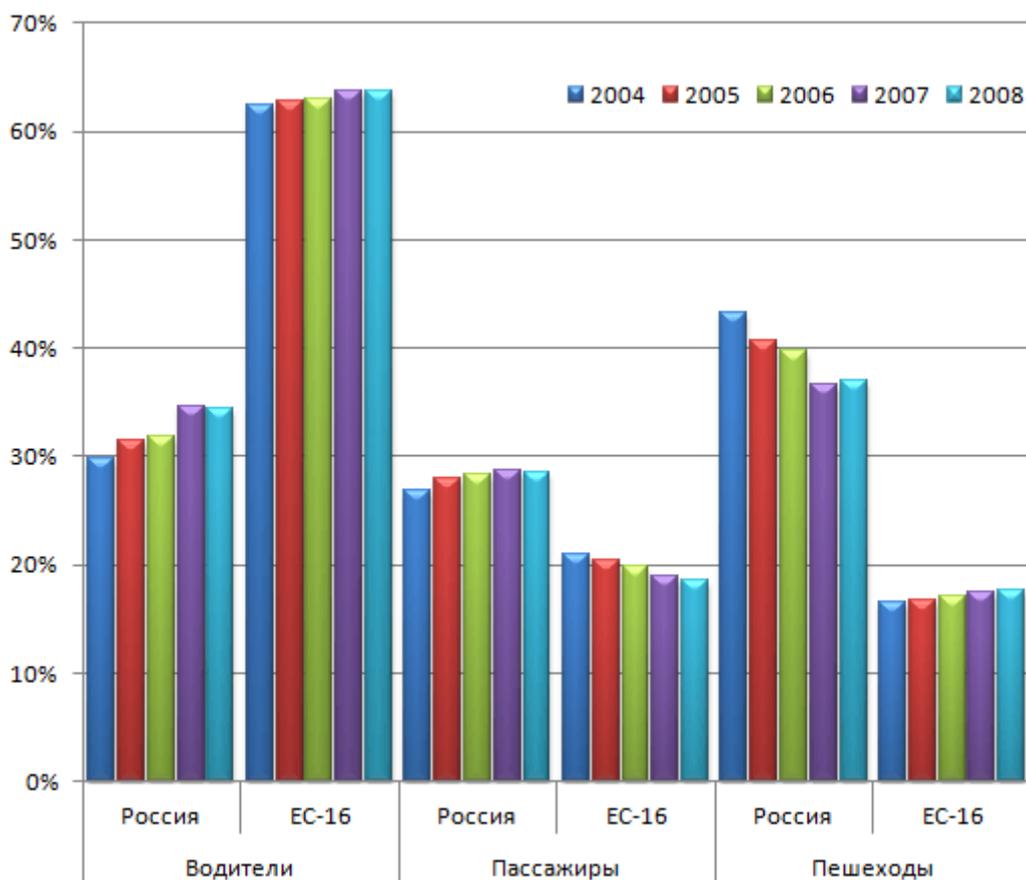


Рисунок 19. Доля водителей, пассажиров и пешеходов в общем числе погибших в ДТП в России и ЕС-16, 2004- 2008 годы, %

Наезды на пешеходов остаются одним из основных видов ДТП в России. Например, за девять месяцев 2012 года в России произошло 42337 или 28,2% от всех ДТП, в них погибло 5250 (26,1%) и было ранено 40070 (20,9%) человек. Основная разновидность наездов на пешеходов - наезд на пешеходных переходах. За девять месяцев 2012 года по этой причине произошло 11258 (7,5%) ДТП, погибло 727 (3,6%) человека и были ранены 11437 (6%) человека. По числу жертв за 9 месяцев 2012 года наезд на пешеходов был вторым среди ДТП различных видов (после столкновений). В сумме на эти две причины пришлось 68,9% всех ДТП, 67,7% всех смертей и 69,5% ранений (табл.2).

Таблица 2. Распределение дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей по видам ДТП, за 9 месяцев 2012 года

Вид ДТП	Количество ДТП		Количество погибших		Количество раненых	
	Число	Доля, %	Число	Доля, %	Число	Доля, %
Столкновение	61099	40,7%	8392	41,7%	93366	48,6%
Наезд на пешехода	42337	28,2%	5250	26,1%	40070	20,9%
Опрокидывание	20628	13,7%	3316	16,5%	26683	13,9%
Наезд на препятствие	10761	7,2%	1703	8,5%	14142	7,4%
Наезд на стоящее ТС	5332	3,6%	660	3,3%	7279	3,8%

Иной вид ДТП	9987	6,7%	822	4,1%	10585	5,5%
Всего	150144	100,0%	20143	100,0%	192125	100,0%

Источник: Отчет ГИБДД, за 9 месяцев 2012 г.

Будучи группой высокого риска, наименее защищенной и наиболее многочисленной категорией среди пострадавших в ДТП участников дорожного движения в России, пешеходы вносят и свой вклад в ухудшение ситуации на дорогах, выступая в качестве нарушителей правил дорожного движения. По оценке ГИБДД, за девять месяцев 2012 года из-за нарушений правил дорожного движения пешеходами произошло 19145 ДТП, в которых погибло 3161 и ранено 16940 человек.

За 9 месяцев 2012 года из-за нарушений правил дорожного движения, допущенными пешеходами, произошло 1055 ДТП или 9,4% наездов на пешеходов на пешеходных переходах. Но все же большинство наездов на пешеходных переходах 9738 (86,5%) связано с нарушениями, допущенными водителями. 93,8%, или 9137 этих ДТП совершены из-за нарушения правил проезда пешеходного перехода. (Отчет ГИБДД, за 9 месяцев 2012г.)

Большую часть среди пострадавших пешеходов за минувшие 9 месяцев составили люди старших возрастных групп – старше 55 лет, мужчины из их числа составляют порядка 63%.

Человек за рулем

Высокий уровень дорожно-транспортного травматизма в России очень сильно зависит от человеческого фактора: поведенческих установок водителей, их недостаточной подготовленности, лихачества на дорогах, вождения в нетрезвом виде и нетрезвости пешеходов, несоблюдения правил дорожной безопасности водителями и пешеходами, в некоторых случаях – от состояния здоровья тех и других и т.п.

По данным ГИБДД, основная ответственность за ДТП и их последствия ложится на водителей. Скажем, согласно отчету ГИБДД за 2011 год в 170,8 тысячи ДТП из почти 200 тысяч (85%) присутствовала вина водителей, в 31,2 тысячи (15,6%) – вина пешехода (стало быть, в части ДТП были повинны обе стороны). За 43,4 тысячи ДТП (21,7%) вина ложится также на неудовлетворительное состояние улиц и дорог и, в меньшей степени, на эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (рис. 20).

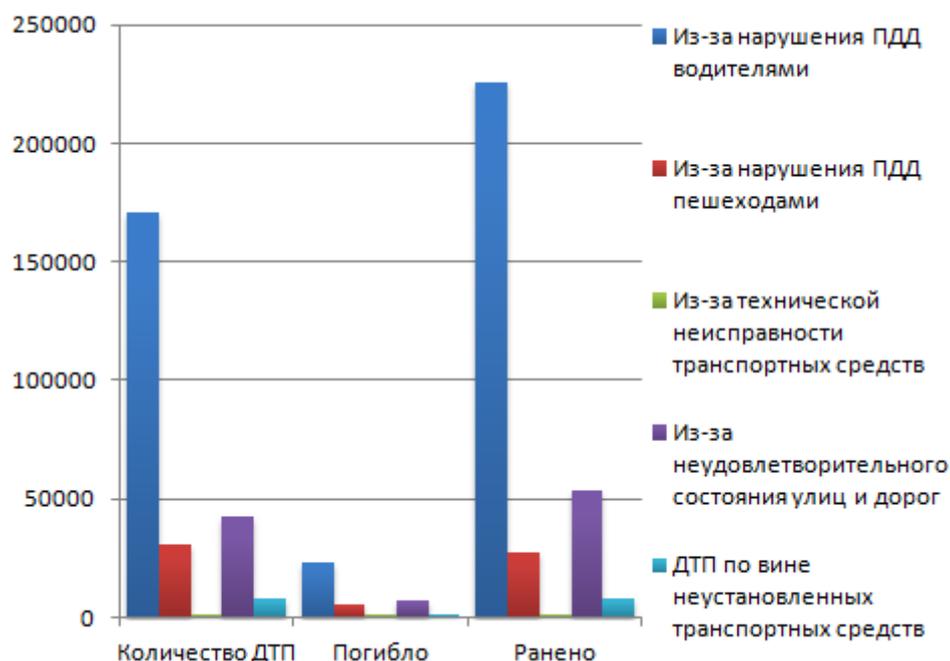


Рисунок 20. Число ДТП, погибших и раненых в 2011 году по причинам ДТП

Если принять эти оценки ГИБДД, то становится ясно, что главное внимание должно быть обращено на причины безответственного поведения человека за рулем.

Основная часть всех ДТП по вине водителей связана с нарушениями, допущенными водителями легковых автомобилей. Как следует из табл. 3, в 2012 году по их вине произошло 99676 (66,4%) ДТП, погибло 14056 человека и получили ранения 138154 человека.

Таблица 3. Основные показатели аварийности по вине водителей транспортных средств по основным категориям в России в за девять месяцев 2012 года

Категория транспортных средств	Количество		Количество		Количество	
	ДТП		погибших		раненых	
Легковые автомобили	99676	66,4%	14056	69,8%	138154	71,9%
Грузовые автомобили	8812	5,9%	1591	7,9%	10906	5,7%
Мотоциклы	7066	4,7%	993	4,9%	8068	4,2%
Автобусы	3332	2,2%	259	1,3%	5276	2,8%
Тракторов и самоходные механизмы	654	0,4%	142	0,7%	726	0,4%
Троллейбусы	250	0,2%	4	0,0%	297	0,2%
Трамваи	80	0,1%	2	0,0%	114	0,1%

Источник: Отчет ГИБДД, за 9 месяцев 2012 г.

В России, как и в других странах, существует система фильтров, которые допускают к вождению транспортных средств только подготовленных людей, отвечающих определенным законодательно установленным требованиям. В частности, имеется утвержденный Минздравом перечень медицинских противопоказаний, при которых гражданину РФ запрещается управлять транспортным средством. Имеются также и возрастные ограничения. Возраст доступа к вождению – составляет 18 лет для легкового автомобиля, 16 лет - для мотоцикла и 14 лет - для мопеда, причем для двух последних категорий это намного раньше, чем в развитых странах. Управление тяжелыми грузовыми автомобилями допускается с 18 лет. Водителем автобуса можно стать в возрасте 20 лет или старше.

Квалификационный экзамен по вождению в России состоит из компьютерного теста с рядом вопросов по теории и очень краткой (по сравнению с экзаменами во многих других странах) практической проверки навыков вождения. В год проходят обучение около двух миллионов новых водителей. Примерно 11,4% всех ДТП с пострадавшими по вине водителей транспортных средств в 2011 году совершены водителями со стажем менее двух лет. (Отчет ГИБДД, за 2011год).

Водителями, имевшими стаж управления транспортом до двух лет, совершено 9,6% от всех происшествий по вине водителей и 8,2% от общего количества ДТП. Всего в стране по вине таких водителей в 2011 году произошло 16371 ДТП, в них погибли 2029 и ранены 23271 человек (табл. 4).

Таблица 4. Распределение ДТП в зависимости от водительского стажа водителей, их совершивших, 2011 год

Водительский стаж	Количество ДТП		Погибло	Ранено
Менее 2 лет	16371	9,59%	2029	23271
от 2 до 5 лет	31173	18,25%	4002	43344
от 5 до 10 лет	34161	20,00%	4929	46336
10 лет и более	62527	36,61%	9369	83868

Очень серьезным фактором смертности от ДТП служит злоупотребление алкоголем. Разумеется, это не только российская проблема, влияние алкоголя на транспортные происшествия и транспортный травматизм давно привлекает внимание во всех странах.

Одно из первых исследований в городе Гранд Рапидз (штат Мичиган, США), проведенное в 1964 году, показало, что водители, употреблявшие алкоголь, значительно чаще попадали в аварии, чем те, у которых был нулевой уровень содержания алкоголя в крови. Результаты этого исследования дали возможность во многих странах установить допустимые пределы содержания алкоголя в крови и в выдыхаемом воздухе, которые сейчас существенно различаются от страны к стране и время от времени пересматриваются и уточняются. Новейшая информация об этих нормах приведена в табл. 5.

Таблица 5. Законодательно закрепленный предельный уровень содержания алкоголя в крови (УСАК) в некоторых странах

	Стандартные нормы УСАК	Дифференцированные нормы УСАК для молодых водителей и профессиональных водителей
Австралия	0,5 г/л	0,0 г/л для начинающих водителей 0,2 г/л для профессиональных водителей

Австрия	0,5 г/л	0,2 г/л для водителей мопедов младше 20 лет и для начинающих и профессиональных водителей
Аргентина	0,5 г/л	0,0 г/л для профессиональных водителей
Бельгия	0,5 г/л	
Великобритания	0,8 г/л	
Венгрия	0,0 г/л (санкции при превышении 0,2 г/л)	
Германия	0,5 г/л	0,0 г/л для начинающих водителей
Греция	0,5 г/л	0,2 г/л для профессиональных водителей и водителей мопедов и мотоциклов
Дания	0,5 г/л	
Израиль	0,5 г/л	
Ирландия	0,5 г/л (введено в 2011 г.)	0,2 г/л для молодых водителей и профессиональных водителей
Исландия		
Испания	0,5 г/л	0,3 г/л для начинающих и профессиональных водителей
Италия	0,5 г/л	0,0 г/л для начинающих и профессиональных водителей с июля 2010г.
Камбоджа	0,5 г/л	
Канада	0,8 г/л В большинстве провинций применяются местные санкции при превышении 0,4 г/л или 0,5 г/л	Начинающие или молодые водители в большинстве провинций подвергаются административным санкциям при уровне выше 0,0 г/л
Литва	0,4 г/л	0,2 г/л для начинающих и профессиональных водителей
Малайзия	0,0 г/л	
Нидерланды	0,5 г/л	0,2 г/л для начинающих водителей (первые 5 лет) с 2006 г.
Новая Зеландия	0,8 г/л	0,0 г/л для водителей в возрасте до 20 лет и для повторных нарушителей (с 2011) (до 2011 г. порог был 0,3 г/л)
Норвегия	0,2 г/л	
Польша	0,2 г/л	
Португалия	0,5 г/л	
Словения	0,5 г/л	
США	0,8 г/л	0,2 г/л для водителей младше 21 года 0,4 г/л для профессиональных водителей
Финляндия	0,5 г/л	

Франция	0,5 г/л	0,2 г/л для водителей автобусов
Чешская республика	0,0 г/л	
Швейцария	0,5 г/л	
Швеция	0,2 г/л	
Южная Корея	0,5 г/л	
Япония	0,3 г/л	

Источник: Road Safety Annual Report 2011. OECD/ITF 2012, p. 19.

В России сейчас официальной нормой для водителя за рулем считается нулевое содержание алкоголя в крови, но обсуждается возможность возврата к существовавшей до августа 2010 года пороговой норме 0,3 г/л.

В российском общественном мнении широко распространено представление о том, что водители в России достаточно часто садятся за руль не вполне трезвыми, и в этом часто видят одну из главных причин высокого транспортного травматизма. На таком представлении, в частности, основано требование максимального ужесточения нормы УСАК и наказания за ее нарушение.

Проведенное в 2011 году совместное исследование Общественной организации «Движение без опасности» и ВЦИОМ показало, что убеждения россиян о распространенности вождения автомобиля в состоянии опьянения не столь уж однозначны, хотя значительная часть опрошенных, особенно в Москве, свидетельствовала о более или менее частых случаях вождения автомобилей нетрезвыми водителями (рис. 21).

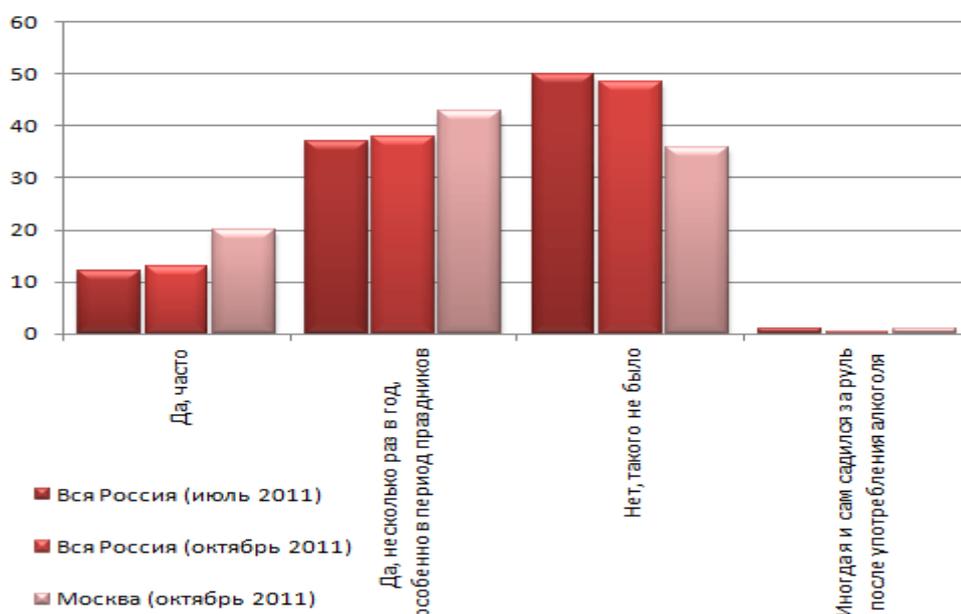


Рисунок 21. Ответы на вопрос «Приходилось ли Вам за последний год наблюдать водителей в состоянии алкогольного опьянения?», в % от всех опрошенных в Москве и России в целом

Источник: Совместное исследование Общественной организации «Движение без опасности» и ВЦИОМ.

Регулярный учет транспортных происшествий с учетом алкогольного фактора в России публикуется ГИБДД с 2004 года. Динамика ДТП, погибших и раненых по вине алкогольного опьянения за восемь лет имеет слабую положительную тенденцию (рис.22).

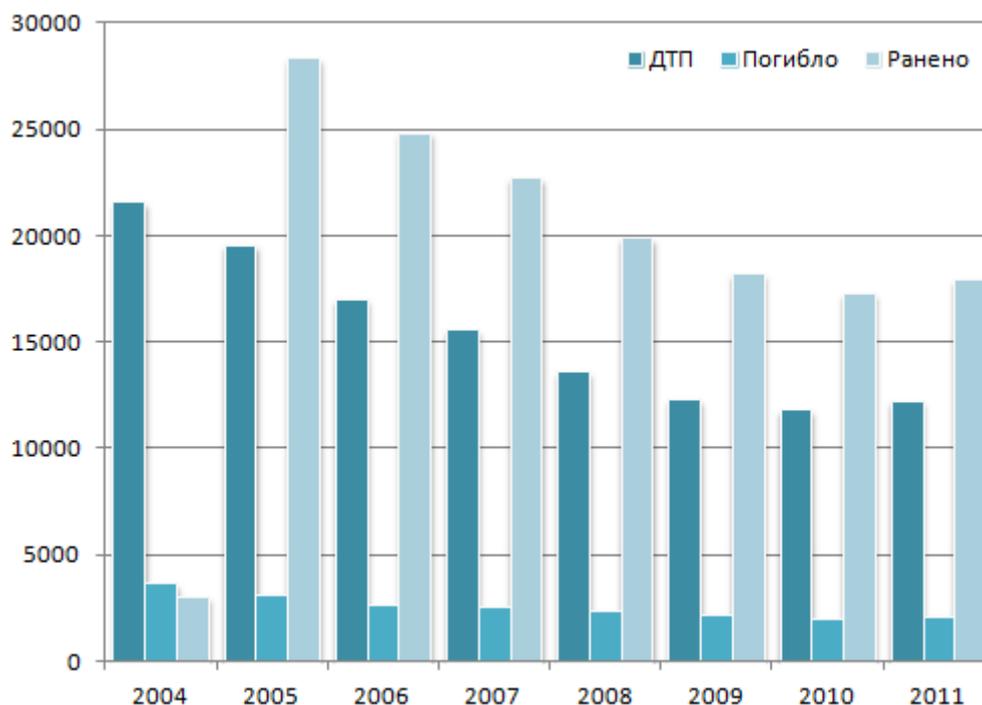


Рисунок 22. Число ДТП при участии водителей, находившихся в состоянии опьянения, число погибших и пострадавших в них

Источник: ГИБДД.

Если же говорить о доле ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения, в общем числе ДТП, то она в самые последние годы не сокращается, несмотря на ужесточение требований к степени трезвости за рулем. Вот уже не один год она близка к 6% (рис. 23).

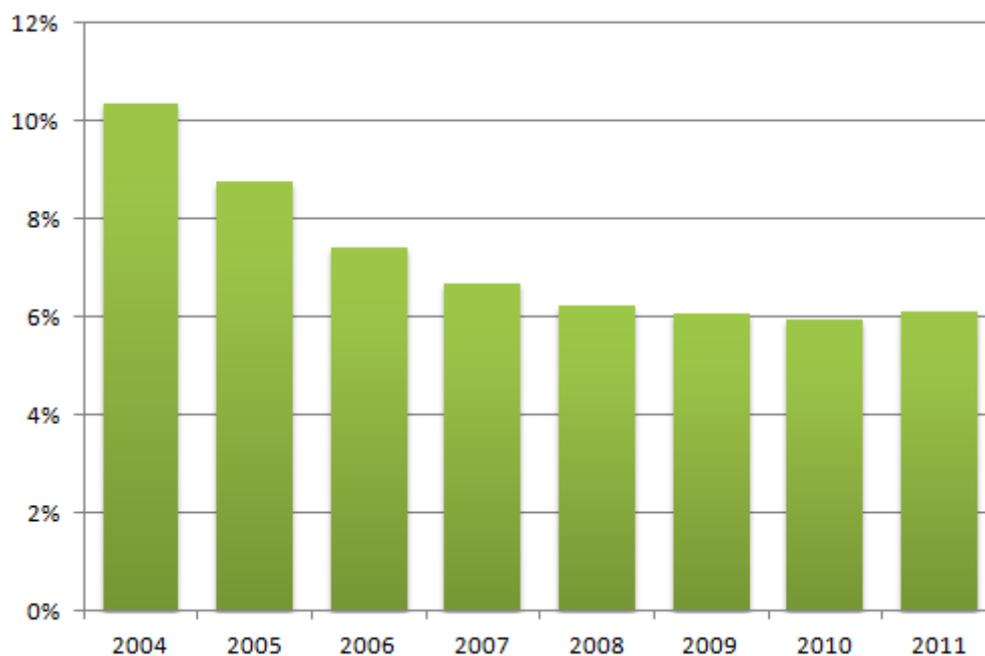
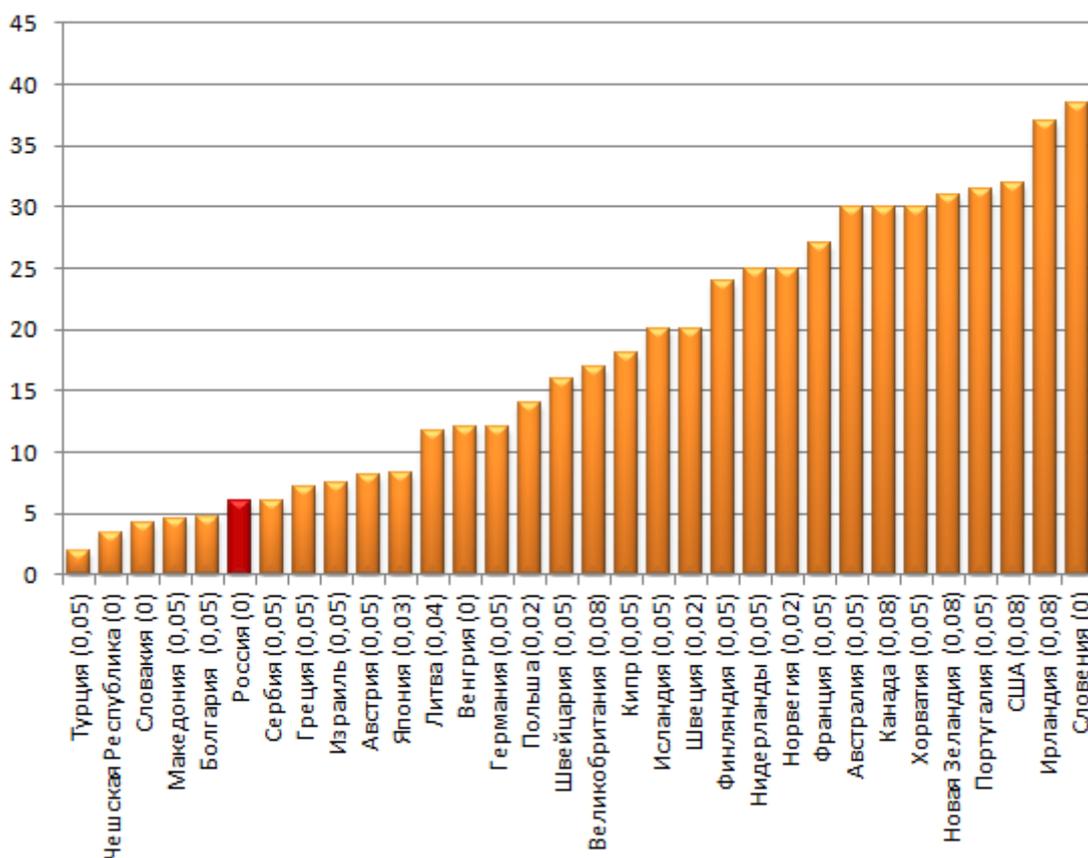


Рисунок 23. Доля ДТП при участии водителей, находившихся в состоянии опьянения, в общем числе ДТП

Источник: ГИБДД.

Если верить этой статистике ГИБДД, то доля ДТП, совершенных нетрезвыми водителями, после ужесточения нормы УСАК не сократилась, но она вообще не очень велика в России на фоне других стран (рис. 24).



**Рисунок 24. Доля случаев ДТП связанных с алкогольным опьянением, %
(в скобках - УСАК в г/дл)**

Источник: Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. 2009 г. ВОЗ.

Хотя эта статистика вызывает определенные сомнения и вопрос нуждается в дальнейшем изучении, борьба с нетрезвостью водителей, безусловно, необходима. Однако она не может сводиться к беспредельному ужесточению норм УСАК. Опыт многих стран говорит об отсутствии тесной связи между аварийностью и жесткостью норм допустимого для водителя потребления алкоголя. Необходим более широкий и разносторонний подход к повышению культуры вождения.

Бороться со смертностью от ДТП нельзя вслепую

Борьба с ДТП и их тяжелейшими последствиями не может быть вырвана из контекста борьбы со всеми внешними причинами смерти, потому что у всех у них имеются общие корни, и ДТП – лишь одно и притом не главное проявление более общей российской проблемы высокой смертности от внешних причин.

Это проблема все еще низкой ценности жизни и здоровья на шкале ценностей российского общества, что проявляется и в недофинансировании всего, что связано с личной безопасностью человека, идет ли речь о здравоохранении или системе дорожной безопасности; и в различных формах рискованного поведения людей – начиная с лихачества на дорогах и кончая потреблением алкоголя по «северному типу» («залповое» потребление крепких напитков в больших дозах), и в ряде других факторов, экономических и культурных.

Но все это не исключает, разумеется, необходимости пристального внимания к проблеме снижения дорожно-транспортного травматизма и потерь от него. Пока эта проблема лишь ждет своего решения в России. Она многоаспектна, ее решение требует усиления внимания ко всем факторам, от которых зависят ДТП и их последствия. Необходимо поставить под контроль все фазы ситуации, в которой могут возникать ДТП, включающие в себя предупреждение аварии, предупреждение травматизма во время аварии и оказание срочной и эффективной помощи, когда в аварии имеются потерпевшие. Следует настойчиво добиваться ослабления факторов риска, связанных с водителями, транспортной техникой и окружающей средой.

В какой мере российское общество, его государственные органы готовы к эффективной борьбе с ДТП и их последствиями?

В мире эта проблема все лучше осознается и как одна из центральных для сохранения здоровья и жизни людей, и как немаловажная для экономики. По некоторым оценкам, экономическое бремя дорожно-транспортных происшествий достигает 3% ВВП⁴. Не удивительно, что на исследования и разработки по проблемам транспортного травматизма в мире расходуется больше средств, чем на исследования и разработки по туберкулезу⁵. На дорожно-транспортные происшествия давно перестали смотреть как на «случайность», усилия, направленные на их предотвращение и ослабление их негативных последствий тщательно продумываются, структурируются. На это уже несколько десятилетий направлена работа многочисленных научных центров, таких, например, как Шведский национальный институт дорожно-транспортных исследований, Лаборатория дорожных исследований Великобритании (ТРЛ Лтд.), Нидерландский институт исследований дорожно-транспортной безопасности (СВОВ), исследовательские центры при университетах в США, Австралии, Великобритании, Германии и т.д. Занимаются этим и правительственные организации, например, в США - Национальная администрация безопасности движения на шоссе на дорогах (НХТСА) и Национальный центр предотвращения и контроля травм при Центрах контроля и профилактики заболеваний.

В России, видимо, считается, что с ДТП и их последствиями можно справиться без всяких исследований, исходя из одного лишь здравого смысла депутатов и чиновников. Совсем не смешно выглядит длившаяся десятилетиями и ничем не кончившаяся история попыток создать серьезный исследовательский центр по безопасности дорожного движения в системе МВД. Еще в 1954 году в составе научно-исследовательского института криминалистики (НИИК) МВД СССР был образован отдел безопасности движения (из пяти человек). В 1962 году в отделе оперативной техники и связи научно-исследовательского института милиции (НИИМ) МВД РСФСР была создана группа безопасности движения.

В 1965 году в составе научно-исследовательского института милиции при МООП РСФСР снова создан отдел проблем безопасности движения. В 1974 году образован Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения (ВНИИБД) МВД СССР со своей лабораторной базой, вычислительным центром, типографией и научной библиотекой.



Но в 1985 году он был упразднен, а в составе ВНИИ МВД СССР была образована научно-исследовательская лаборатория по разработке проблем обеспечения безопасности дорожного движения.

В 1988 году Распоряжением Совета Министров СССР создан научно-исследовательский центр по безопасности дорожного движения (ВНИЦБД) МВД СССР (на правах института). В 1992 году на базе упраздненного ВНИЦБД МВД СССР образован научно-исследовательский центр Госавтоинспекции МВД России (на правах института)⁶.

Где все эти институты, центры и руководители с научными степенями? Могут ли они объяснить, почему в России, где число легковых автомобилей на 1000 жителей в 2,5 раза меньше, чем в Италии, смертность от ДТП в расчете на 1000 автомобилей в 10 раз выше, чем у экспансивных итальянцев? Почему она в 17 раз выше, чем у флегматичных англичан, которые при этом еще и полагают, что у них 17% всех смертей от ДТП связаны с употреблением алкоголя, а мы оцениваем эту долю всего в 6%?

В последнее время публикуется кое-какая информация о ДТП и их последствиях, но сколько времени упущено! Росстат публикует данные о смертности от ДТП, лишь начиная с 2006 года, причем данные Росстата расходятся с данными ГИБДД (рис. 25). Причина этих расхождений не разъясняется, что неизбежно порождает вопрос о достоверности информации и о рассогласованных действиях государственных органов.

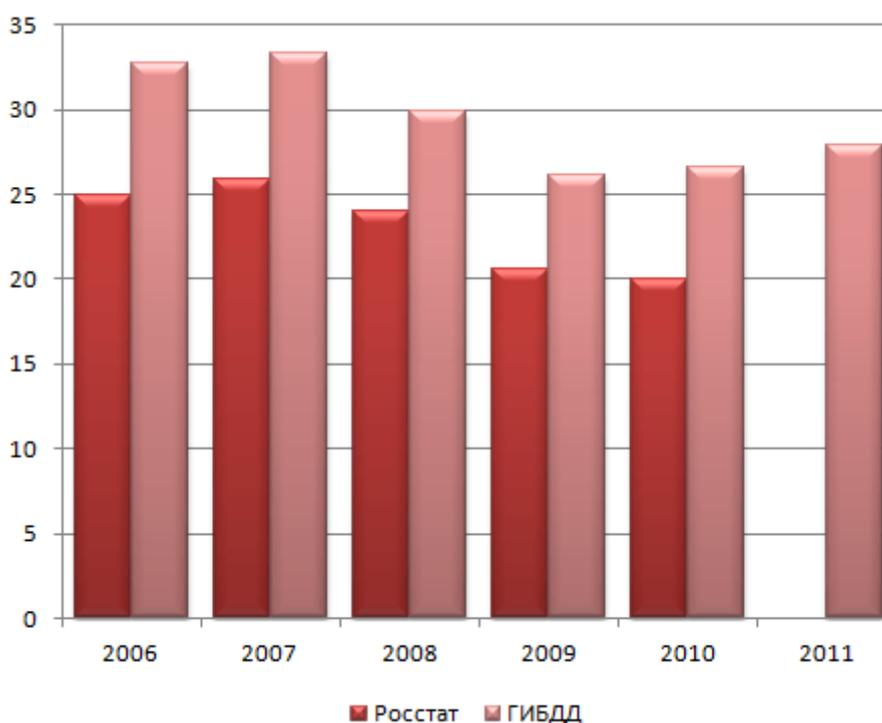


Рисунок 25. Погибшие в ДТП по данным Росстата и ГИБДД, тысяч

Едва ли у кого-нибудь вызывает сомнение, что России необходима комплексная программа снижения опасности на дорогах. Но ее разработка требует лучшего знания реальной ситуации, лучшей статистики, более глубокого научного анализа. В отсутствии же научных исследований и регулярных публикаций по проблемам ДТП (публикаций очень мало!), остается лишь принятие случайных импульсивных решений, только загоняющих болезнь внутрь.

* - В данной научной работе использованы результаты, полученные в ходе выполнения проекта № 12-05-0029 при поддержке Программы "Научный фонд НИУ ВШЭ" в 2012 г.

¹ Gerald Cummins. The History of Road Safety. 2003. **Drive and Stay Alive** website, <http://www.driveandstayalive.com/info%20section/history/history.htm>

² Ibid.

³ Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. ВОЗ, 2004, с. 46.

⁴ Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения. ВОЗ, 2009, с. vii.

⁵ Всемирный доклад по предупреждению дорожно-транспортного травматизма. ВОЗ, 2004, с. 6.

⁶ Официальный сайт ГИБДД <http://www.gibdd.ru/info/history/>; Сайт Пермского краевого управления ГИБДД <http://gibdd.perm.ru/index.php?do=static&page=gibddhistory>