



НАПРАСНЫЙ ОПТИМИЗМ

Всемирная организация здравоохранения (World Health Organization) объявила о сроках выхода уже второго «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире». Он будет опубликован до конца нынешнего года. Его цель – оценить ситуацию и выявить пробелы в обеспечении безопасности дорожного движения на национальном уровне, чтобы стимулировать деятельность по ее обеспечению. И хотя первый доклад вышел четыре года назад, ситуация в мире не улучшается, и более того, по прогнозам, при сохранении нынешних тенденций к 2030 году дорожные аварии станут пятой по значимости причиной смерти...

Станислав АЛЕКСИЧ

Напомним, что в марте 2010 года Генеральная ассамблея ООН провозгласила период 2011-2020 гг. Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Целью является стабилизация, а затем снижение прогнозируемого уровня смертности в результате ДТП. И хотя сегодня, разумеется, еще рано обсуждать предложения и выводы ВОЗ, однако некоторые предварительные данные нам известны. И они, мягко говоря, не обнадеживают.

Для начала проанализируем показатели смертности в результате ДТП – диаграмма 1. Уточню, что в данном случае мы опираемся на материалы ВОЗ-Европа, посему кроме ЕС здесь учитываются цифры лишь

по постсоветскому пространству. Мы дополнительно сократили список стран до 20, хотя, вероятно, было бы интересно изучить проблему аварийности, например, в Сан-Марино. Более того, для наглядности ниже мы будем сравнивать только две страны с наиболее развитой экономикой для своих межгосударственных объединений. И здесь Россия по упомянутому показателю превосходит Германию в 4,4 раза, хотя наш зарегистрированный парк автомобилей составляет порядка 60% от тамошнего.

Мы не претендуем на полноценный анализ сложившейся ситуации (хотя бы потому, что иногда используем неофициальные данные либо данные из независимых источников), но, думается, можно вполне опре-

Диаграмма 1

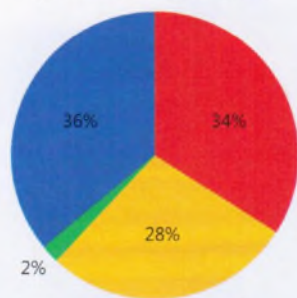
ПОКАЗАТЕЛИ СМЕРТНОСТИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП на 100 тысяч жителей



Примечание: в источнике упоминается 49 стран, в скобках указано место в рейтинге.

Диаграмма 2

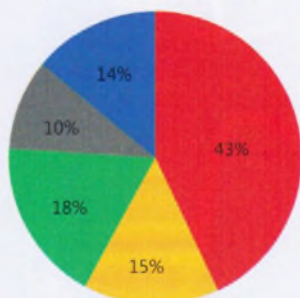
РФ: СМЕРТНОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП по категориям участников движения



- Водители автомобилей
- Пассажиры автомобилей
- Водители и пассажиры 2-3-колесных моторных ТС
- Пешеходы

Диаграмма 3

ГЕРМАНИЯ: СМЕРТНОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП по категориям участников движения



- Водители автомобилей
- Пассажиры автомобилей
- Водители и пассажиры 2-3-колесных моторных ТС
- Велосипедисты
- Пешеходы

Диаграмма 4

РФ: КОЛИЧЕСТВО СМЕРТЕЛЬНЫХ СЛУЧАЕВ В ДТП ПО ВОЗРАСТНЫМ КАТЕГОРИЯМ (на 100 тысяч жителей)

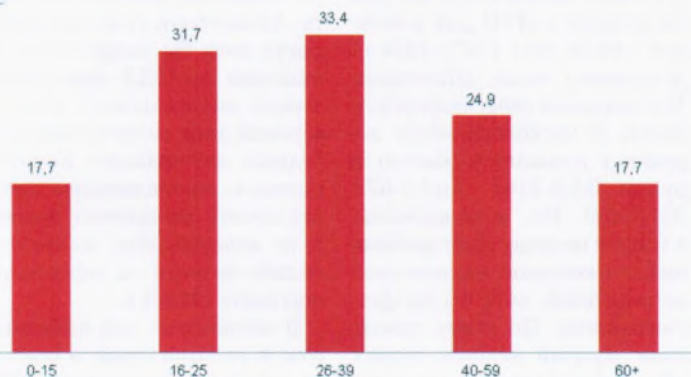
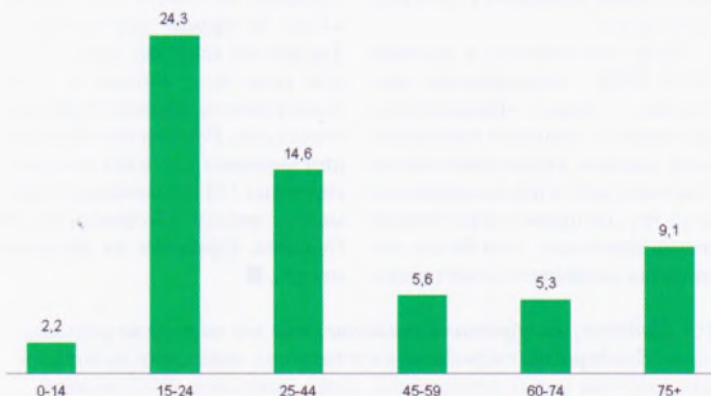


Диаграмма 5

ГЕРМАНИЯ: КОЛИЧЕСТВО СМЕРТЕЛЬНЫХ СЛУЧАЕВ В ДТП ПО ВОЗРАСТНЫМ КАТЕГОРИЯМ (на 100 тысяч жителей)



делить «узкие» места. В частности, рассмотрим распределение смертельных травм от ДТП по категориям участников движения – *круговые диаграммы 2 и 3*. Очевидно, что в РФ по сравнению с Германией особенно критична ситуация с пешеходами и пассажирами автомобилей. Совершенно ясно, что в свете постоянного ужесточения наказания водителей у нас эти категории сегодня оставлены без внимания, хотя на них приходится в совокупности 2/3 смертельных случаев... Трудно давать рекомендации нашим высококвалифицированным законодателям, но, может быть, стоит на время оставить водителей в покое, а, например, резко увеличить штрафы за переход улицы в неполюженном месте или на запрещающий сигнал светофора, особенно в нетрезвом виде. И вплоть до принудительных работ... Напомню, кстати, что в Интернете озвучивалась цифра порядка 30 тысяч погибших в ДТП в России в прошлом году, следовательно, с учетом предварительных данных ВОЗ, из них было около 11 тысяч пешеходов, и я не уверен, что всегда виноваты были водители. Да и пассажиры требуют повышенного внимания, особенно в автобусах, где пользоваться ремнями безопасности они так и не привыкли, ибо система наказаний не работает. Здесь была бы интересна даже официальная статистика: сколько именно штрафов было выписано пассажирам и насколько снизился их травматизм. А то ведь производителей и перевозчиков заставили установить ремни. Было сделано. На этом все?

Еще одна мысль. В последнее время в России появилась модная тенденция по развитию в городах велосипедного движения, строительству велодорожек и прочего. Понятно, что прежде всего речь идет о бюджетных инвестициях. Мы, разумеется, не против, но, видимо, стоит учитывать европейский опыт, где все давно есть, тем не менее десять процентов на диаграмме для Германии (по ЕС – 6%), и, понятно, не только под колесами автомобилей...

Если сопоставить данные всех трех диаграмм с числом автомобилей на 1000 жителей (эти данные можно найти в Интер-

нете), очевидно, что, например, ежегодно в Германии в ДТП со смертельным исходом попадает примерно каждый 8500-й автомобиль, в России – каждый 800-й. И это при том, что ограничение скорости, за исключением населенных пунктов, у нас строже, полоса движения шире, да и 0,00 промилле... Кроме того, согласно справочнику «The World Factbook» (электронную версию можно найти на сайте ЦРУ США), в России в 2009 году протяженность автомобильных дорог всех типов, включая грунтовые, насчитывала 982 000 км, в Германии – 644 480 (2010 год). И хотя на дворе 2013 год, вряд ли их протяженность увеличилась более чем на 10%, а посему, с учетом поправки, можно считать, что у нас на 1 км дороги находится 25,8 автомобиля, в Германии – 65,8. Иными словами, среднестатистическая плотность движения в России меньше в 2,55 раза.

Говоря об аварийности, нельзя сбрасывать со счетов уровень пассивной и активной безопасности подвижного состава. В России ведь только ABS, ремни и ГЛОНАСС, а там еще противоподкатная защита, система курсовой устойчивости, интеллектуальные системы торможения с контролем дистанции уже двух поколений. Причем в ближайшие пять лет практически все это из разряда опций будет переведено в базовую комплектацию.

Далее. Рассмотрим показатели смертности в ДТП по возрастным категориям (*диаграммы 4 и 5*). К сожалению, автору не удалось объединить их ввиду различий по возрастным категориям граждан и даже с учетом различной продолжительности жизни в двух странах. Однако на примере Германии мы видим вполне логичную картину. Сначала защищенность детей и подростков от последствий ДТП, потом пик: водительское удостоверение, мопед, первый автомобиль, гормоны, в конце концов. Затем, с ростом опыта (стажа) управления ТС, происходит снижение аварийности, и сравнительно высокая цифра явно обусловлена высокой мобильностью населения в возрасте «25-44». Далее следует длительный период стабилизации, а подъем «75+» вполне объяс-

ним возрастным ухудшением психофизических возможностей граждан.

Для Российской Федерации картина иная. Очевиден удручающий уровень смертности для «пассивных» участников движения. *Да простится автору такой термин, однако очевидно, что россияне категорий «0-15» и «60+» в ДТП в подавляющем большинстве случаев «дают» иные участники движения, а не они их. Я не стал делать подробную детализацию, но вообще-то для категории «0-15» ровно половина приходится на возрастную группу «14-15» – иными словами, на школьников старших классов. И это проблема...*

О причинах пика «26-39» могу только предполагать, и хорошо бы это обсудить с психологами. Но может быть так: финансовое состояние стабилизировалось, автокредит на более мощную машину стал доступнее. Выработалось понимание, как обходить запреты и видеокамеры, равно и «на месте: где, кому и сколько». Плюс обида, переходящая в озлобление, по пово-

ду тех, кто ездит, регулярно нарушая правила, с «ведерком» на крыше или с удостоверением в кармане. Нельзя забывать и о том, что сегодня принимают либо требуют исполнения самых драконовских законов в отношении водителей в основном те, кто сами не планируют их исполнять (нули промилле из этой же серии: ведь спрос обычно не с того, кто на пассажирском сиденье лимузина и голосовал за этот закон). *Интересно, кстати, а каков процент среди «одобряющих» тех, кто сам хоть пару лет «пошоферил» на грузовике или автобусе?*

Так что, думается, в данной возрастной категории у некоторых участников дорожного движения иногда, простите, банально «сносит крышу». Думается, нельзя сбрасывать со счетов и особенности национального менталитета. При покупке нового автомобиля наш первый вопрос: «А сколько “лошадей”? А объем какой (понятно – двигателя)?» В Германии для начала пересчитают подушки безопасности и уточняют экономичность



...ежегодно в Германии в ДТП со смертельным исходом попадает примерно каждый 8500-й автомобиль, в России – каждый 800-й. И это при том, что ограничения скорости, за исключением населенных пунктов, у нас строже, полоса движения шире, да и 0,00 промилле...

двигателя по сравнению с конкурентами...

По всей видимости, и высокая смертность в ДТП для категории «40-59 лет» (1973-1954 гг. рождения) тоже объяснима. Мы начинали свою шоферскую жизнь в несколько иных дорожных условиях и обычно за рулем ВАЗ-2101, ЛиАЗ-677, ЗИЛ-130. Но, к сожалению, в России не существует требований по ежегодной переподготовке водителей, хотя бы профессиональных. По этому поводу один мудрый человек сказал: «Вы слишком много знаете и порой избыточно уверены в себе. А ведь ситуация в том, что постоянное совершенствование техники иногда требует забывать ранее полученные навыки» (подробнее – в прошлом номере, статья называлась «Разбор полетов»).

Ведь, согласитесь, в цепочке ВАЗ-2109 – подержанная иномарка – новая «бюджетная» иномарка – мощный внедорожник навыки управления должны меняться, а после сорока порой трудно бывает переучиться самостоятельно, тем более что плотность движения постоянно

увеличивается, да и регулярный пересмотр требований ПДД, без сомнения, вносит свою лепту... Может быть, стоит требовать сдачи хотя бы теоретического экзамена по ПДД при любой замене водительского удостоверения либо регистрации очередного автомобиля? Коррупционную составляющую здесь исключить достаточно просто, если использовать, например, онлайн-экзамен на официальном сайте ГИБДД...

В заключение, как информацию к размышлению о причинах высокой смертности в ДТП в РФ, упомянем одно из справочных приложений доклада «The Global Competitiveness Report 2012-2013» с недавнего Всемирного экономического форума. Страница называется «Quality of roads» (ее номер «413» в нашем экземпляре). Так вот, по качеству дорог, причем речь идет именно о всей совокупности дорожной инфраструктуры, Российская Федерация занимает 136-е место в рейтинге (из 144 возможных), примерно между Мозамбиком и Габоном. Германия на десятом месте... ■

P.S. Надеюсь, вы обратили внимание, что мы ни разу не упомянули необходимость очередного ужесточения наказания водителей или введения новых ограничений, хотя, например, ВОЗ, похоже, будет рекомендовать ограничить скорость в населенных пунктах до 30 км/ч. Но это слишком простое решение...

