



РАЗГОВОР НА ПЕРСПЕКТИВУ

Состояние аварийности на автодорогах России по-прежнему вызывает серьезное беспокойство. В этой связи представитель журнала обратился с вопросами к генеральному директору Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ») Игорю Вадимовичу Титову. Вот что он рассказал нашим читателям.

– Игорь Вадимович, Ваше личное мнение и что говорит статистика о состоянии безопасности дорожного движения в России?

– Начиная с 2001 г. в стране наблюдалась тенденция роста аварийности на автомобильном транспорте. В 2004 г. произошел коренной перелом: в 2004–2007 гг. число погибших в ДТП ежегодно сокращалось и в 2007 г. упало на 8,1%. Однако количество ДТП и число раненых достигли в 2007 г. максимума. В 2008 г. (впервые с 1998 года) существенно уменьшились значения сразу трех основных показателей аварийности: количество ДТП сократилось на 6,6%, число раненых – на 7,3%, погибших – на 10,1%.

По итогам 2010 г. также отмечено снижение всех трех основных показателей. В 2010 г. зарегистрировано 199 тыс. ДТП, в которых погибли 26567 человек, а более 250 тыс. человек получили ранения. По сравнению с предшествующим годом, количество ДТП, число погибших и раненных в них людей снизилось на 2%, 4% и 2% соответственно.

При этом следует отметить, что количество транспортных средств в стране постоянно возрастает. Однако в 2010 году впервые за несколько лет выросло количество ДТП с участием детей и уровень их травматизма.

Основными видами ДТП в России по-прежнему остаются: наезд на пешехода, столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие и наезд на стоящее транспортное средство (ТС). На долю указанных видов ДТП приходится более 90% всех происшествий с участием ТС, числа погибших и раненных в них людей.

– Как Вы оцениваете ситуацию с безопасностью дорожного движения в России в сравнении с другими странами?

– По данным ВОЗ, ежегодно в результате ДТП в мире погибают около 1,2 млн человек и свыше 50 млн человек получают ранения. Ежегодный мировой ущерб от ДТП составляет свыше 500 млрд долл. США. Экономические издержки, связанные с ДТП, оцениваются в среднем в 1% ВВП в странах с низким уровнем доходов населения, примерно в 1,5% – в странах со средним и 2% – в государствах с высоким уровнем доходов населения.

В странах Евросоюза в течение года в ДТП погибают более 40 тысяч человек.

Основной характеристикой состояния БДД является число погибших в ДТП людей. В связи с этим, в большинстве стран одним из важнейших показателей, определяющим уровень БДД и позволяющим проводить сравнительную оценку, признается число погибших в ДТП в расчете на 100 тыс. человек населения, характеризующее социальный риск.

В течение последних 15 лет в большинстве развитых стран уменьшается число людей, погибших в ДТП. Такая же тенденция отмечается и в России.

Однако пока в России на 100 тыс. жителей за год в ДТП погибает в среднем в 4 раза больше человек, по сравнению с ведущими странами Западной Европы, и приблизительно в 2 раза больше, по сравнению со странами Центральной Европы и США. По числу погибших в результате ДТП относительно количества ТС Россия в 10 с лишним раз превосходит наиболее безопасные европейские страны и Японию, в 5 раз – США, примерно в 3 раза – страны Центральной Европы.

– Оцените, пожалуйста, влияние основных элементов системы дорожного движения на уровень аварийности.

– Я бы выделил 4 основных элемента: водитель, пешеход, дорожные условия и транспортное средство.

За последние годы около 80% ДТП были связаны с нарушением ПДД водителями ТС. При этом удельный вес таких ДТП в общей структуре аварийности ежегодно возрастает. Примерно две трети ДТП происходят с участием водителей легковых автомобилей, более 90% из которых принадлежат физическим лицам.



Основными нарушениями ПДД, оказавшими прямое или опосредованное влияние на возникновение и тяжесть последствий (более 80% от общего количества ДТП) являются: несоответствие скорости конкретным условиям, несоблюдение очередности проезда перекрестков, отсутствие права на управление ТС, выезд на полосу встречного движения, неправильный выбор дистанции, управление ТС в состоянии опьянения, нарушение правил проезда пешеходного перехода, нарушение водителями правил применения ремней безопасности, превышение установленной скорости, нарушение правил перестроения.

Одним из основных условий повышения БДД является улучшение транспортно-эксплуатационного состояния улиц, дорог, а также расположенных на них сооружений и технических средств организации дорожного движения. В этой связи наметившаяся в 2006 г. динамика к снижению уровня аварийности по причине неудовлетворительных дорожных условий свидетельствует о позитивных тенденциях.

В 2008 г. следствием неудовлетворительных дорожных условий стало каждое шестое ДТП (17,9% от общего количества ДТП), каждый пятый погибший и каждый шестой раненный в результате ДТП (19,4% и 17,9% соответственно). Начиная с 2002 г. и по настоящее время, наблюдается тенденция к последовательному сокращению удельного веса основных показателей аварийности с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями в общей структуре аварийности.

Около 80% ДТП, связанных с неудовлетворительным состоянием улиц и дорог, в 2008 г. пришлось на долю шести сопутствующих дорожных условий: низкие сцепные качества покрытия (28%), отсутствие горизонтальной разметки (18,7%), недостаточное освещение (13,9%), отсутствие ограждений в необходимых местах (5,6%), дефекты дорожного покрытия (6,6%) и неровное покрытие (5,1%).

Продолжает сохраняться тенденция старения парка подвижного состава. Только у 14% грузовых автомобилей срок службы составляет менее 5 лет, примерно 70% грузовиков полностью амортизированы и имеют срок службы более 10 лет. Среди пассажирских транспортных средств почти 60% эксплуатируемых маршрутных автобусов амортизированы, а более

45% подлежат выбраковке по критериям обеспечения безопасности дорожного движения.

Низкий уровень конструктивной безопасности автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, и массовые нарушения требований безопасности при осуществлении перевозок пассажиров и грузов являются одной из основных причин роста количества дорожно-транспортных происшествий и высокой тяжести последствий, которая в несколько раз превышает уровень европейских стран.

Однако статистика отражает лишь малую часть ДТП, вызванных техническими недостатками ТС (менее 1%).

Анализ структуры ДТП с неисправным ТС показал, что около 55% таких ДТП происходят с участием легковых автомобилей, 25% – мототехники, 15% – грузовых ТС и 5% – автобусов. При этом удельный вес ДТП с участием неисправного легкового автотранспорта имеет тенденцию к росту.

– Какие действия, на Ваш взгляд, должны быть предприняты в ближайшее время органами государственной власти для повышения уровня безопасности дорожного движения в России.

– Международный опыт и результаты реализации Федеральной целевой программы «Повышение



Особую озабоченность вызывают начинающие водители. Причиной каждого третьего ДТП по вине водителей со стажем управления до 3-х лет в 2008 году стало превышение скорости или несоответствие скорости конкретным условиям движения, каждого шестого – несоблюдение очередности проезда, каждого двенадцатого – выезд на полосу встречного движения, каждого тринадцатого – неправильный выбор дистанции. Каждое восемнадцатое ДТП совершено водителем со стажем управления до 3-х лет в состоянии опьянения.

Пешеходы являются самой многочисленной и наиболее уязвимой группой участников дорожного движения. Доля пешеходов составляет около 30% от общего числа лиц, пострадавших в результате ДТП. В то же время число погибших пешеходов за последние 10 лет сократилось примерно на 5%.

Причинами возникновения 90% ДТП по вине пешеходов являются три вида нарушений, на долю которых приходится более 80% от числа погибших и раненых. К таким нарушениям относятся: переход проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода, нарушение ПДД пешеходами в состоянии опьянения и неожиданный выход на проезжую часть (из-за ТС, деревьев и др.).



безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» достаточно убедительно свидетельствует, что процесс сокращения числа ДТП, снижения тяжести их последствий является управляемым, и дорожно-транспортный травматизм можно прогнозировать и уменьшать.

По состоянию на 2010 год можно констатировать, что ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» фактически решила стоявшие перед ней первоочередные задачи по преодолению кризисной ситуации в сфере организации безопасности дорожного движения, сложившейся к середине 2005 г.

Наш институт принимает активное участие в реализации проектов данной программы. Основными направлениями деятельности являются следующие:

- совершенствование нормативной правовой базы по обеспечению безопасности дорожного движения;
- гармонизация российских и зарубежных требований к конструктивной безопасности АТС;
- оценка изменения уровня конструктивной безопасности АТС в процессе эксплуатации;
- обеспечение безопасности процесса перевозок пассажиров и грузов.

Следует отметить, что последовательное наращивание управленческого потенциала, концентрация финансовых и материальных ресурсов на наиболее эффективных направлениях способствовали тому, что по итогам 2009 года, по сравнению с 2004 годом (расчетным по условиям формирования Программы), сохранена жизнь более восьми тысяч человек. Данное обстоятельство свидетельствует, что процесс обеспечения безопасности дорожного движения обладает накопленной ресурсной базой, эффективность применения которой во многом определяется имеющейся системой управления. Сохранить и упрочить сложившуюся тенденцию представляется вполне реальным, если достаточно подробно проанализировать зарубежный опыт, на который мы так часто ссылаемся. Например, за последние 20 лет более чем в два раза снизилось число погибших при ДТП в Австрии, Германии, Испании, Португалии, Франции, несмотря на интенсивный рост количества автомобилей и высокую транспортную подвижность населения.

Несомненно, Россия в силу своей территории, климатических условий, особенностей экономического и социального развития регионов, сложившейся транспортной инфраструктуры и структуры парка вынуждена вести борьбу с аварийностью на транспорте методами, учитывающими и национальные особенности.

В силу ограниченности ресурсов основной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения должно стать формирование нового самосознания в обществе, применение унифицированных информационно-аналитических интеллектуальных транспортных систем, принципиально новых подходов к обучению водителей транспортных средств и повышению их квалификации, подготовке детей к дорожному движению, созданию условий для защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения, оказанию своевременной медицинской помощи пострадавшим на месте ДТП.



В стране пока распространено мнение, согласно которому нарушение ПДД считается нарушением водителя перед представителем государства, а не перед другими участниками дорожного движения. Однако в обществе сказываются предпосылки понимания того, что нарушитель ПДД прежде всего ущемляет права других участников движения, и данная тенденция должна быть закреплена изменениями в законодательстве на основе научных разработок и постоянного мониторинга социальных, экономических и других факторов.

Мера ответственности должна стать полностью независимой от должностного и имущественного положения владельца транспортного средства. Дорожно-транспортный травматизм является вопросом социального равенства, поэтому следует стремиться к равной защите всех пользователей дорог для того, чтобы избежать несправедливого переложения бремени увечий и смертей на более бедных и уязвимых пользователей, таких как, например, пешеходы и дети. Даже в странах с высоким уровнем доходов риск травм на дорогах для детей из малообеспеченных семей в пять раз выше, чем из материально обеспеченных.



В области создания интеллектуальных транспортных систем в качестве конечных целей и задач должно стать предоставление всем участникам дорожного движения возможности получать информацию по выбору вида транспорта и оптимального маршрута движения для совершения поездок и перевозки грузов.

Для 60 млн человек городского населения России риск стать участником ДТП в 8–10 раз превышает аналогичный показатель промышленно развитых стран. Семь из десяти всех ДТП и более половины наездов на пешеходов происходят на улично-дорожной сети городов. При этом четвертая часть всех ДТП регистрируется на территории 12 крупнейших городов России.

Сегодня, в соответствии с результатами проведенных исследований и экспертных оценок, отложенный спрос на поездки по улично-дорожной сети больших городов составляет около 50% из-за заторов, ДТП, различных временно существующих или длящихся препятствий. Не считается с этим нельзя, необходимо принятие современных решений, идущих в ногу с требованиями времени.

Сегодня меры, принимаемые во многих городах России, имеют основной целью улучшение условий для использования автомобиля. Следствием является дальнейшая автомобилизация мегаполисов, рост интенсивности и плотности транспортных потоков и, как последствия, – заторы и потери времени в пути, высокий уровень аварийности, поэтому от стимулирования автомобилизации крупных городов необходимо перейти к поэтапному ограничению использования автомобиля.

Важнейшим мероприятием по снижению числа погибших в ДТП на автомобильных дорогах и в сельской местности должно стать оказание своевременной медицинской помощи на месте ДТП и последующая незамедлительная госпитализация. Современные информационные технологии и средства связи уже могут обеспечить практическую реализацию данного мероприятия, что позволит, по оценкам экспертов, уменьшить число погибших в ДТП на автомобильных дорогах на 30%.

В ближайшие годы основные усилия будут направлены на развитие мер по реализации следующих общепризнанных мировым сообществом действий по обеспечению безопасности дорожного движения, таких как:

- формирование на принципиально новой основе нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения с учетом мер, направленных на интенсификацию процессов перехода от ведомственного регулирования правоотношений в данной области к их законодательной регламентации;

- повсеместная организация центров управления дорожным движением и использование информационно-коммуникационных технологий, предусмотренных планами государственного развития страны;
- интенсификация процессов оказания первой доврачебной и квалифицированной медицинской помощи пострадавшим в ДТП участникам дорожного движения, а также ликвидации последствий ДТП;
- определение приоритетных направлений работы по предотвращению гибели участников дорожного движения путем повышения пассивной безопасности транспортных средств и автомобильных дорог;
- формирование предложений по развитию системы профилактики, как одного из высокоэффективных направлений деятельности в сфере обеспечения БДД;



- выделение в качестве приоритетного направления проведения широкомасштабных мероприятий по защите наиболее уязвимых участников дорожного движения (дети, пешеходы, инвалиды, престарелые граждане), а также предупреждение загрязнения окружающей среды;
- формирование по опыту европейских стран системы участия общественных институтов гражданского общества в контроле за условиями дорожного движения, предупреждением ДТП, оказанием помощи участникам дорожного движения;
- формирование системы информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения всех возрастных категорий с широким использованием организационно-инженерных основ формирования информационного общества.

Редакция благодарит Игоря Вадимовича за предоставленную возможность взять интервью и подробное освещение темы.

**Беседу провел специальный корреспондент
журнала «АТП»
Ю. Ф. Щербинин**

