

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ПРИКЛАДНОГО АНАЛИЗА СМЕРТНОСТИ ИЗ-ЗА ДТП

УДК 314.48

Ольга Анатольевна Махова,
к.э.н., доцент кафедры Социально-экономической и отраслевой статистики Московского государственного университета экономики, статистики и информатики (МЭСИ)
Тел.: (495) 442-72-55
Эл. почта: OAMahova@mesu.ru

В статье охарактеризована необходимость выделения смертности из-за дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в качестве самостоятельного объекта исследования. Раскрыта необходимость оценки смертности из-за ДТП и обоснована глобальность рассматриваемой проблемы. Проведена оценка существующих тенденций в смертности населения России из-за ДТП. Сформулированы выводы об эффективности проводимой государственной политики в области безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: учет дорожно-транспортных происшествий (ДТП), статистический анализ смертности из-за ДТП, число погибших из-за ДТП, уровень смертности в ДТП.

Olga A. Mahova,
PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Socio-economic and sectoral statistics, Moscow State University of Economics, Statistics and Informatics (MESI)
Tel.: (495) 442-72-55
E-mail: OAMahova@mesu.ru

THEORETICAL QUESTIONS OF THE APPLIED ANALYSIS OF MORTALITY IN ROAD ACCIDENTS

The article outlines the need for the allocation of deaths due to road traffic accidents (RTA) as an independent object of study. Disclosure is necessary to estimate the mortality due to accidents and based global problem under consideration. An assessment of current trends in mortality in Russia because of the accident. Conclusions about the effectiveness of government policy in the field of road safety are formulated.

Keywords: records of traffic accidents (RTA), statistical analysis of mortality due to road accidents, amount of deaths due to road accidents, level of road traffic fatalities.

1. Введение

В России вопросы снижения смертности в результате ДТП в ряде стратегических и программных документов определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации. Это обосновано тем, что проблема сохранения человеческой жизни сегодня остра как никогда, а по своей роли наиболее значимыми среди причин смертности населения на протяжении последних десятилетий являются: болезни системы кровообращения, новообразования, внешние причины. При этом численность умерших в ДТП, как одной из основных внешних причин смерти, больше численности умерших по таким причинам как: от кишечных инфекций; от туберкулеза всех форм, от болезни, вызванной вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ) и некоторых других болезней. Следовательно, наряду с развитием сферы здравоохранения одним из вариантов решения проблемы сохранения человеческого потенциала является устранение высокой внешней смертности, и прежде всего смертности в результате ДТП.

Необходимо отметить, что наша страна не уникальна в отношении проблемы высокой смертности из-за ДТП. Масштабы вопросов, связанных с ДТП, давно приобрели глобальный характер. Эксперты Всемирной Организации Здравоохранения еще в 2004 году смертность из-за ДТП приравнивали к угрозе эпидемии глобального масштаба и представили малоутешительные перспективы на будущее. Во Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма сказано, что: «в случае если правительства всех стран мира не выработают консолидированную политику по изменению существующего положения дел, к 2020 гибель в ДТП станет одной из лидирующих причин смертности людей на планете.» [1]

Ведущая роль рассматриваемой проблемы подтверждается также принятой по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 20 ноября 2009 года) «Московской декларации». В ней четко признается, что: «безопасность дорожного движения — это комплексная проблема, решение которой может внести значительный вклад в достижение Целей тысячелетия в области развития, и что создание потенциала в области предупреждения дорожно-транспортного травматизма должно быть в полной мере интегрировано в национальные стратегии развития транспорта, окружающей среды и здравоохранения и поддержано многосторонними и двусторонними учреждениями посредством более упорядоченной, эффективной и координированной работы по оказанию внешней помощи» [2].

В России ежегодно более 275 тысяч человек погибают или получают ранения в результате ДТП. За период с 2000 по 2013 год среднее ежегодное число погибших в ДТП по нашим расчетам, основанным на данных Госавтоинспекции МВД России, составило около 30 тысяч 800 человек. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромные и невосполнимые потери материального и морального характера как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

2. Смертность из-за ДТП как особый объект статистического исследования

На современном этапе инновационного развития нашей страны автомобильный транспорт способствует оживлению и становлению экономики, а также оздоровлению и нормализации финансово-кредитной сферы. Рост автомобилизации удовлетворяет приумножающиеся потребности гражд-

дан в перемещениях и перевозках, а также наряду с другими видами транспорта обеспечивает рациональное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства. Однако нарастающая интенсивность автомобилизации обусловила увеличение числа транспортных средств в потоках движения на дорогах, что способствовало изменению дорожно-транспортной обстановки в стране, прежде всего в области безопасности дорожного движения. Среди основных проблем автомобильного транспорта особо остро выделяют вопросы, касающиеся совершаемых водителями ДТП, в результате которых причинен вред жизни и здоровью граждан.

Смерть в результате ДТП является преждевременной и по своей природе экзогенной, то есть не связанной с естественным старением человеческого организма, а значит устранимой. Совокупность смертей в результате ДТП, происходящих на определенной территории в конкретный период времени, представляется таким массовым социально-демографическим процессом как смертность из-за ДТП. Необходимо заметить, что большая доля смертности из-за ДТП приходится на молодые и средние возрасты. В «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 год», подготовленном Всемирной Организацией Здравоохранения сказано: «Дорожно-транспортные травмы занимают восьмое место в списке основных причин смертности в мире и являются главной причиной смерти молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет. Ежегодно на дорогах мира погибает свыше 1 млн чел., а ущерб, причиняемый этими ДТП, достигает миллиардов долларов»^[3]. Следовательно смертность из-за ДТП отражается как на характеристиках воспроизводственного, так и трудового потенциала, а значит приводит к демографическим и экономическим не возобновляемым потерям. Поэтому обеспечение стабильного сокращения интенсивности смертности из-за ДТП является одной из приоритетных и ключевых задач стратегического управления в

области охраны здоровья и жизни человека.

В России по данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России (ГУОБДД МВД России) за 2013 год общее число ДТП было равным 204 тысячам происшествий. Число умерших из-за ДТП составило 27025 человек, среди них 3,23% – дети (лица, моложе 16 лет) – 872 ребенка, погибших в ДТП.

Государственная статистическая отчетность о смертности из-за ДТП, о ДТП и о результатах повышения безопасности дорожного движения в России носит ведомственный характер, так как порядок организации учета ДТП, сбора и обобщения сведений о них и их последствиях, а также, соответственно, и порядок контроля за полнотой и достоверностью этих сведений определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации (МВД РФ). Порядок учета ДТП регламентирован Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 года № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий» и обязателен для выполнения на всей территории страны. Все данные об объектах статистического учета ДТП (происшествиях, транспортных средствах, участвующих в них, владельцах транспортных средств, их совершивших и в них пострадавших, раненых и погибших) фиксируются в таких первичных документах, как карточках учета дорожно-транспортных происшествий, форма которых устанавливается МВД РФ. Поэтому смертность из-за ДТП представляет собой особый объект статистического исследования и характеризуется специфическими особенностями, что связано непосредственно с ее учетом.

– Во-первых, в численность умерших включаются как лица погибшие на месте дорожно-транспортного происшествия, так и умершее от его последствий в течение 30 последующих суток (до 2009 года – в течение 7 суток).

– Во-вторых, смертность из-за ДТП оценивается на основе большого числа структурных харак-

теристик. Численность погибших распределяется по стандартным демографическим характеристикам (пол, возраст) а также по нестандартным, оригинальным признакам. К последним можно отнести: распределение числа погибших в ДТП, по причинам совершения ДТП (например, ДТП и пострадавшие из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог и т.п.); распределение числа погибших в ДТП по субъектам виновников в ДТП (например, ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД пешеходами, ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии и т.п.); распределение числа погибших в ДТП по категории собственников транспортных средств, виновных в ДТП (например, ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств юридических лиц и т.п.) и прочее.

– В-третьих, на интенсивность смертности из-за ДТП влияет ряд особых факторов. Среди них: время суток и период года; освещение проезжей части; протяженность и покрытие автомобильных дорог; пропускная способность автомобильных дорог; интенсивность движения и многие другие.

Рассмотренные особенности учета ДТП и их последствий, а также специфика анализа смертности из-за ДТП, с учетом развития автомобилизации населения, обосновывают необходимость выделения смертности населения из-за ДТП в качестве своеобразного и исключительного объекта социального исследования, требующего комплексной статистической оценки. Выявление тенденций и закономерностей в смертности населения из-за ДТП, понимание причин ДТП и факторов роста аварийности на дорогах позволяют вырабатывать рекомендации и определенные мероприятия в области обеспечения безопасности движения, и также принимать конкретные меры, нацеленные на изменение параметров, характеризующих ДТП и их последствия, в том числе на снижение смертности из-за ДТП.

3. Характеристика особенностей смертности из-за ДТП в России

В последние годы на дорогах нашей страны ежедневно погибают от 60 до 80 человек. Такие значительные невосполнимые людские потери, и еще более существенные масштабы численности пострадавших в ДТП, но оставшихся живыми, явно и определенно свидетельствуют не просто об актуальности и значимости проблемы обеспечения безопасности жизни и сохранения здоровья каждого конкретного человека на дорогах, но и о том, что вопросы ДТП и их последствий давно уже приобрели архи важный характер. В системе обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране имеется целый ряд нерешенных или отчасти недорешенных серьезных проблем.

Госавтоинспекцией МВД России в период с 25.12.2013 года по 09.01.2014 года был проведен социологический опрос на тему «Наиболее актуальные темы и проблемы в области обеспечения дорожной безопасности». Его результаты показали, что население нашей страны считает основной проблемой аварийности на дорогах – отсутствие или низкий уровень культуры поведения участников дорожного движения.

В 2013 году по вине водителей транспортных средств совершено около 179 тысяч ДТП, то есть 87,72% от всех ДТП произошли вследствие несоблюдения ПДД водителями. В этих ДТП погибло более 23 тысяч человек – 85,45% всех погибших в ДТП. При этом из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения в 13581 ДТП погибло 2314 человек. Говоря о последствиях ДТП, совершаемых нетрезвыми водителями, необходимо признать, что они более тяжелые, нежели от ДТП из-за нарушения ПДД трезвыми водителями, так как у нетрезвых водителей, прежде всего, притупляется внимание на дороге и уменьшается скорость реакции. В 2013 году на каждую 1000 ДТП из-за нарушения ПДД трезвыми водителями приходилось 126 умерших, в то время как на 1000 ДТП из-за на-

Распределение числа ответов на вопрос:
«Какие темы и проблемы в области безопасности дорожного движения вы считаете наиболее актуальными на сегодняшний день, на которые следует обратить особое внимание в наступающем году?»
(допускается выбор нескольких вариантов) [4]

Вариант ответа	Число голосов, единиц	% от общего числа голосов
Культура поведения участников дорожного движения	7342	72
Управление автомобилем в состоянии опьянения	5215	51
Детская дорожная безопасность	3007	29
Выезд на полосу встречного движения	2689	26
Превышение скорости	2326	23
Безопасность пешеходов	2262	22
Своевременное оказание первой помощи пострадавшим в ДТП	1837	18
Итого	10243	–

рушения ПДД водителями в состоянии алкогольного или наркотического опьянения – 170 умерших. То есть на каждую 1000 ДТП из-за нарушения ПДД нетрезвыми водителями смертей больше на 44 случая. Поэтому наказание за вождение в состоянии алкогольного опьянения, равное лишению водительского удостоверения, является мерой абсолютно оправданной. Однако случаи применения данной меры неоднозначны. Существует принятый в Регламенте (Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 2 марта 2009 года № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения») порядок работы с лицами, пользующимися высоким иммунитетом (имеются в виду иностранные послы, судьи, прокуроры и депутаты), к которым принимаются «определенные меры». На наш взгляд различий в принятии мер по отношению к нетрезвым водителям быть не должно вне зависимости от их социального статуса. В целом, необходимо отметить, что сегодня наличие усиление норм ответственности за несоблюдение правил дорожного движения уходит на второй план, а культура вождения и особенностей психологии

водителя приобрели ведущую роль в круге вопросов безопасности дорожного движения. Здесь особое внимание уделяется группе аварий из-за невнимательности водителей, среди причин которой выделяют: несоблюдение дистанции; несоблюдения скоростного режима движения; несоблюдения правил проезда на пешеходных переходах; разговоры по мобильному телефону; неиспользование ремней безопасности; неконтролируемость эмоций и другие.

Среди проблем обеспечения безопасности дорожного движения и снижения смертности в результате ДТП выделяется такая, как безответственность пешеходов. Госавтоинспекция МВД России совместно с экспертным центром «Движение без опасности» в период с 20.02.2014 – 25.02.2014 года провели социологический опрос, результат которого, на наш взгляд, полностью подтвердил тот факт, что в нашей стране пешеходы в большинстве своем не осознают или не хотят осознавать своей ответственности за собственную безопасность на дороге. На вопрос: «Что Вы делаете для того, чтобы водитель видел Вас в темное время суток?» – распределение ответов характеризовалось следующим образом.

Сегодня сотрудники ГИБДД предпочитают не штрафовать пешеходов за несоблюдения ПДД. Но, на наш взгляд, это одна из необходимых мер в целях снижения чис-

Таблица 2

**Распределение числа ответов на вопрос:
«Что Вы делаете для того, чтобы водитель видел Вас
в темное время суток?» [4]**

Вариант ответа	Число голосов, единиц	% от общего числа
Ничего не делаю, водитель сам меня увидит благодаря свету фар	3626	42
Хожу только по освещенным улицам	3173	36
Использую световозвращатели на верхней одежде, сумке и т.п.	1586	18
Надеваю светлую одежду	320	4
Итого	8705	100



Рис. 1. Динамика коэффициента смертности в ДТП в России за период с 2000 по 2013 гг.

ла ДТП и тяжести их последствий. Ведь пешеход, переходящий улицу в неположенном месте, в большей степени подвергнут риску получить серьезную травму или умереть в результате столкновения с машиной. В России, к большому сожалению, большинство перебегающих дорогу в неположенном месте больше рассчитывают на «русский авось» (успею) и не рассчитывают ни скорости едущей машины, ни ее тормозного пути. И здесь больше срабатывает менталитет русского человека, в соответствии с которым, ему лень пройти лишних 10 метров до светофора, а лучше перебежать строго напротив того места, куда ему нужно попасть. И печален тот факт, что порой страдают добросовестные водители из-за таких пешеходов, ведь в конечном итоге, на практике, в большинстве случаев груз ответственности переходит

на водителя. За 2013 год в России из-за нарушения ПДД пешеходами в ДТП погибло 5164 человека, что больше чем за 2012 год на 166 умерших или на 3,21%.

Также необходимо отметить, то улицы и дороги России находятся в неудовлетворительном состоянии и (или) не рассчитаны на сегодняшнее количество автомашин (за 2013 год из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог в ДТП погибло 7 392 человека, что больше чем за 2012 год на 442 умерших или на 6,36%).

В целом за период с 2000 по 2013 год уровень смертности населения в ДТП снизился на 6,73% (рис. 1).

В 2013 году на каждые 100 тыс. населения приходилось примерно 18,83 случаев смерти в ДТП. Хотя это и меньше, чем в 2000 г. (на каждые 100 тыс. населения приходилось чуть более 20,19 умерших),

тем не менее показатель очень высок. При этом зафиксирован его рост на 1,26% по сравнению с наименьшим значением 2010 года.

Следовательно, проводимая политика в области безопасности дорожного движения, включающая федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», которая характеризуется ужесточением мер по борьбе с нарушениями правил дорожного движения (ПДД), на что в большинстве случаев направлены мероприятия в данной области, на наш взгляд безусловно дала определенные положительные результаты. [5] Сегодня одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации согласно плану мероприятий по реализации в 2011–2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 г. № 367-р, должна стать федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

4. Заключение

Обобщая проблемы в области исследования смертности из-за ДТП и проведенный анализ дорожно-транспортной ситуации в России, основные результаты можно привести к следующим заключениям.

Смертность из-за ДТП является особым объектом статистического исследования, так как характеризуется определенной спецификой учета, структурой и факторами. Высокие показатели смертности из-за ДТП характерны не только для России, но и для большинства стран мира, то есть проблема носит глобальный характер. Поэтому проведение комплексного статистического анализа смертности из-за ДТП бесспорно необходимо.

Проводимая в России активная политика в области защиты жизни и здоровья человека на дорогах заслуживает одобрения. Уровень смертности из-за ДТП к 2013 году снизился в сравнении с 2004 годом

(базисным для первой ФЦП, принятой в данной области). Однако в настоящее время существует целый ряд нерешенных вопросов. Нельзя забывать о том, что помимо усиленного внимания за соблюдением ПДД водителями (на что в основном направлены меры, проводимые государством), необходимо преодолеть дифференциацию участников дорожного движения. То есть требования к соблюдению ПДД и меры ответственности за несоблюдение должны быть равноценны для всех вне зависимости от того, кто виноват: водитель или пешеход; обычный водитель или водитель, имеющий иммунитет. Только добившись равноправия на дорогах, можно более значимо снизить смертность из-за ДТП.

Литература

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма –2004. – Режим до-

ступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_ru.pdf

2. Московская декларация. Принята по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения – 2009. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml

3. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 г. – Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/ru/

4. Официальный сайт ГИБДД: Опросы общественного мнения – 2014. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/polls/>

5. Золотарева О.А., Карманов М.В. Безопасность дорожного движения: методологические вопросы и оценка // Вестник МАДИ: Периодический научный журнал, №1 (36) /2014. – с.112–117.

References

1. World report on road traffic injury prevention – 2004. – Access mode: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_ru.pdf

2. Moscow Declaration. Adopted at the end of the First Global Ministerial Conference on Road Safety – 2009. – Access mode: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml

3. Global status report on road safety 2013. – Access mode: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/ru/

4. Official site of the traffic police: Polls– 2014. – Access mode: <http://www.gibdd.ru/polls/>

5. Zolotareva O.A., Karmanov M.V. Road safety: methodological issues and assessment // Vestnik MADI: Periodicheskij nauchnyj zhurnal, №1 (36) /2014. – s.112–117.