

В условиях жестких ограничений по финансированию и отсутствия возможности больших инвестиций в безопасность дорожного движения в России, добиться положительных результатов возможно только разработкой и реализацией комплекса программных мероприятий, обеспечивающих при минимальных затратах наи-

более эффективное достижение поставленной цели - существенное уменьшение числа погибших.

Борис РЕВИЧ, Кирилл РЕШЕТНИКОВ

Boris REVICH, Kirill RECHETNIKOV

Новое издание:  
еженедельная электронная демографическая газета на русском языке

### Демоскоп Weekly

Главный редактор - Анатолий Вишневецкий

Только в Интернете: <http://www.demoscope.ru>

#### Россия и весь мир

Численность, состав и размещение населения • Семья и рождаемость • Здоровье и смертность • Внутренние и внешние миграции • Население и экономика • Население и политика • Население и окружающая среда • Уровень и качество жизни • Занятость и безработица • Положение женщин, детей, молодежи, пожилых • Демографическая история • История демографической науки

На страницах нашего электронного еженедельника вы найдете новейшую информацию:

- о демографической ситуации в России и ее регионах,
- о демографических тенденциях за рубежом,
- о самых последних демографических прогнозах,
- о самых свежих публикациях по проблемам населения и смежным с ними,
- о главных событиях общественной и научной жизни, имеющих отношение к демографии,
- о демографических ресурсах в Интернете.

- Новейшие статистические материалы
- Базы статистических и библиографических данных
- Полные тексты наиболее интересных публикаций
  - Голосование on line
  - Обратная связь

Демоскоп Weekly будет рад видеть Вас не только среди своих постоянных читателей, но и среди своих авторов, корреспондентов, критиков.

Мы надеемся на Ваше активное сотрудничество.

Все вместе мы сделаем газету лучше!

Редакция: Анатолий Вишневецкий (главный редактор), Ален Блюм, Юлия Флоринская

ЦЕНТР ДЕМОГРАФИИ И ЭКОЛОГИИ ЧЕЛОВЕКА  
ИНСТИТУТА НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО  
ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РАН  
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ «POPULATION ET SOCIÉTÉS» - БЮЛЛЕТЕНЯ  
НАЦИОНАЛЬНОГО ИНСТИТУТА  
ДЕМОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ. ФРАНЦИЯ

Prix hors de Russie  
Le numero: 10F  
Abonnement annuel (6 numeros): 50F  
Adresse pour l'abonnement:  
I.N.E.D, 133, boulevard Davout  
75980 Paris, Cedex 20, France



117418, Москва, Нахимовский пр-т, 47. Тел. 332 43 14 Факс: (095) 718 97 71 E-mail: [jflorin@unix.ecfor.rssi.ru](mailto:jflorin@unix.ecfor.rssi.ru)



Информационный бюллетень Центра демографии и экологии человека  
Института народохозяйственного прогнозирования РАН

## ПРИЧИНА СМЕРТИ: ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ *Une cause de décès : les accidents de la route*

### Уровень моторизации

Частота дорожно-транспортных происшествий и степень серьезности их последствий, в частности, травматизма, инвалидности и смертности, чрезвычайно высоки в России. Между тем, уровень моторизации России пока не особенно велик - примерно втрое ниже, чем в США, странах Западной Европы, Японии или Австралии (табл. 1).

В то же время уровень моторизации России быстро растет. За 5 лет - с 1995 по 1999 г. - количество автомобилей в стране увеличилось почти на 7 миллионов, или на 44% по сравнению с 1994 годом (легковых - на 53%) - см. рис. 1. Их число прыгнуло с 65 на 100 жителей в 1985 году и 116 в 1995 до 156 в 1999 и, по

прогнозу Министерства экономики, к 2005 г. может достигнуть 210-240. Это, конечно, еще не 400-500, как в странах Западной Европы или в США, а всего лишь как в сегодняшних Венгрии или Польше.

Рис. 1. Рост числа автомобилей на 1000 россиян за 1970 - 1999 г.  
*Fig. 1. Croissance du nombre d'automobiles pour 1000 Russes (1970-1999)*

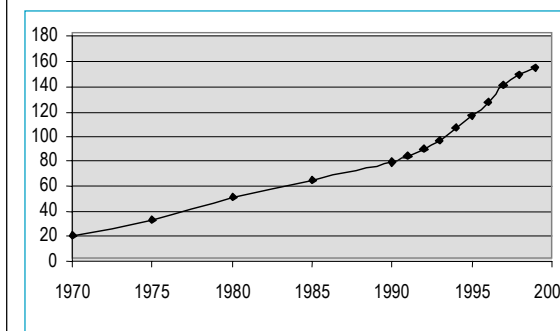


Таблица 1. Уровень моторизации разных стран, 1998  
*Tableau 1. Niveau d'équipement en véhicule motorisé dans différents pays (1998)*

Страна (1)	Моторных транспортных средств на 1000 жителей (2)	
	всего (3)	в том числе пассажирских (4)
США (5)	768	466
Италия (6)	657	545
Австралия (7)	644	508
Швейцария (8)	613	477
Япония (9)	609	384
Германия (10)	604	508
Канада (11)	580	447
Испания (12)	541	408
Швеция (13)	508	419
Франция (14)	500	424
Великобритания (15)	475	404
Чехия (16)	442	344
Польша (17)	329	230
Южная Корея (18)	282	165
<b>Россия (19)</b>	<b>150</b>	<b>129</b>
Турция (20)	132	75

(1) Pays ; (2) Moyen de transport motorisé pour 1000 habitants ; (3) Total ; (4) Dont, avec passagers ; (5) Etats-Unis ; (6) Italie ; (7) Australie ; (8) Suisse ; (9) Japon ; (10) Allemagne ; (11) Canada ; (12) Espagne ; (13) Suède ; (14) France ; (15) Grande-Bretagne ; (16) République Tchèque ; (17) Pologne ; (18) Corée du Sud ; (19) Russie ; (20) Turquie

Источники: IRTAD (OECD International Road Traffic and Accident Database), май 2000; <http://www.bast.de/irtad>; Российский статистический ежегодник 2000.

Наибольшая автомобилизация достигнута в Московской (вместе с Москвой), Ленинградской (вместе с Санкт-Петербургом), Ростовской, Тюменской, Свердловской, Самарской, Воронежской, Челябинской, Иркутской и Кемеровской областях, Краснодарском крае, в Республиках Башкортостан и Татарстан. В этих регионах сосредоточено 48,8% всего парка автомобилей России, причем 13,7% - в Москве и Московской области (при доле в населении - 10%). В Москве за последние 10 лет количество автомобилей возросло в 3,1 раза.

### Уровень транспортного травматизма

Несмотря на относительно низкий уровень моторизации, Россия занимает лидирующее место в мире как по количеству погибших на 100 тыс. жителей, так и по количеству погибших на 10 тыс. транспортных средств и на 100 пострадавших (табл. 2). При этом, в долговременной динамике последствий дорожно-транспортных происшествий не удается выявить никакой устойчивой позитивной тенденции (рис. 2).

Количество погибших на 100 пострадавших в России в 5-10 раз превосходит соответствующие показатели развитых стран. Даже с учетом того, что в этих странах более развита система личного страхования граждан, способствующая более полному учету раненых в ДТП, разница в значениях показателей тяжести последствий ДТП в России и развитых зарубежных странах колоссальна. По оценкам специалистов, значительная часть пострадавших погибает от несвоевременности оказания им помощи, хотя полученная в результате ДТП травма не была смертельной.

Таблица 2. Удельные показатели аварийности в России, в некоторых странах Европы и в США в 1997 г.  
Tableau 2. Différents indicateurs d'accidents en Russie dans quelques pays d'Europe et aux Etats-Unis

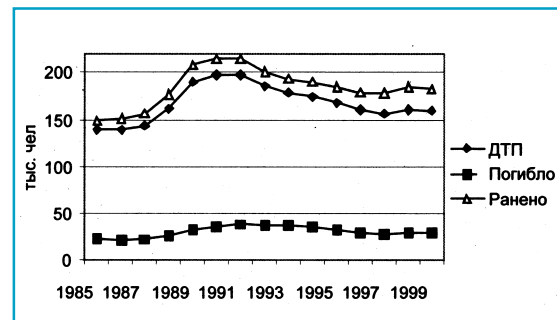
Страна (1)	Количество погибших на 100 тыс. жителей (2)	Количество погибших на 10 тыс. транспортных средств (3)	Количество погибших на 10 <sup>9</sup> авт. километров пробега (4)	Количество погибших на 100 пострадавших в ДТП (5)
<b>Россия (6)</b>	<b>18,8</b>	<b>8,93</b>	<b>н.д.</b>	<b>13,5</b>
Белоруссия (7)	16,9	10,34	н.д.	19,4
Украина (8)	11,9	н.д.	92,0	12,5
Франция (9)	13,6	2,5	18,5	4,5
Италия (10)	10,8	1,60	17,4	2,2
Нидерланды (11)	7,5	1,76	12,0	9,0
Финляндия (12)	8,5	1,83	11,5	4,7
Швеция (13)	6,1	1,29	9,2	2,5
Великобритания (14)	6,3	1,33	8,8	1,1
США (15)	15,7	1,98	11,0	1,2

(1) Pays; (2) Nombre de tués pour 100 000 habitants; (3) Nombre de tués pour 10 000 moyens de transport; (4) Nombre de tués pour 10<sup>9</sup> km parcourus; (5) Nombre de tués pour 100 blessés; (6) Russie; (7) Belarus; (8) Ukraine; (9) France; (10) Italie; (11) Pays-Bas; (12) Finlande; (13) Suède; (14) Grande-Bretagne; (15) Etats-Unis

Источник: Statistic of Road Traffic Accidents in Europe and North America. UN. New York and Geneva, 1999.

Рис. 2. Динамика частоты последствий ДТП за 1985-1999 г.

Fig. 2. Evolution des conséquences des accidents de la route (1985-1999)



(1) En milliers de personnes; (2) Accident de la route; (3) Tués; (4) Blessés

Всего за последние три с половиной десятилетия XX века на дорогах погибло 1 миллион 200 тысяч россиян. С середины 60-х годов до начала 80-х ежегодное число жертв дорожно-транспортных происшествий более чем удвоилось. Затем началось снижение, резко ускорившееся во время антиалкогольной кампании 1985-1986 годов и сменившееся новым быстрым ростом в 1987-1989 годах. 1994-1997 годы внушали новые надежды, но 1999 год показал, что для большого оптимизма пока, кажется, нет оснований (рис. 3).

В 1998 - 1999 годах отмечался и рост ряда относительных показателей аварийности: среднего числа пострадавших в расчете на 100 тыс. жителей и числа погибших в 100 ДТП, и это при том, что сам показатель аварийности даже немного снизился (табл. 3).

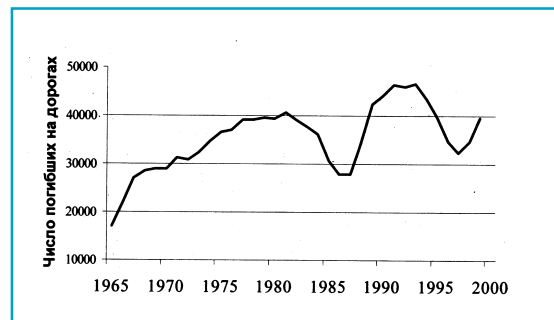
### Основные причины ДТП

Около 75% ДТП связано с нарушениями Правил дорожного движения водителями, причем 77,7% этих ДТП совершено водителями индивидуальных транспортных средств.

Чаще всего ДТП совершают водители со стажем работы до 3 лет (25-30% всех ДТП, связанных с нарушениями правил дорожного движения), причем

Рис. 3. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Россия, 1965-1999

Fig. 3. Nombre de tués dans les accidents de la route. Russie (1965-1999)



(1) Nombre de tués

Таблица 3. Относительные показатели дорожно-транспортной аварийности в России в 1991-1999 гг.  
Tableau 3. Divers indicateurs sur les accidents de la route en Russie (1991-1999)

Год (1)	Число пострадавших на 100 тыс. населения (2)	Число погибших в 100 ДТП (3)	Количество ДТП на 10 тыс. единиц транспорта (4)
1991	169,6	19,0	85,4
1992	158,8	19,7	71,6
1993	155,0	20,8	65,7
1994	152,0	20,4	61,0
1995	146,1	19,6	57,0
1996	140,5	18,4	53,6
1997	138,9	17,7	52,3
1998	143,9	18,1	51,7
1999	144,8	18,6	50,8

(1) Année; (2) Nombre de blessés pour 100 000 habitants; (3) Nombre de tués pour 100 accidents de la route; (4) Nombre d'accidents de la route pour 10 000 véhicules

Источник: Доклад о развитии человеческого потенциала в Российской Федерации за 1999 г. М., 1999.

доля этих ДТП в последние годы увеличивается вследствие общего омоложения водительского состава. Водители, получающие права в последние годы, зачастую проходят подготовку в организациях, не имеющих для этого ни должной технической базы, ни квалифицированного персонала. В 1999 г. 19,3% общего количества происшествий по вине водителей пришлось на водителей, находящихся в нетрезвом состоянии.

### Пешеходы - группа высокого риска

Пешеходы в России - наименее защищенная и наиболее многочисленная категория среди пострадавших в ДТП участников дорожного движения. Около половины (47,9%) всех ДТП связано с наездом на пешеходов. Такие происшествия характеризовались самой высокой тяжестью последствий: из 100 пострадавших 15 человек получили смертельные травмы. В 1999 г. из-за нарушений правил дорожного движения пешеходами произошло 48,4 тыс. ДТП, в которых погибло 7,4 тыс. и ранено 43,1 тыс. человек. По сравнению с предшествующим годом основные показатели аварийности возросли. Увеличение количества ДТП с участием пешеходов отмечено в 42, числа погибших - в 56, а раненых - в 41 регионе страны. Если в среднем по стране происшествия из-за нарушений правил дорожного движения пешеходами составили примерно третью часть (30,3%), то в С.-Петербурге и Москве доля ДТП по вине участников движения данной категории превысила 45%.

В экономически развитых странах с высокой обеспеченностью автотранспортом в результате реализации мероприятий по предупреждению ДТП с участием пешеходов удалось добиться того, что доля пешеходов в общем числе пострадавших, как правило, не превышает 10-12%. В России удельный вес пешеходов в структуре пострадавших участников дорожного движения за последние несколько лет не только не снижается, как этого можно было бы ожидать в связи с ростом уровня автомобилизации, а, напротив, увеличивается. В 1999 году число погибших пешеходов составило 11,5 тысячи, или 38,7% от общего числа погибших в ДТП. На Западе степень фатальности наездов на пешеходов все время снижается и показатели, подобные российским, сейчас практически не встречаются - разве что кое-где в Восточной Европе (табл. 4).

### Детский травматизм

Уровень детского травматизма в России чрезвычайно высок. В 1999 г. в 22,2 тысячах ДТП с участием детей до 16 лет погибло 1,6 тыс. и ранено 22,0 тыс. детей и подростков - соответственно 5,4% и 12,1% от общего количества погибших и раненых.

В среднем по стране в каждом седьмом (13,9%) ДТП пострадал ребенок. Среди детей до 6 лет на каждые шесть-семь попавших в ДТП детей умирает один ребенок, а к десяти-четырнадцати годам умирает один из 12-13 попавших в ДТП детей. Именно в этом возрасте вероятность смерти ребенка, получившего ранение при ДТП, наименьшая. Начиная с 15 лет, риск смерти раненого участника ДТП монотонно возрастает. Аналогичная зависимость от возраста наблюдается и при рассмотрении отдельно каждой категории пользователей дорог (пешеходов, велосипедистов, водителей и пассажиров мопедов, мотоциклов и легковых автомобилей): к 10-14 годам риск смерти раненого при ДТП наименьший, по мере увеличения возраста он возрастает и после 64 лет становится даже большим, чем в дошкольном возрасте.

Таблица 4. Доля пешеходов в общем числе погибших в дорожно-транспортных происшествиях в некоторых странах. 1980 и 1998 годы, в процентах  
Tableau 4. Proportion de piétons dans le nombre total de tués dans les accidents de la route dans quelques pays (1980 et 1998, en %)

Страна(1)	1980	1998
Австрия(2)	23,8	18,2
Бельгия (3)	21,8	11,3
Великобритания (4)	34,5	27,8
Венгрия (5)	42,6	31,6
Германия (6)	25,5	14,5
Италия (7)	22,9	14,3
Нидерланды (8)	15,1	10,8
Новая Зеландия (9)	17,1	14,5
Польша (10)	51,8	39,4
США (11)	19,4	17,7
Франция (12)	19,1	12,2
Чехия (13)	45,6	25,3
Япония (14)	35,4	32,6

(1) Pays; (2) Autriche; (3) Belgique; (4) Grande-Bretagne; (5) Hongrie; (6) Allemagne; (7) Italie; (8) Pays-Bas; (9) Nouvelle-Zélande; (10) Pologne; (11) Etats-Unis; (12) France; (13) République Tchèque; (14) Japon.

### Что нужно для уменьшения частоты ДТП

Размеры потерь от аварийности обязывают государство принимать активные и незамедлительные меры, направленные на снижение ДТП. Подобные меры реализуются в большинстве стран с развитой автомобилизацией (США, Великобритания, Франция, Германия и т.д.) в виде общенациональных программ повышения безопасности дорожного движения.

Одним из наиболее распространенных способов снижения рисков является страхование, но в части рисков, связанных с автомобильными дорогами, в современных страховых компаниях России распространено только добровольное страхование ответственности. Проект закона "Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств" только разрабатывается. После его принятия станет необходимым определение страховых тарифов, основой для вычисления которых является вероятность наступления неблагоприятных событий. Одним из таких событий может являться смерть человека, получившего ранения в результате ДТП.

Но объектов для страхования в автодорожной отрасли намного больше: это, например, и дорожное покрытие, и придорожные лесные массивы и люди, живущие в непосредственной близости у автодорог. Таким образом, расширение страхового поля в автодорожной отрасли является перспективной разработкой страхования как в России, так и во многих странах мира.

В 1995 году в России был принят Федеральный закон "О безопасности дорожного движения", где программно-целевой подход определен основным принципом деятельности государства по профилактике ДТП. В 1996 г. правительством была утверждена Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в России" на 1996-1998 гг. Главной целью программы являлось сокращение на 10-20% числа погибших в ДТП (сохранение жизни от 3,2 до 6,5 тыс. человек), что предполагалось достичь за 3 года. В 1997-1998 гг. финансирование было в несколько раз ниже предусмотренного, и выполнение программы было продлено до 2000 г.