

И.И. Шомин, М.В. Савсюк  
УГЛТУ, Екатеринбург

## БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ВЛИЯНИЕ АЛКОГОЛЯ НА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Положение на дорогах России представляется критическим. Так, только в первом полугодии 2013 г. на дорогах страны произошло более 83 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибло более 10 тыс. человека, из них 3402 расстались с жизнью из-за плохих дорог, 792 - по вине пьяных водителей.

Наибольшее количество ДТП происходит в крупных регионах и региональных центрах. Одним из них является наша Свердловская область. По данным УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области с 2004 по 2010 гг. уровень ДТП постоянно снижался, а с 2010 г. он начал расти, в том числе и за счет ДТП, произошедших по вине пьяных водителей (рис. 1).

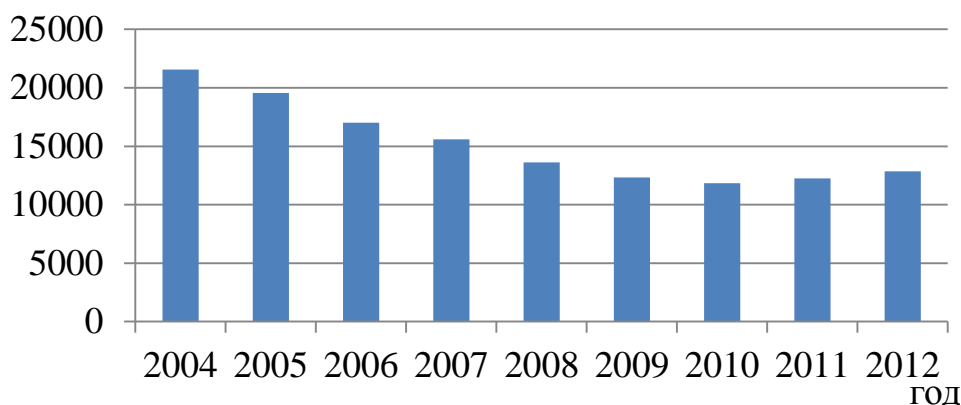


Рис. 1. Статистика ДТП по Свердловской области

Безусловно, количество ДТП растет и вследствие увеличения парка машин и количества водителей. Эта тенденция наблюдается по всей стране.

Согласно статистике, в РФ водительские права на апрель 2012 г. имели около 59 млн человек, что составляло 42 % населения. Ежегодно эта цифра незначительно увеличивается примерно на 2 – 3 % [1]. По данным статистики в России на 01.01.2011 г. зарегистрировано около 41 млн транспортных средств. Сюда не попали мотоциклы и сельскохозяйственная техника [2]. Количество автомобилей ежегодно увеличивается примерно на 2 млн (т.е. на сегодня парк машин составляет около 45 млн).

Общее число ДТП за семь месяцев 2013 г. произошедших по вине нетрезвых водителей составило более 6932 аварий, (– 2,2 % по сравнению с аналогичным периодом 2012 года), в которых погибло 1058 человек (– 7,3 %). Больше всего «пьяных» ДТП произошло в Краснодарском крае (298), Нижегородской (269) и Свердловской области (238). На 2 % в год растет количество ДТП, произошедших по вине водителей, отказавшихся от медицинского освидетельствования (отказавшихся пройти тест приравниваются к нетрезвым водителям, и им также грозит штраф и лишение прав); 79 % подобных аварий совершаются водителями легковых автомобилей, 10 % – водителями мопедов и скутеров, 7 % – мотоциклистами, 3 % – водителями грузовых авто и 0,4 % – автобусов. В целом аварийность с участием мопедов и скутеров из года в год растет примерно на 30 - 40 %. За семь месяцев 2013 г. рекордное количество аварий (1,39 тыс.) произошло в воскресенье и еще 1,35 тыс. – в субботу. Любопытно, что с понедельника уменьшается число аварий, совершенных по вине нетрезвых водителей, к среде их число сокращается до минимума, а ближе к выходным водители расслабляются и снова начинают выпивать. Большая часть (36 %) аварий с участием нетрезвых водителей происходит в райцентрах и городах районного значения. В малых городах все друг друга знают и рассчитывают, что со «своим» гаишником удастся договориться. В крупных городах подобное «правило» уже не работает.

Главный показатель алкоголизации – потребление алкоголя в расчёте на душу населения – с 1989 по 2010 гг. увеличился в 1,5 раза и достиг 18 литров абсолютного алкоголя (чистого спирта). Уровень, который Всемирная организация здравоохранения признает «особо опасным для здоровья людей» вдвое ниже – восемь литров абсолютного алкоголя, после чего начинается вырождение населения.

Медстатистика утверждает, что в России сейчас около 2,7 млн человек больны алкоголизмом. Но это лишь те, кто стоит на учете. По оценкам экспертов, алкоголиков в стране около 5 млн или 3,4 % от всего населения. Почти треть мужчин и седьмая часть женщин умерли преждевременно, из-за алкогольной зависимости. От алкогольных отравлений россияне гибнут чаще жителей любых других стран мира; 77 % убийц совершили свои преступления в нетрезвом виде (исследование НИИ Академии Генпрокуратуры показало, что в России за последние годы совершается до 50 тыс. убийств в год [3]). Если 10 лет назад из десяти алкоголиков была лишь одна женщина, то сегодня - уже четыре. С начала перестройки потребление алкоголя на душу населения выросло на четверть, а количество правонарушений, совершаемых пьяными, - почти в два раза. Из-за алкоголизма продолжительность жизни российских мужчин на 12 - 14 лет меньше, чем у женщин. Общественность страны бьет тревогу: положение с алкоголиз-

мом критическое. В стране разрабатывается программа по борьбе с алкоголизмом [4].

Этот приобретенный и укоренившийся стиль жизни наших граждан отражается и на культуре поведения на дорогах, проявляется в виде ДТП, совершенными водителями, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, по вине которых гибнут люди. За первое полугодие 2013 года 7,6 % от общего количества погибших на дорогах в результате ДТП – по вине нетрезвых водителей (хотя их на порядок меньше, чем убийц, совершивших свои преступления в нетрезвом виде вне ДТП, это достаточно большие цифры).

Сегодня в массовом сознании умеренное потребление алкогольных напитков выступает как социальная норма, как часть бытовой культуры и образа жизни. Вклад в этот стиль жизни на разных этапах привнесло и государство: в XVI в. начали распространять привозимое из Европы хлебное вино, были организованы питейные заведения; в XVIII в. неумеренное пьянство распространяется в дворянской среде и в целом России; Ельцин в 90-х XX в. отменил государственную монополию на водку (в результате либерализации алкогольной отрасли цена на водку упала, кроме этого началась пропаганда спиртных напитков в СМИ).

Первые две кампании не коснулись деревни. Но в 90-х гг. XX в. жители деревень при отсутствии работы, перспектив спивались. Хозяйства, поддерживаемые на протяжении нескольких десятилетий государством за счет дотаций, стали приходить в упадок, скот вырезали, площади посевов сократились в десятки раз. Страна подрывала свою продовольственную безопасность.

Государством были предприняты и серьезные шаги для уменьшения алкоголизации. Антиалкогольная кампания в 1985 - 1987 гг. в СССР привела к тому, что потребление алкоголя снизилось приблизительно на треть. Смертность от алкогольных отравлений понизилась на 56 %. Резко снизилась смертность среди мужчин от несчастных случаев и насилия, а средняя продолжительность их жизни достигла 65 лет [5, С. 341]. Таким образом, государство оказывает огромное влияние на снижение алкоголизма в стране, что ведет к увеличению продолжительности жизни и повышению благополучия своих граждан.

Как было сказано выше, не все ДТП происходят по вине нетрезвых водителей. Большинство погибает из-за плохих дорог и других факторов.

По данным урбанизированных стран все дорожно-транспортные происшествия распределяются следующим образом:

- 70 % ДТП концентрируется на улично-дорожных сетях населенных пунктов, где наиболее уязвимой категорией участников дорожного движения являются пешеходы;

- 30 % ДТП приходится на дороги вне населенных пунктов, которые отличаются повышенной тяжестью последствий.

В то время, как в развитых странах число погибших и пострадавших в ДТП остается стабильным или снижается в результате системной и целенаправленной работы, в развивающихся странах темпы роста автомобилизации и сопутствующий ей рост ДТП приобретает угрожающие размеры.

Несмотря на успехи в области повышения безопасности дорожного движения сложившиеся ситуация в развитых странах не может считаться благополучной. В современном мире люди перемещаются все более свободно, развивающиеся страны интегрируются в мировой рынок, роль автомобильного транспорта растет. На дорогах развитых стран появляется все больше автомобилей с иностранными номерами, что затрудняет идентификацию владельца. Поэтому развитые страны не могут отвернуться от проблем развивающихся соседей. Можно сказать, что сегодня поле активной деятельности для повышения безопасности дорожного движения у себя в стране находится за пределами ее границ.

Ситуация, в которой находится сегодня Россия, очень схожа с той, что пришлось пережить многим странам два-три десятилетия назад. Эти страны сумели найти выход из подобной ситуации. Сегодня на дорогах этих стран, имеющих уровень автомобилизации в 2 – 2,5 раза выше российского, риск гибели в ДТП в 10 раз ниже, чем в России [6].

Если рассматривать динамику показателей аварийности с участием нетрезвых водителей за семь лет на примере последнего летнего месяца 2013-го года, то выясняется, что число пьяных ДТП сократилось почти на 2 тыс., число раненых уменьшилось на 3 тыс., а число погибших изменилось незначительно – с 1732 человек в августе 2007-го до 1282 в августе 2013-го [7].

Известно, что при алкогольном (наркотическом) опьянении ухудшаются физиологические функции (снижается острота зрения, замедляются движения, снижается их точность). Кроме этого ухудшаются психологические функции: притупляются ощущения, ослабляется внимание. Выявить потенциального нарушителя в алкогольном опьянении можно с помощью давно известных методик.

Первая из таких методик хорошо известна и применяется уже 40 лет в США [8]. Суть её в следующем: на определенном участке дороги перекрывают движение и поголовно проверяют 1500-2000 человек. В результате получают достаточно точные данные, из которых можно сделать вывод, сколько нетрезвых автомобилистов, проезжающих мимо инспекторов, не попадают в ДТП, а значит остаются безнаказанными. По этой методике в России каждый сотый водитель находится в состоянии опьянения.

ГИБДД в нашей стране не применяет эту методику, потому что, согласно статистике ведомства, количество ДТП по вине пьяных водителей год от года должно снижаться.

Зная объективную картину, в ГИБДД понимают, сколько нетрезвых водителей остаются невыявленными. Это заставляет разрабатывать собственные методики борьбы с теми, кто за руль после употребления спиртного садится, но не попадает.

Суть другого метода состоит в том, что на дорогах устанавливают специальные датчики, которые по маневрам водителей и траектории их движения вычисляют потенциально опасных. Информация передается на ближайший пост и проверяются уже конкретно эти водители. В среднем, в 58 % случаев остановленные водители действительно оказываются нетрезвыми, что говорит об эффективности этой методики.

Практика показывает, что для предупреждения ДТП по вине человеческого фактора, лучше концентрировать усилия на корректировке модели поведения участников дорожного движения, в основе которых лежат личностные характеристики и жизненные стили (причины), чем на корректировке нежелательного поведения, создающего риск ДТП (наказание за игнорирование ремней безопасности, превышение скорости, переход дороги на запрещающий сигнал светофора и т.д.), которое является следствием.

Именно формирование желательной модели поведения участников дорожного движения обеспечивает устойчивость безопасного поведения, когда человек осознает последствия своих поступков и несет ответственность за эти последствия.

Схема процесса воздействия на модель поведения участников дорожного движения, а, следовательно, на снижение количества ДТП, представлена на рис. 2.

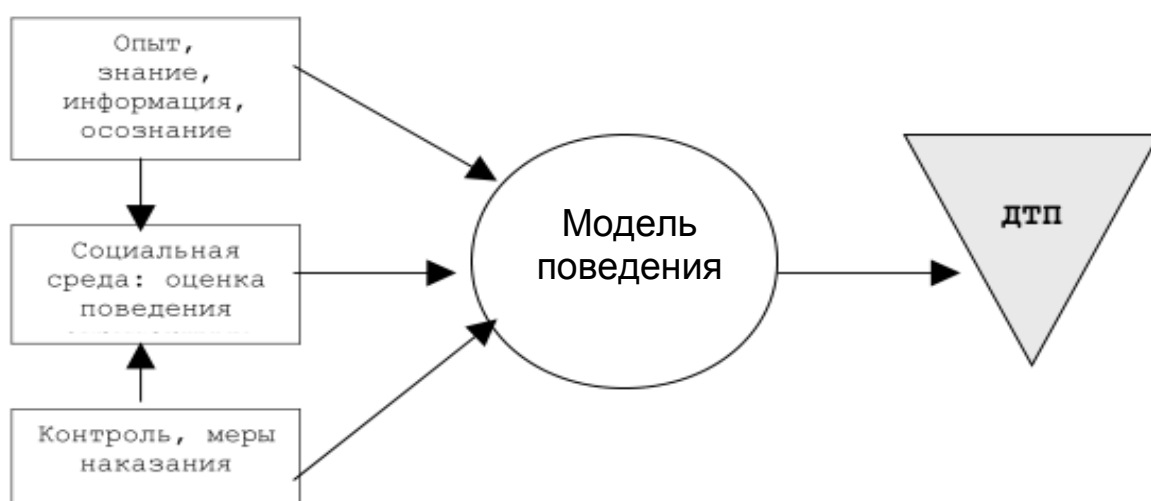


Рис. 2. Процесс воздействия на модель поведения участников дорожного движения

Установлено, что при отсутствии хотя бы одного из компонентов (опыта, знаний, информированности, осознания, реакции со стороны окружающих или контроля соблюдения законов и правил) модель поведения изменить невозможно, а значит, невозможно добиться устойчивого снижения роли человеческого фактора в возникновении ДТП.

Сочетание информации и контроля способствует формированию у большинства членов сообщества положительного отношения к безопасности движения и критического отношения к поведению тех, кто создает риск ДТП для себя и других.

Наличие значительной части населения (так называемой критической массы), соблюдающей правила поведения на дорогах, содействует формированию социальной среды, где безопасная модель поведения – норма для подавляющей части населения.

Установившаяся социальная норма поведения автоматически оказывает корректирующее воздействие на нежелательные поведенческие проявления представителей групп риска при помощи механизма социального нивелирования (т.е. естественного стремления индивидуума быть не хуже других членов социальной группы), когда нарушителю становится некомфортно в окружении, которое демонстрирует критическое отношение к его поведению [6].

Мотивы лучше всего раскрывают человеческие побуждения и могут объяснить то или иное поведение на дороге.

Практически все водители согласны, что безопасность дорожного движения - важный вопрос. Однако это не мешает им нарушать правила, превышать скорость, рисковать, подвергая опасности себя и других. Следовательно, общее положительное отношение к безопасности подавляется некими мотивами к негативному поведению. Такими мотивами могут быть, например, выгода, комфорт, удовольствие от быстрой езды, самоутверждение и т.д.

Поэтому для прогнозирования поведения участников дорожного движения следует понимать и принимать во внимание истинные мотивы их поведения, а не только их следствия.

Психологами установлено, что поведение человека, связанное с транспортом, определяется пятью основными мотивами [6]:

- 1) выгода (время - деньги);
- 2) безопасность (физическая – боязнь боли, административная, социальная - боязнь наказания или осуждения со стороны окружающих);
- 3) комфорт (достижение цели с меньшими физическими и эмоциональными усилиями);
- 4) моральная удовлетворенность (удовольствие от самого процесса или достигнутого результата);
- 5) социальное нивелирование (быть не хуже других).

При управлении автомобилем у любого водителя в той или иной степени присутствуют все мотивы. Однако у разных людей удельный вес этих мотивов различен. Баланс мотивов может также изменяться под влиянием обстоятельств. Мотивы могут конфликтовать между собой.

*Пример.* Есть возможность совершить выгодную поездку. Водителю известно, что тормоза автомобиля не в порядке. Возникает конфликт мотивов выгода / безопасность. Возможны два варианта поведения:

- 1) отказ от поездки: выгода - 0, безопасность 100 %,
- 2) поездка: ожидаемая выгода 100 % (?), риск ДТП (10 – 30 %).

Выбор варианта поведения будет определяться индивидуальностью человека, а также, результатом взвешивания присутствующих внешних факторов (погода, состояние покрытия, перегруженность на дорогах риск попасть в пробку и т.д.).

Практика показывает, что соблюдение всех правил дорожного движения всеми участниками – практически недостижимая цель даже при наличии достаточных ресурсов для повсеместного и тотального контроля.

Однако доказано, что успешные суммарные результаты по повышению безопасности дорожного движения достигаются при постановке более конкретных целей, например [6]:

- 1) принудительной корректировки нежелательного поведения участников дорожного движения в сочетании с поощрительными и разъяснительными акциями, а также, стимулирующими схемами (страхования, ведомственных норм поведения и т.п.);

- 2) изменение в сообществе отношения к безопасности;

- 3) запуск механизма социального нивелирования при помощи суммы целенаправленных усилий и применения инструментов воздействия, направленных на формирование позитивного отношения к безопасности дорожного движения у критического большинства граждан;

- 4) дифференцированное и адресное воздействие на группы риска при помощи информационных кампаний для корректировки их поведения на дороге и сведения к минимуму потенциальной угрозы для сообщества;

- 5) поддержание механизма социального нивелирования при помощи скоординированной и согласованной деятельности всех служб и организаций.

Главная общая задача инструментов, нацеленных на формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения (учебных программ, информационных кампаний, законов и правил, схем страхования, социальных и отраслевых программ), – формирование безопасной модели поведения у критического большинства граждан, которое способно запустить механизм социального нивелирования для формирования в обществе желательной нормы транспортного поведения.

Основные трудности возникают и основные усилия требуются на начальной стадии, когда критически важны политическая воля, пример правильной модели поведения со стороны публичных персон и слаженность действий соответствующих ведомств и служб.

Согласно данным ВОЗ самые низкие и самые высокие показатели дорожного травматизма в Европе отличаются в 11 раз. Различия лишь отчасти объясняются экономическими причинами, но основная причина различий – неготовность учреждений, исполнительных, законодательных органов и сообщества в целом к бурному росту парка автотранспортных средств. Следствие неготовности – неспособность быстрого реагирования на изменения и реализации последовательных мер и системных стратегий дорожной безопасности.

Величина негативного воздействия дорожной аварийности на сообщество зависит от ряда характеристик самого сообщества, а именно [6]:

1) технических характеристик: эволюции транспортных средств, материалов, конструкционных решений и технологий в дорожной отрасли, развития телекоммуникаций, методов управления движением;

2) политических характеристик: национальной политики в области транспорта и распределения перевозок по видам, инвестиций в транспортную инфраструктуру, фискальной политики, систем лицензирования, страхования, формирования правовых основ, правил, требований к водителям и их подготовке, политики в отношении общественного транспорта, землепользования, развития территорий, развития сетей дорог, политики транспортного сектора по отношению к окружающей среде и т.д.;

3) экономических характеристик: ориентации экономики на рыночные отношения или командные методы, состояние экономики: экономический рост - повышение объемов перевозок; депрессия - снижение объемов перевозок;

4) поведенческих характеристик: физического и психологического состояния и уровня подготовки участников дорожного движения; структуры участников дорожного движения по возрасту, полу, опыту, стилям жизни; принципы и инструменты для повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования;

5) социальных характеристик: общего уровня культуры в сообществе, реакции социальной окружающей среды на неправильное поведение участников дорожного движения.

Еще одной мерой снижения количества ДТП, принятой во всем мире как одной из существенных, является ужесточение ответственности за нарушения ПДД.

С 01.09.2013 г. вступил в силу закон, ужесточающий ответственность водителей за нарушения ПДД (за управление транспортным средством в состоянии опьянения сейчас, кроме лишения прав от 1,5 до 2 лет, нужно



заплатить штраф 30 000 руб.; повысились штрафы за превышение скорости; за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления – 5000 – 15000 руб., а передача управления транспортным средством лицу без прав – 30 000 руб. и др. [9]). Сотрудники ГИБДД провели статистическое исследование, в котором сравнили количество нарушений ПДД за сентябрь текущего и прошедшего годов. Согласно полученным результатам количество нарушений уменьшилось на 19,9 %, благодаря новой редакции Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП). Однако несмотря на уменьшение количества нарушений ПДД, количество ДТП снизилось очень незначительно, всего на 2,7 % по сравнению с сентябрем 2012 г. При этом число ДТП с водителями в алкогольном опьянении уменьшилось на 3,6 % [10].

Получается, что ужесточение мер наказания за нарушение ПДД незначительно влияет на количество ДТП. Здесь в большей степени имеет значение сезонность, так как осенью чаще идут дожди, уменьшается световой день и ухудшается видимость.

В последнее время законодатели всеми силами борются с пьянством за рулем, посвящая этому массу времени и сил. Дело это важное и нужное – 792 человека, погибших по вине пьяных водителей за полгода, – цифра, безусловно, впечатляющая. Однако она не сопоставима с данными о погибших по вине плохих дорог (из-за плохих дорог люди гибнут в ДТП в четыре раза чаще, чем по вине пьяных водителей). Стоит уделить больше внимания решению дорожной проблемы; искать виновных (администрации разных уровней, дорожные организации, не выполнившие свои подрядные обязательства или некачественно выполнившие), брать с них гигантские штрафы (заводить уголовные дела) - при этом наверняка удастся спасти немало человеческих жизней.

В настоящей статье показано, что ДТП остаются предметом серьезной озабоченности со стороны государства в стране, учитывая, что в первом полугодии 2013 года на дорогах страны произошло 83 439 ДТП, в которых погибло 10 364 человека. Однако в ней также иллюстрируется прогресс, достигнутый Россией в области сокращения смертности при ДТП. Этот прогресс стал возможен благодаря скоординированным действиям власти и граждан, и опирается на практический зарубежный опыт. Тем не менее, необходимы дополнительные усилия, направленные на ускорение изменения законодательства в сфере безопасности дорожного движения и обеспечение его строгого право применения.

### *Библиографический список*

1. Моя газета [Электронный ресурс]. URL:<http://mygazeta.com>.

2. Сколько автомобилей в России // Автопортал autotechnica.ru [Электронный ресурс]. URL:<http://autotechnica.ru/news/113.html>.
3. Количество убийств в России // Русский проект [Электронный ресурс]. URL: [http://www.rusproject.org/current/current\\_1/ubijstva\\_v\\_rf](http://www.rusproject.org/current/current_1/ubijstva_v_rf).
4. Назаров И.В. Две России: реальная и мифологическая // Международный общественный журнал «Свободная мысль», 2011. № 11. С. 212-218.
5. Мединский В.Р. О русском пьянстве, лени и жестокости. М.: «ОЛМА Медиа Групп», 2009.
6. Принципы и инструменты повышения безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования. Международный опыт: сборник статей. СПб: 2008. 269 с.
7. За рулем [Электронный ресурс]. URL: <http://www.zr.ru/content/news/576034>.
8. За рулем [Электронный ресурс]. URL:<http://www.zr.ru/content/news/569242>.
9. Правила дорожного движения РФ. Иллюстрированное издание. М.: ООО «Мир Автокниг», 2013. 64 с.
10. Информационно-социальный портал об автомобилях и автомобильном обслуживании [Электронный ресурс]. URL:[http://www. autodrive.ru/users/news/blog/kolichestvo](http://www.autodrive.ru/users/news/blog/kolichestvo).

Е. В. Баженова  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ОТНОШЕНИЕ К ЖИВОТНЫМ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ: ПРАВСТВЕННЫЙ АСПЕКТ**

Величие и моральный прогресс нации можно измерить тем,  
как эта нация относится к животным.  
*Махатма Ганди*

Животные прошли вместе с человечеством все этапы его развития, начиная с первобытной эпохи и заканчивая современностью. В каждом историческом периоде проявлялась определенная специфика в системе отношений человек – животное. Не является исключением и современная эпоха. В условиях урбанистической культуры отношения человека и животных обретают новые черты, не свойственные предыдущим историческим периодам: в частности, актуализируются нравственные аспекты этих отношений. Мы проанализируем нравственную составляющую взаимоотношений человека и животных на примере современной России. В своем