

## ЦЕЛЕВЫЕ ОРИЕНТИРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С.В.Шпорт<sup>1</sup>, К.С.Баканов<sup>2,3</sup>, З.И.Кекелидзе<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии им. В.П.Сербского» Минздрава России, Москва, Россия

<sup>2</sup> ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России», Москва, Россия

<sup>3</sup> ФГКОУ ВО «Академия управления МВД России», Москва, Россия

**Резюме.** Представлены государственные программы обеспечения безопасности дорожного движения. Рассмотрены целевые индикаторы состояния безопасности дорожного движения и пути их достижения в Российской Федерации и мировом сообществе.

Охарактеризовано изменение целевых ориентиров в обеспечения безопасности дорожного движения во время социально-экономических кризисов. Проанализирован порядок учёта основных показателей состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, государственные программы, дорожно-транспортные происшествия, смертность в дорожно-транспортных происшествиях, социальный риск, транспортный риск, целевые индикаторы

**Конфликт интересов.** Авторы статьи подтверждают отсутствие конфликта интересов

**Для цитирования:** Шпорт С.В., Баканов К.С., Кекелидзе З.И. Целевые ориентиры государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Медицина катастроф. 2021. №1. С. 18-24.  
<https://doi.org/10.33266/2070-1004-2021-1-18-24>

## TARGETS OF STATE ROAD SAFETY SYSTEM IN RUSSIAN FEDERATION

S.V.Shport<sup>1</sup>, K.S.Bakanov<sup>2,3</sup>, Z.I.Kekelidze<sup>1</sup>

<sup>1</sup> V.P.Serbbskiy National Medical Research Centre of Psychiatry and Narcology, the Ministry of Health of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

<sup>2</sup> Scientific State Institution of Road Safety, the Ministry of the Internal Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

<sup>3</sup> Academy of Management, the Ministry of the Internal Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

**Abstract.** The state road safety programs are presented. The article considers the target indicators of the road safety and the ways to achieve them in the Russian Federation and the world community.

The article describes the changes in the targets for ensuring road safety during socio-economic crises. The order of accounting of the main indicators of the state of road safety in the Russian Federation is analyzed.

**Key words:** mortality in road accidents, road accidents, road safety, social risk, state programs, target indicators, transport risk

**Conflict of interest.** The authors declare no conflict of interest

**For citation:** Shport S.V., Bakanov K.S., Kekelidze Z.I. Targets of State Road Safety System Russian Federation. *Meditsina Katastrof* = Disaster Medicine. 2021; 1: 18-24 (In Russ.). <https://doi.org/10.33266/2070-1004-2021-1-18-24>

### Контактная информация:

**Шпорт Светлана Вячеславовна** – кандидат медицинских наук, учёный секретарь НИИЦ ПН им. В.П.Сербского

**Адрес:** Россия, 119034, Москва, Кропоткинский пер., 23

**Тел.:** +7 (495) 637-40-00

**E-mail:** svshport@mail.ru

### Contact information:

**Svetlana V. Shport** – Cand. Sci. (Med.), Scientific Secretary of V.P.Serbbskiy National Medical Research Centre for Psychiatry and Narcology

**Address:** 23, Kropotkinskiy side-street, Moscow, 119034, Russia

**Phone:** +7 (495) 637-40-00

**E-mail:** svshport@mail.ru

### Введение

Повышение безопасности дорожного движения (БДД) в целях сохранения жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным

фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. №1-п

В России при оценке существующей государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения базовым принято считать 2004 год, так как исходя из показателей БДД в указанном году – в 2005 г. были поставлены цели, определены задачи и основные инструменты повышения безопасности дорожного движения, в том числе закреплен программно-целевой подход к ее обеспечению<sup>2</sup>.

Благодаря построению такой государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2004–2019 гг. произошло значительное уменьшение основных показателей аварийности: количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) сократилось в 1,3 раза – с 208558 до 164358; число погибших в них людей – в 2 раза – с 34506 до 16981; число раненных в ДТП – в 1,2 раза – с 251386 до 210877, и это на фоне значительного роста уровня автомобилизации страны.

Так, количество автомобильных транспортных средств за указанный период увеличилось в 2 раза – со 165 до 330 легковых автомобилей на 1 тыс. жителей. В то же время общее количество зарегистрированных транспортных средств в России за этот период увеличилось в 1,8 раза – с 33,14 до 58,2 млн.

В 2004–2019 гг. в Российской Федерации снизились также такие базовые относительные показатели, применяющиеся преимущественно при международном и межрегиональном сравнении данных, как социальный риск – число погибших в ДТП на 100 тыс. населения – снижение в 2 раза (с 23,9 до 11,57) и транспортный риск – число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств – снижение в 3,4 раза (с 10,2 до 3).

#### *Государственные программы в области обеспечения безопасности дорожного движения*

Основными инструментами реализации государственной политики в Российской Федерации являются государственные программы, в структуру которых входят соответствующие целевые программы и федеральные проекты.

Применительно к обеспечению безопасности дорожного движения базовым документом стратегического планирования, воплотившим в жизнь программно-целевой подход к обеспечению безопасности дорожного движения, стала принятая в начале 2006 г. первая федеральная целевая программа (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100<sup>3</sup>.

Целевыми показателями данной ФЦП являлись уменьшение числа погибших в ДТП и количества ДТП с пострадавшими. Следует отметить, что впоследствии от показателя «количество ДТП с пострадавшими» было решено отказаться, так как в условиях глобальной автомобилизации количество ДТП неуклонно росло, в то время как проводимая государственная политика позволяла, несмотря на увеличение общего количества ДТП, снижать тяжесть их последствий, и – как следствие – число погибших в них участников дорожного движения.

<sup>2</sup> О Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. №1707-р

<sup>3</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»: Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100

Аналогичные тенденции прослеживались и в развитых зарубежных странах.

Кроме того, указанная ФЦП имела и дополнительные целевые индикаторы в виде транспортного и социального рисков и тяжести последствий ДТП, которые, к сожалению, не имели соответствующей количественной характеристики.

Таким образом, единственным количественным показателем, запрограммированным по годам реализации, являлось снижение числа погибших в ДТП на 11,5 тыс. чел. по сравнению с 2004 г.

В целом в период ее действия число погибших в ДТП удалось сократить на 18,9% (по плану – на 33%) по сравнению с базовым годом.

Основной целью второй ФЦП на 2013–2020 гг. являлось сокращение смертности в ДТП к 2020 г. на 8 тыс. чел. (на ,%) по сравнению с 2012 г.

Целевыми показателями и индикаторами второй ФЦП были: общее число погибших в ДТП и число погибших в ДТП детей, социальный и транспортный риски, которые в этот раз получили количественные ориентиры с разбивкой по годам.

Как мы уже отмечали, первоначально планировалось снижение числа погибших в ДТП на 28,8%, однако в 2018 г. ввиду досрочного достижения поставленных ориентиров этот показатель увеличили до 42,8%.

В общей сложности за время реализации двух целевых программ в 2004–2019 гг. смертность на дорогах Российской Федерации снизилась в 2 раза.

Досрочное достижение основных показателей сокращения смертности в ДТП, указанных во второй ФЦП, послужило основанием для постановки новых целей снижения смертности в ДТП, что нашло отражение в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг.: целевой ориентир – сокращение к 2024 г. смертности в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. – до уровня, не превышающего 4 чел. на 100 тыс. населения (к 2030 г. – стремление к нулевому уровню смертности).

Цели и целевые показатели Стратегии безопасности дорожного движения нашли отражение в Указе Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.» от 7 мая 2018 г. №204, что подтвердило статус показателей смертности в ДТП как одного из показателей, характеризующих достижение целей национального развития Российской Федерации.

Достижение указанной цели осуществляется путем реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденного протоколом президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 декабря 2018 г. №15. В результате показатели снижения дорожно-транспортной летальности, закрепленные в федеральной целевой программе, были приведены в соответствие с национальным проектом, а сама указанная программа стала его структурным элементом.

В реализации указанных государственных программ и проектов принимают участие МВД, Минтранс, МЧС, Минздрав, Минобрнауки, Минпромторг России, а также органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации (далее – субъекты) и муниципальные образования.

*Целевые индикаторы состояния безопасности дорожного движения и пути их достижения в Российской Федерации и мировом сообществе*

В рамках государственного управления в общем виде под целью понимается состояние экономики, социальной сферы, которое определяется участниками стратегического планирования в качестве ориентира своей деятельности и характеризуется количественными и/или качественными показателями<sup>4</sup>.

В научной литературе отмечается, что при разработке и реализации программ, проектов, планов должны использоваться принципы приоритетности, последовательности, верификации, вариантности, диверсификации<sup>5</sup>.

Применительно к теме настоящего исследования особый интерес представляет принцип верификации.

Его проявлением в рамках государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения является установление для такой цели, как снижение смертности в ДТП, конкретных целевых показателей, позволяющих конкретизировать указанную цель путем перехода от ее качественной к количественной характеристике.

В соответствии с ГОСТ Р ИСО 9000–2015 «Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь» верификация представляет собой подтверждение посредством представления объективных свидетельств того, что установленные требования были выполнены<sup>6</sup>.

Успех реализации принципа верификации во многом определяется измеримостью выбранных показателей, эффективностью и четкостью критериев их оценки. Показатель – это характеристика процесса (объекта, явления), которую можно измерить.

В этой связи стоит отметить, что для качественного и контролируемого достижения целей национального развития они должны быть декомпозированы на составные цели, а также на конкретные измеримые показатели.

<sup>4</sup> О стратегическом планировании в Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. №172-ФЗ

<sup>5</sup> Целеполагание и планирование в инновационных проектах: конспект лекций / Финансовый университет. М., 2020. 61 с.

<sup>6</sup> ГОСТ Р ИСО 9000-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь (утв. приказом Росстандарта от 28.09.2015 №1390-ст). М.: Стандартинформ, 2015

В Стратегии безопасности дорожного движения, Указе Президента Российской Федерации (2018) и Национальном проекте целевого ориентира поставлен только один показатель «социального риска», в то время как федеральные целевые программы закрепляли комплекс абсолютных и относительных показателей состояния безопасности дорожного движения, которые, по нашему мнению, в совокупности позволяют более объективно оценивать состояние безопасности дорожного движения на конкретной территории и проводить объективные сравнения с учетом численности населения и его автомобилизации.

Следует уточнить, что поскольку понятие основного показателя состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации – «погибший в ДТП» – с 2009 г. скорректировано под международный стандарт в части увеличения с 7 до 30 сут срока, в течение которого лицо считается погибшим в ДТП, в настоящей публикации используются данные, начиная с 2009 г.<sup>7</sup>

**Социальный риск** – число погибших в ДТП на 100 тыс. населения. Фактическое значение этого показателя в 2019 г. по сравнению с 2009 г. уменьшилось на 40,4% и было на 1% ниже целевого показателя на 2019 г. (табл. 1).

**Транспортный риск** – число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств. Фактическое значение этого показателя в 2019 г. по сравнению с 2009 г. уменьшилось на 54,5% и было на 1,3% ниже целевого показателя на 2019 г. (табл. 2).

**Тяжесть последствий ДТП** – доля (%) погибших в общем числе пострадавших (погибшие + раненые) в ДТП в расчете на 100 пострадавших.

В 2019 г. этот показатель по сравнению с 2009 г. уменьшился на 23,5% (табл. 3).

При оценке этого показателя в 2009–2019 гг. выявлен явно выраженный нисходящий тренд (рис. 1). При статистическом анализе установлено, что это изменение было статистически значимым по сравнению со средним значением за этот период ( $t=6,89$ ;  $p<0,001$ ). Это свидетельствует о значимом изменении доли погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП.

<sup>7</sup> О внесении изменений в Правила учета дорожно-транспортных происшествий: Постановление Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. №859

Таблица 1/ Table No 1

**Социальный риск гибели населения в дорожно-транспортных происшествиях, чел., в расчете на 100 тыс. населения**  
Social risk of death in road accidents, per 100 thousand people

Показатель Indicator	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Целевой*/Target	18,9	19,3	18,9	18,5	17,9	15,8	11,70	10,9
Фактический/Actual	18,8	18,7	15,8	13,8	12,9	12,4	11,57	

Таблица 2/ Table No 2

**Транспортный риск гибели населения в дорожно-транспортных происшествиях, в расчете на 10 тыс. транспортных средств**  
Transport risk of death of the population in road accidents, per 10 thousand vehicles

Показатель Indicator	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Целевой*/Target	5,6	6,08	5,88	5,70	5,33	4,39	3,04	2,83
Фактический/Actual	5,3	5,30	4,30	3,79	3,37	3,20	3,00	

\* Целевые показатели социального и транспортного риска в 2009–2012 гг. установлены посредством расчетов на основе целевого показателя числа лиц, погибших в ДТП, по сравнению с 2004 г., поскольку их значения не определены в ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утверждённой Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100

**Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, %**  
The level of severity of the consequences of road accidents, %

Показатель Indicator	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 9 мес
Уровень тяжести последствий ДТП The level of severity of the consequences of road accidents	9,8	9,6	10,0	9,8	9,5	9,7	9,1	8,4	8,1	7,8	7,5	7,8*

\* В расчёте за 9 мес 2020 г./Calculated for 9 months of 2020

Анализируя показатели социального риска в субъектах, необходимо учитывать их географическое положение, автомобилизацию, прирост населения, качество и протяженность автодорог, социально-экономические и другие показатели, которые должны учитываться при установлении целевых индикаторов рисков для субъекта [1].

Необходимо подчеркнуть, что дорожно-транспортная ситуация в субъектах весьма различна. В настоящее время Москва (3,5) и Санкт-Петербург (4,2) уже достигли или приблизились к показателю, которого Российская Федерация в целом должна достигнуть в будущем. Следует отметить, что эти субъекты отказались от участия в реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения», а также то, что Москва, Санкт-Петербург и Севастополь (социальный риск – 4,1) имеют значительные особенности, поскольку являются городами федерального значения.

При сравнении указанных показателей с показателями социального риска в других городах-«миллионниках» мы увидим близкие или аналогичные показатели социального риска: Нижний Новгород (3,5); Самара (3,6); Уфа (3,7); Красноярск (3,7); Новосибирск (4,2); Челябинск (4,3); Пермь (4,3); Ростов-на-Дону (4,4); Екатеринбург (4,8); Казань (4,8); Омск (6); Волгоград (6,1); Воронеж (8,5). Указанные относительно низкие показатели социального риска в крупных городах обусловлены, в первую очередь, хорошо развитой дорожной инфраструктурой, высоким уровнем автомобилизации, ограничением скоростного режима, что в совокупности обеспечивает высокую плотность транспортных потоков, которая приводит к достаточно низкой средней скорости транспортных средств. Еще одним важным обстоятельством является близкое расположение экстренных медицинских и спасательных служб.

Кроме того, сравнивая показатели социального риска в столицах стран, которые уже достигли значения соци-

ального риска менее 4 погибших на 100 тыс. населения, стоит отметить, что указанные показатели в них в разы меньше, чем в Москве или Санкт-Петербурге, например, в Токио – 1 чел. на 100 тыс. населения; Стокгольме – 1,1; Лондоне – 1,3; Берлине – 1,5 чел. на 100 тыс. населения [2].

Методика расчета социального риска позволяет формировать его только по итогам года при окончательном подсчете численности населения Российской Федерации. Расчет показателя социального риска в разрезе месяца, квартала, полугодия – невозможен. В результате этого при формировании отчетов о реализации региональных проектов «Безопасность дорожного движения» и наличии отрицательной динамики смертности в ДТП о рисках недостижения целевого показателя не говорится.

Стоит также учитывать, что в рамках реализации Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) невозможно оказать полноценное влияние на состояние численности населения Российской Федерации, а в рамках целевых показателей других национальных проектов конкретный помесячный показатель численности населения Российской Федерации – не определен, в том числе в разрезе субъектов.

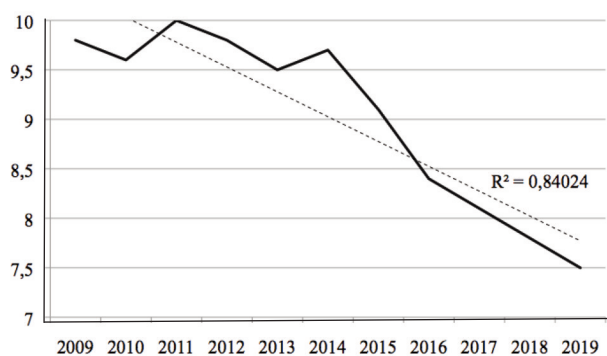
При планировании в субъектах мероприятий по БДД невозможно прогнозировать все демографические и миграционные факторы на территории конкретного субъекта, влияние на показатель социального риска смертности может оказаться некомплексным, а его оценка – необъективной.

В целях оптимизации проектной деятельности и возможности проведения объективного месячного и квартального мониторинга достижений указанного целевого показателя на территории Российской Федерации и конкретных субъектов считаем необходимым дополнительно рассмотреть целевой показатель в виде процента снижения смертности в ДТП от базового года.

Определение целевого показателя в виде абсолютного показателя числа погибших в ДТП или процента снижения смертности в ДТП от базового года значительно оптимизирует мониторинг и контроль достижения указанного показателя вплоть до административно-территориальной единицы и необходимых временных интервалов.

Необходимость использования комплекса абсолютных и относительных показателей для оценки состояния безопасности дорожного движения можно наглядно продемонстрировать на примере США, где в 2018 г. абсолютное число погибших в ДТП составило 36560 чел., показатель социального риска находился на уровне 11,17 погибших на 100 тыс. населения. Указанные данные в абсолютном выражении были гораздо хуже, чем в Российской Федерации, а показатели социального риска – сопоставимы.

При этом в США зафиксирован рекордный уровень автомобилизации населения – 908 (в России – 330)



**Рис. 1.** Динамика тяжести последствий ДТП в 2009–2019 гг., %

**Fig. 1.** Dynamics of severity of consequences of road accidents in 2009-2019, %



автомобилей на 1 тыс. жителей и объема пробега – 9900 автомобиле-км на душу населения – в России последний показатель не рассчитывается.

В итоге показатели транспортных рисков в США составляют 1,25 погибших на 10 тыс. автомобилей и 7 погибших на 1 млрд автомобиле-км, являясь одними из самых низких в мире [3].

Следовательно, при доработке национального проекта целесообразно рассмотреть возможность установления дополнительных индикаторов оценки состояния безопасности дорожного движения.

*Изменение целевых ориентиров в области  
безопасности дорожного движения  
в период социально-экономических кризисов*

В настоящее время в рамках заявленной цели по снижению смертности в ДТП в 3,5 раза (абсолютное значение) национальным проектом с разбивкой по годам установлен только целевой показатель социального риска, который к 2024 г. не должен превышать 4 чел. на 100 тыс. населения.

Рассматриваемый целевой ориентир ориентирован на показатели нескольких высокоразвитых, преимущественно европейских, государств, по географическому, демографическому и другим аспектам сильно отличающихся от Российской Федерации.

Так, в настоящее время показатель социального риска на уровне 4 погибших на 100 тыс. населения достигнут только в Великобритании, Германии, Дании, Израиле, Ирландии, Испании, Нидерландах, Норвегии, Финляндии, Швеции, Швейцарии, Эстонии, Японии.

В указанных странах уровень смертности 13 погибших на 100 тыс. населения (в России – базовый показатель 2017 г.) фиксировался в 70-е гг. прошлого столетия. Для достижения социального риска 4–5 погибших на 100 тыс. населения им потребовалось примерно 30 лет в условиях растущей автомобилизации.

Зарубежный опыт показывает, что достигнуть столь низких показателей смертности в ДТП (4 погибших на 100 тыс. населения) в столь сжатые сроки (первоначально – 7 лет) не удавалось ни одной стране мира. Для снижения смертности с 13 до 4 погибших на 100 тыс. населения Японии потребовалось 39 лет, Испании – 11 лет<sup>8</sup>.

Кроме того, необходимо отметить особенности 2020 г., связанные с пандемией COVID-19, которая внесла значительные изменения в социально-экономическую жизнь практически всех стран мира, в том числе Российской Федерации.

В этой связи в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. №474 горизонт планирования достижения целей национального развития Российской Федерации был перенесен с 2024 на 2030 г.

В прямой постановке показатели смертности в ДТП в Указе не обозначены, однако они входят в характеристику таких целей национального развития, как сохранение населения, здоровье и благополучие людей, а также комфортная и безопасная среда для жизни, при этом достижение значения такого демографического показателя, как «ожидаемая продолжительность жизни» на уровне 78 лет, характеризующего уровень смертности населения, перенесено с 2024 на 2030 г.

<sup>8</sup> Сайт Организации экономического сотрудничества и развития. URL: <https://stats.oecd.org/#> (дата обращения: 02.11.2020)

Согласно международным исследованиям, дорожно-транспортная смертность в условиях экономического кризиса и посткризисного состояния развивается по перекрестной «подкове» или букве «U»: первоначально происходит ее резкое снижение ввиду уменьшения экономической мобильности граждан, а затем темпы снижения замедляются или происходит рост смертности<sup>9</sup> [4]. Это наглядно проявилось и в Российской Федерации в период самоизоляции в 2020 г. на фоне пандемии COVID-19, когда беспрецедентно уменьшились транспортные потоки.

Рассматривая особенности развития дорожно-транспортной ситуации в условиях экономического кризиса, рецессии и периода восстановления экономики, следует отметить, что указанная тенденция проявилась, с незначительными исключениями, и в Российской Федерации (1998, 2008, 2014).

На первоначальном этапе происходит неконтролируемое снижение показателей дорожно-транспортной смертности ввиду резкого уменьшения экономической мобильности граждан, последующие год-два указанная тенденция продолжается, после чего происходит значительное ухудшение дорожно-транспортной ситуации, обусловленное восстановлением и развитием экономических процессов. Значительный рост смертности в ДТП происходил через 1–2 года после кризиса 1998 и 2008 гг., а через 2 года после кризиса 2014 г. произошло почти трехкратное снижение темпов смертности в ДТП (рис. 2).

В этой связи система обеспечения безопасности дорожного движения должна быть направлена на противодействие дополнительным негативным последствиям посткризисной ситуации, обусловленной восстановлением и ростом экономической мобильности (эффект «разжатой пружины»), что позволит предотвратить неконтролируемый рост и сохранить тренд снижения смертности в ДТП.

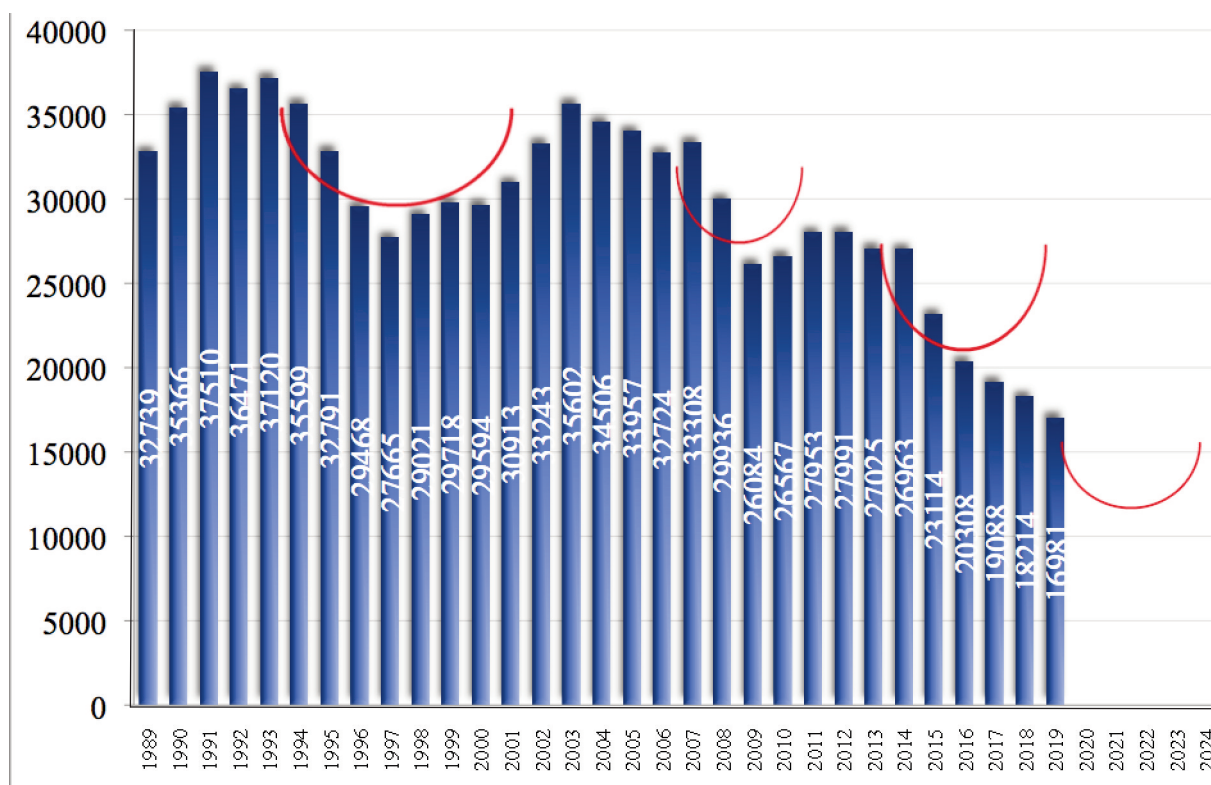
Необходимо отметить, что Президент Российской Федерации по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 28 сентября 2020 г., утвердил перечень поручений, среди которых, в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», предполагается установить дополнительный показатель – «количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях человек на 10 тыс. транспортных средств (показатель транспортного риска)», а также установить целевое значение показателя «количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях человек на 100 тыс. населения» – не более 4 на 2030 г.<sup>10</sup>

Вместе с тем, стоит отметить, что ожидаемая продолжительность жизни – показатель средней продолжительности предстоящей жизни – является демографическим показателем, характеризующим уровень смертности населения.

В соответствии с Единым планом по достижению национальных целей развития Российской Федерации снижение смертности планируется по трем основным направлениям: – снижение младенческой смертности;

<sup>9</sup> Почему безопасность дорожного движения улучшается, когда наступают тяжелые экономические времена. Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения (IRTAD) / Отчет об исследовании. ОЭСР/МТФ 2015

<sup>10</sup> Перечень поручений по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета: сайт Президента России. URL: <https://krem-lin.ru/acts/assignments/orders/64273> (дата обращения: 02.11.2020)



**Рис. 2.** Динамика числа погибших (чел.) в ДТП на территории Российской Федерации в 1989–2019 гг. с выделением периодов экономических кризисов

**Fig. 2.** Dynamics of number of deaths in road accidents on the territory of the Russian Federation in 1989–2019, with the indication of periods of economic crises, people

– снижение смертности населения в трудоспособном возрасте и возрасте старше трудоспособного за счёт снижения смертности от болезней системы кровообращения и новообразований, в том числе злокачественных;

– снижение смертности от внешних причин.

Дорожно-транспортные происшествия являются одной из внешних причин смертности – доля смертности в ДТП составляет 13% смертности от всех внешних причин.

Стоит отметить, что страны с социальным риском смертности в ДТП менее 4 чел. характеризуются значительно большим ожидаемым уровнем продолжительности жизни относительно запланированных в нашей стране, например, Испания – 83,4; Германия – 81,2; Великобритания – 81,2; Япония – 84,5.

Таким образом, учитывая зарубежный опыт, можно констатировать, что целевые ориентиры снижения смертности в ДТП являются более амбициозными по сравнению с общими целевыми ориентирами снижения смертности населения и увеличения ожидаемой продолжительности жизни.

#### *Порядок учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения*

В соответствии со ст. 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ на территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения, к которым относятся: количество ДТП; число пострадавших в них граждан; количество транспортных средств; число водителей транспортных средств; число нарушителей правил дорожного движения; количество административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения и др.

Порядок государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации определен соответствующим Постановлением Правительства Российской Федерации<sup>11</sup>.

Правила учета ДТП осуществляются на основе отдельного Постановления Правительства Российской Федерации – с 1 января 2021 г. вступили в силу Правила учета ДТП, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. №1502.

В соответствии с п.1 Постановления Правительства Российской Федерации от 30 апреля 1997 г. №508 на МВД России возложен государственный учет количества ДТП, а на медицинские организации – учет числа пострадавших в ДТП.

Следует обратить внимание на то, что в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Федерального плана статистических работ» данные о показателях безопасности дорожного движения представляет в Росстат только МВД России, т.е. несмотря на то, что ведение учета погибших и раненых в ДТП возложено на Минздрав России, фактически его ведет МВД России.

Таким образом, МВД России является головным органом, формирующим государственную статистику количества ДТП и числа пострадавших в них людей.

При этом данные о погибших в ДТП также учитываются в рамках государственной статистики смертности населения, которую формирует Росстат на основе данных ЗАГС. Кроме того, осуществляется ведомственная статистика отдельных показателей ДТП, формируемых

<sup>11</sup>. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий: Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. №647

Минздравом, МЧС, Минобороны России, Российским союзом автостраховщиков и т.д.

Стоит оговориться, что новые Правила учета ДТП, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. №1502 и вступившие в силу с 1 января 2021 г., также предусматривают значительные нововведения в целях гармонизации учитываемых данных с международными стандартами в этой области.

В обновленных Правилах учтен международный опыт, разделены понятия «автомобильная дорога» и «дорога», устранены имевшиеся неопределенности, усовершенствован терминологический и понятийный аппарат, а также сам механизм сбора и учета рассматриваемых сведений. С учетом проводимой оптимизации штатной численности, минимизировано участие сотрудников органов внутренних дел в деятельности по предоставлению сведений о происшествиях заинтересованным лицам.

Понятие «раненый» откорректировано следующим образом: «лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, обусловившие его лечение в медицинских организациях в стационарных условиях на срок не менее одних суток либо в амбулаторных условиях или в условиях дневного стационара». Так, если ранее в официальную статистическую информацию (государственную статистическую отчетность – ГСО) включались сведения о физическом лице, которому после оказания медицинской помощи было рекомендовано медицинское лечение, но при этом указанное лицо не обращалось в лечебное учреждение, то новая редакция Правил определяет условием для включения в ГСО только обязательность дальнейшего лечения таких лиц в данных учреждениях.

Определен новый участник сбора сведений о ДТП – профессиональное объединение страховщиков (Российский союз автостраховщиков), предоставляющее в МВД России из соответствующего банка данных – Автоматизированной информационной системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – информацию о происшествиях, оформленных без участия уполномоченных сотрудников полиции.

Уточнены места ДТП, информация о которых вносится в ГСО. Так, сведения о ДТП, погибших и/или раненных в ДТП необходимо включать в ГСО только в том случае, если ДТП произошли на автомобильных дорогах об-

щего пользования федерального, регионального / межмуниципального, местного и частного значения<sup>12</sup>. К автодорогам относятся также принятые в эксплуатацию зимники, переправы по льду на период их использования, улично-дорожная сеть городов и населенных пунктов.

#### Заключение

В заключение хотелось бы остановиться на международных стандартах и индикаторах в области снижения смертности в ДТП.

В соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН, принятой в 2010 г., 2011–2020 гг. провозглашены Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Можно сказать, что указанный документ дал старт новому этапу борьбы с дорожно-транспортным травматизмом во всем мире на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Одновременно в сентябре 2015 г. главы государств, собравшиеся на Генеральной Ассамблее ООН, утвердили исторические Цели в области устойчивого развития, одна из которых предполагала двукратное сокращение во всем мире к 2020 г. количества смертей и травм в результате ДТП.

Однако указанная цель достигнута не была – дорожно-транспортная смертность в мире осталась практически на прежнем уровне.

В начале 2020 г. на Третьей Всемирной конференции были проанализированы причины недостижения указанных показателей снижения смертности и высказано предложение о переносе целевого показателя на 2030 г., что нашло отражение в резолюции Генеральной ассамблеи ООН от 18 августа 2020 г.

Таким образом, для того, чтобы наша страна соответствовала мировым стандартам снижения смертности в ДТП, в 2030 г. показатель социального риска в Российской Федерации не должен превышать 5,5 погибших на 100 тыс. населения. При этом руководством страны поставлены более амбициозные цели снижения смертности в ДТП – до уровня, не превышающего 4 погибших на 100 тыс. населения.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пьянкова А.И., Фаттахов Т.А., Баканов К.С., Юрасова Е.Д. Смертность от дорожно-транспортных происшествий в Москве: анализ связанных данных полиции и государственного статистического учета умерших // Демографическое обозрение. 2019. Т. 6, № 1. С. 151–176.
2. Прохорова А.М., Гордеева А.Д. и др. Современные зарубежные практики в области обеспечения безопасности дорожного движения: Информационный обзор. М.: ФКУ НЦ БДД МВД России, 2019. 131 с.
3. Пьянкова А.И., Фаттахов Т.А. Смертность от дорожно-транспортных происшествий в России: подходы к оценке, тенденции и перспективы // Демографическое обозрение. 2019. Т. 6, № 3. С. 58–84.
4. Van Beeck, E. F., Borsboom, G. J. J., & Mackenbach, J. P. Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962-1990. *International Journal of Epidemiology*. 2000. 29(3). 503–509. URL: <https://doi.org/10.1093/ije/29.3.503> (дата обращения: 02.11.2020).

#### REFERENCES

1. Pyankova A.I., Fattakhov T.A., Bakanov K.S., Yurasova E.D. Mortality from Road Accidents in Moscow: Analysis of Related Police Data and State Statistical Accounting of the Deceased. *Demograficheskoe obozrenie*. 2019;6(1):151–176 (In Russ.).
2. Prokhorova A.M., Gordeev A.D. et al. *Sovremennye Zarubezhnye Praktiki v Oblasti Obespecheniya Bezopasnosti Dorozhnogo Dvizheniya: Informatsionnyy obzor = Modern Foreign Practices in the Field of Ensuring Road Safety. Information Review*. Moscow Publ., 2019. 131 p (In Russ.).
3. Pyankova A.I., Fattakhov T.A. Mortality from Road Accidents in Russia: Approaches to Assessment, Trends and Prospects. *Demograficheskoe obozrenie*. 2019;6(3):58–84 (In Russ.).
4. Van Beeck, E. F., Borsboom, G. J. J., & Mackenbach, J. P. Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962-1990. *International Journal of Epidemiology*. 2000. 29(3). 503–509. URL: <https://doi.org/10.1093/ije/29.3.503> (accessed date 02.11.2020).

Материал поступил в редакцию 06.11.20; статья принята после рецензирования 02.02.21; статья принята к публикации 10.02.21  
The material was received 06.11.20; the article after peer review procedure 02.02.21; the Editorial Board accepted the article for publication 10.02.21