

DOI: 10.14515/monitoring.2015.4.04

УДК 614.8:656.1:343.352(470+571)

Правильная ссылка на статью:

Фаттахов Т. А. Коррупция как фактор высокой смертности от дорожно-транспортных происшествий в России // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2015. № 4. С.66-95. DOI: 10.14515/monitoring.2015.4.04

For citation:

Fattahov T. A. Corruption as a cause of road traffic accidents in Russia // Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes. 2015. № 4. P. 66-95. DOI: 10.14515/monitoring.2015.4.04

Т. А. ФАТТАХОВ

КОРРУПЦИЯ КАК ФАКТОР ВЫСОКОЙ СМЕРТНОСТИ ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РОССИИ

КОРРУПЦИЯ КАК ФАКТОР ВЫСОКОЙ СМЕРТНОСТИ ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РОССИИ

CORRUPTION AS A CAUSE OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN RUSSIA

*ФАТТАХОВ Тимур Асфанович — стажер-исследователь Института демографии НИУ ВШЭ, Москва, Россия. E-mail: tfattahov@hse.ru; timur300385@mail.ru
ORCID: 0000-0001-8267-9413*

*FATTAHOV Timur Asfanovich – Research Assistant, Institute of Demography, NRU-HSE, Moscow, Russia. E-mail: tfattahov@hse.ru; timur300385@mail.ru
ORCID: 0000-0001-8267-9413*

Аннотация. Среди стран ОЭСР Россия более 10 лет удерживает первое место по количеству погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в расчете на 1000 жителей. Смертность от ДТП в нашей стране в 5–6 раз выше, чем в большинстве развитых стран (и это при учете того, что число автомобилей на 1000 жителей у нас значительно ниже).

Несмотря на повышенное внимание и финансирование, проблема дорожно-транспортного травматизма в России долгие годы остается нерешенной. Реализация федеральной целевой программы в сфере безопасности дорожного движения 2006–2012 гг. не дала

Abstract. Abstract. Over more than ten years, Russia has been at the top of the list of the OECD countries by traffic-related death rate per 1000 residents. The death rate in Russia is five- to six-fold greater than in most of the developed countries, given that the number of cars per 1000 residents is much lower.

Despite the increased attention and financing, the problem of road traffic injuries remains unresolved. The implementation of the 2006-2012 Road Safety Federal Target program did not bring about the expected results.

Russia's lagging behind the leading countries in traffic injury prevention is due to the

ожидаемых результатов. Основная проблема - коррупционная составляющая в сфере безопасности дорожного движения (БДД). По мнению некоторых специалистов, сегодняшние политические усилия в сфере БДД лишь усугубляют ситуацию и приводят к резкому росту коррупционных оборотов в сфере контроля БДД, что и объясняет малую эффективность проводимых мероприятий.

Для проведения эффективной политики в сфере БДД требуется хорошее знание реальной ситуации. В отсутствие научных исследований и регулярных публикаций по проблемам ДТП остается лишь принимать случайные и импульсивные решения.

Ключевые слова: ДТП, коррупция, безопасность дорожного движения, смертность от ДТП, ГИБДД, контроль, политика

ineffective system of law control and implementation. The problem of corruption in the road safety management is of special attention. According to a number of experts, today the political efforts to tackle the road safety problem is only aggravate the situation and contribute to the increase in corruption cases which shows the ineffectiveness of the policies.

Effective road traffic safety policy requires a good knowledge of the situation. With the lack of scientific studies and regular publications devoted to this problem, there is nothing left but taking impulsive and random decisions.

Keywords: road traffic accident, corruption, road safety, road traffic death, road traffic safety inspection, control, policy

Введение

В России дорожно-транспортные происшествия (ДТП) являются одним из наиболее значимых источников потерь населения, связанных с преждевременной смертностью. Размер социально-экономического ущерба от них и их последствий за 2004–2011 гг. оценивается в 8188,3 млрд рублей, что можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов субъектов России за 2012 г.⁶ По причине ДТП 6 тыс. человек ежегодно становятся инвалидами 1, 2 и 3 группы [Росстат, 2012]. По данным Минздравсоцразвития, в России общая смертность пострадавших в ДТП в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других происшествий, инвалидность – в 6 раз выше, а потребность в госпитализации – в 7 раз чаще⁷.

Уровень травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в России значительно выше, чем в европейских странах [Доклад о состоянии безопасности..., 2013]. Проблема дорожно-транспортного травматизма долгие годы остается нерешенной.

Автором выдвинута гипотеза о влиянии коррупции на уровень дорожно-транспортного травматизма. В данной работе предпринята попытка перейти от описательного уровня

⁶ Постановление правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864 "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг." [Электронный ресурс]. URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=2&nd=102168120&intelsearch= (дата обращения: 20.05.2015)

⁷ Постановление правительства РФ от 6 ноября 2014 №1167 о федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг." [Электронный ресурс]. URL: http://www.fcp-pbdd.ru/about_program/index.php (дата обращения: 27.03.2015)

рассмотрения дорожно-транспортного травматизма и факторов, его определяющих, к количественному измерению.

Влияние коррупции и эффективности государственного управления на различные виды экономической и социальной деятельности исследуются многими экономистами и социологами. Однако отечественных и зарубежных исследований, где были бы проанализированы влияние коррупции и государственного управления на дорожно-транспортный травматизм, действенность мер в сфере безопасности дорожного движения, проведено не так много. Цель данного исследования — понять, есть ли связь между этими явлениями.

Для достижения поставленной цели автором изучены статистические данные следующих учреждений: ГИБДД, Федеральной службы государственной статистики, Центра гуманитарных технологий и развития человека, а также OECD Statistics, WHO Mortality Database, European Road Safety Observatory, IRTAD и Transparency International. В качестве показателя, характеризующего и оценивающего уровень дорожно-транспортного травматизма, был взят общий коэффициент смертности от ДТП. Показателем, характеризующим уровень коррупции, - индекс восприятия коррупции, ежегодно рассчитываемый и публикуемый Transparency International.

Общая ситуация

По сведениям ГИБДД, в России с 1985 по 2012 гг. общее число ДТП с пострадавшими составило свыше 5 млн, в них погибли 856,4 тыс. человек, ранены более 6 млн. [Вишневский, Фаттахов, 2012]. Среди стран ОЭСР Россия более 10 лет удерживает первое место по количеству погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в расчете на 1000 жителей, этот показатель в 3–4 раза выше, чем в большинстве развитых стран [Похмелкин, 2015]. При этом число автомобилей на 1000 жителей в России значительно ниже, чем в большинстве развитых стран: в 2012 г. в стране не было и 300 автомобилей на 1000 жителей (этот уровень превзойден лишь в некоторых регионах и городах России) [Фаттахов, 2014].

В 2000-е гг. число погибших от ДТП в России снижалось, но это снижение было меньшим, чем в других странах. При этом число самих ДТП и раненых росло, тогда как в большинстве других стран - падало [Вишневский, Фаттахов, 2012]. Россия, даже с учетом нисходящей ветви колебания последних лет, находится на уровне, который был пройден развитыми странами еще в 1980-е гг. [Фаттахов, 2014].

Положительная тенденция снижения смертности от ДТП в последние годы не уникальна для российской истории. Подобные снижения наблюдались в середине 1980-х и в середине 1990-х гг., каждый раз сменяясь интенсивным ростом. Всплеск дорожно-транспортной смертности в первой половине 1990-х наблюдался не только в России, но и во многих странах Восточной Европы, однако подъем в Восточной Европе сменился последующим долгосрочным снижением, чего не наблюдалось в России. Взлеты и падения дорожно-транспортной смертности, наблюдаемые в России, не характерны ни для одной европейской страны (рис. 1).

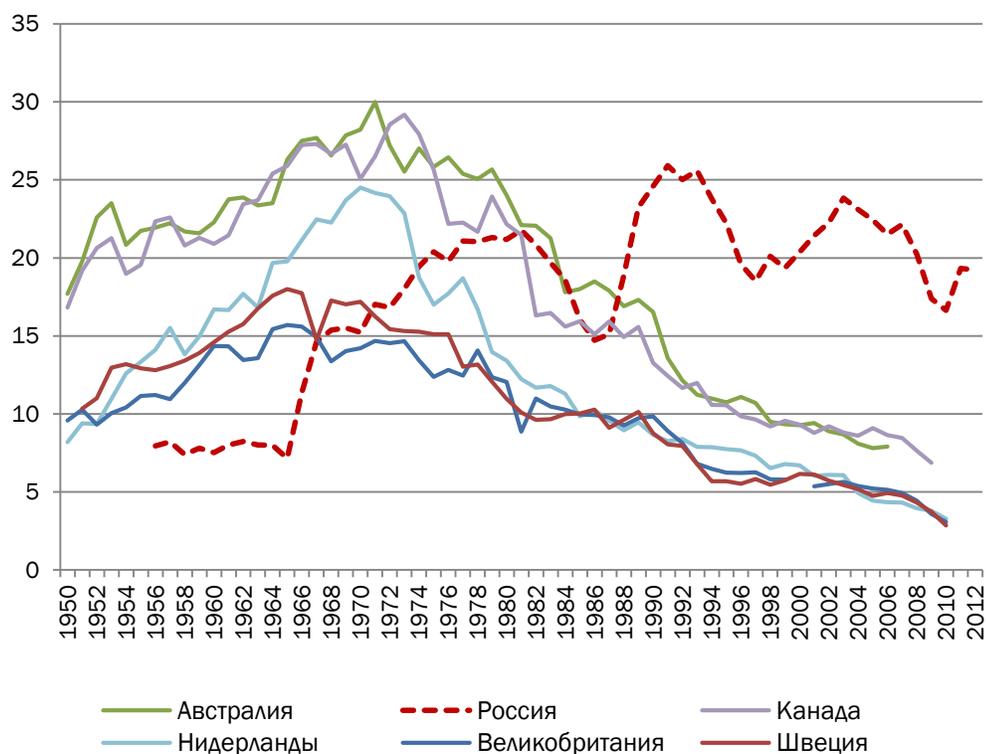


Рисунок 1 - Динамика стандартизованного коэффициента смертности от ДТП в России и некоторых странах мира, 1950–2012 гг. (Источник: WHO Mortality Data base, Росстат)

Сложность и запущенность ситуации заставляет государство предпринимать активные действия в вопросах дорожно-транспортной политики. Первая глобальная попытка переломить негативные тенденции в дорожно-транспортной смертности была предпринята в 2006 г. В ходе реализации первой федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения с 2006 по 2012 гг. было выделено и израсходовано 44 млрд руб. [Отчет о реализации..., 2012]. И это лишь первый этап реализации национальной программы. В 2013 г. началось воплощение второй федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения, которая продлится до 2020 г. и на которую планируется потратить 32 млрд рублей [Федеральная целевая программа..., 2013].

Несмотря на повышенное внимание и финансирование, проблема дорожно-транспортного травматизма в России долгие годы остается нерешенной. Реализация федеральной целевой программы в сфере безопасности дорожного движения 2006–2012 гг. не дала ожидаемых результатов. Снижение общего числа погибших от ДТП в 2006–2012 гг., по данным ГИБДД, составило 14,5%. На фоне других внешних причин смерти (на предотвращение которых выделялись меньшие финансовые ресурсы), таких как случайные отравления, убийства, утопления, самоубийства, результаты снижения дорожно-транспортной смертности представляются очень скромными (табл. 1).

Таблица 1 Снижение числа погибших в России от некоторых внешних причин смерти в 2006–2012 гг.

	2006	2012	Снижение к 2006, %
ВНЕШНИЕ ПРИЧИНЫ	282 783	193 774	31,5
Случайные отравления	55 303	28 387	48,7
Убийства	28 844	15 408	46,6
Другие транспортные несчастные случаи	13 315	8529	35,9
Случайные утопления	12 212	8138	33,4
Другие причины	51 254	34 509	32,7
Самоубийства	42 855	29 735	30,6
Случайные падения	11 394	8735	23,3
ДТП (по данным ГИБДД)	32 724	27 991	14,5
Повреждения с неопределенными намерениями	42 680	39 693	7,0
Источник: Росстат, ГИБДД			

В последние десятилетие руководство ГИБДД предприняло немало усилий по изменению правил дорожного движения и ужесточению наказания правонарушителей, именно эти меры и рассматриваются сегодня как переломившие ситуацию. Но так ли это? Являются ли изменения ПДД, ужесточение наказаний и активная пропаганда БДД эффективными инструментами воздействия? Существуют ли еще какие-либо проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения в России?

Некоторые элементы политики последних лет

Алкогольная политика на дорогах. В российском общественном мнении широко распространено представление о том, что наши водители часто садятся за руль не вполне трезвыми, в этом видят одну из главных причин высокого транспортного травматизма [Вишневский, Фаттахов, 2012]. На таком представлении основаны постоянные изменения и пересмотры требований максимального ужесточения нормы содержания алкоголя в крови и наказания за ее нарушение.

За последние 7 лет в России трижды пересматривали требования к ужесточению этой нормы. До 1 июля 2008 г. в России придерживались советской методики. В СССР запрещалось управлять автотранспортом в состоянии алкогольного опьянения. В 1967 г. были разработаны методические указания Минздрава для практической экспертной работы по определению степени выраженности алкогольной интоксикации. В 1968 г. СССР подписал Венскую конвенцию о дорожном движении, в которой оговаривались требования по минимально допустимому уровню содержания алкоголя в крови (0,8 г чистого алкоголя на литр крови) и в

выдыхаемом воздухе (0,4 мг на литр выдыхаемого воздуха) [Венская конвенция о дорожном..., 1968].

С 1 июля 2008 г. установлена максимально допустимая концентрация алкоголя в крови водителя в 0,3 промилле. В августе 2010 г. максимально допустимая концентрация снова была снижена вплоть до полного запрещения наличия алкоголя в крови водителя. В сентябре 2013 г. минимальный уровень увеличили до 0,35 промилле. Каковы же результаты ужесточения мер, направленных против нетрезвых водителей?

Регулярный учет транспортных происшествий по вине алкогольного фактора в России можно проследить с 1991 г. Динамика таких ДТП в последние годы стабилизировалась на уровне 20 тыс. в год (рис. 2). Изменения в законодательстве 2008, 2010 и 2013 гг. значимо не отразились на статистике ДТП.

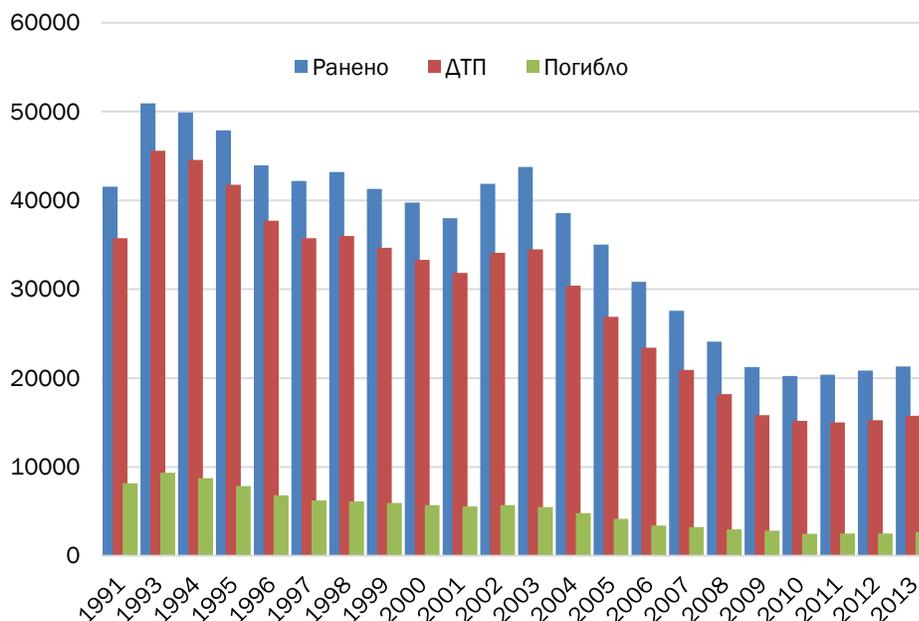


Рисунок 1 - Число ДТП при участии водителей, находившихся в состоянии опьянения, число погибших и пострадавших в них, 1991–2012 гг. (Источник: Росстат, ГИБДД)

Если же говорить о доле ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения, в общем числе ДТП, то она в последние годы не сокращается и не увеличивается, вот уже не один год она близка к 6% (рис. 3).

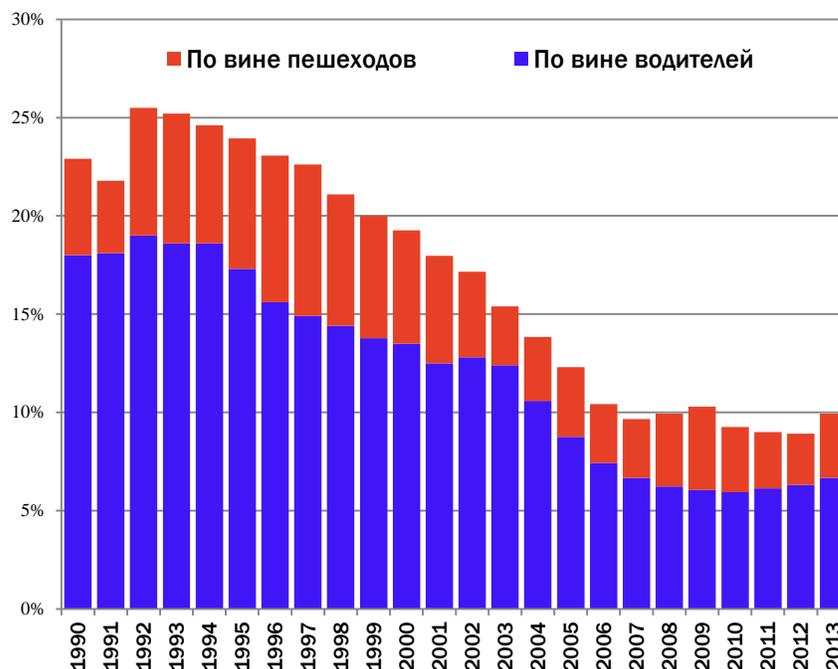


Рисунок 2 - Доля ДТП при участии нетрезвых участников дорожного движения в общем числе ДТП, % (Источник: Росстат, ГИБДД)

В последние годы в России были увеличены штрафы за нетрезвое вождение. При превышении уровня алкоголя в крови 0.35 промилле, а также за отказ от медицинского освидетельствования, штраф составляет 30 тыс. руб. с лишением права управления на срок от 1,5 до 2 лет. При повторном нарушении штраф составляет 50 тыс. руб. с лишением права управления на 3 года [Кодекс об административных правонарушениях..., 2015].

В России минимальный штраф за нетрезвое вождение составляет 600% от минимальной месячной оплаты труда (рис. 4). Т.е. человек, в первый раз пойманный за рулем в нетрезвом состоянии, должен заплатить 6 месячных минимальных окладов. В странах с высоким уровнем дорожно-транспортной безопасности минимальный размер штрафа за нетрезвое вождение значительно ниже.

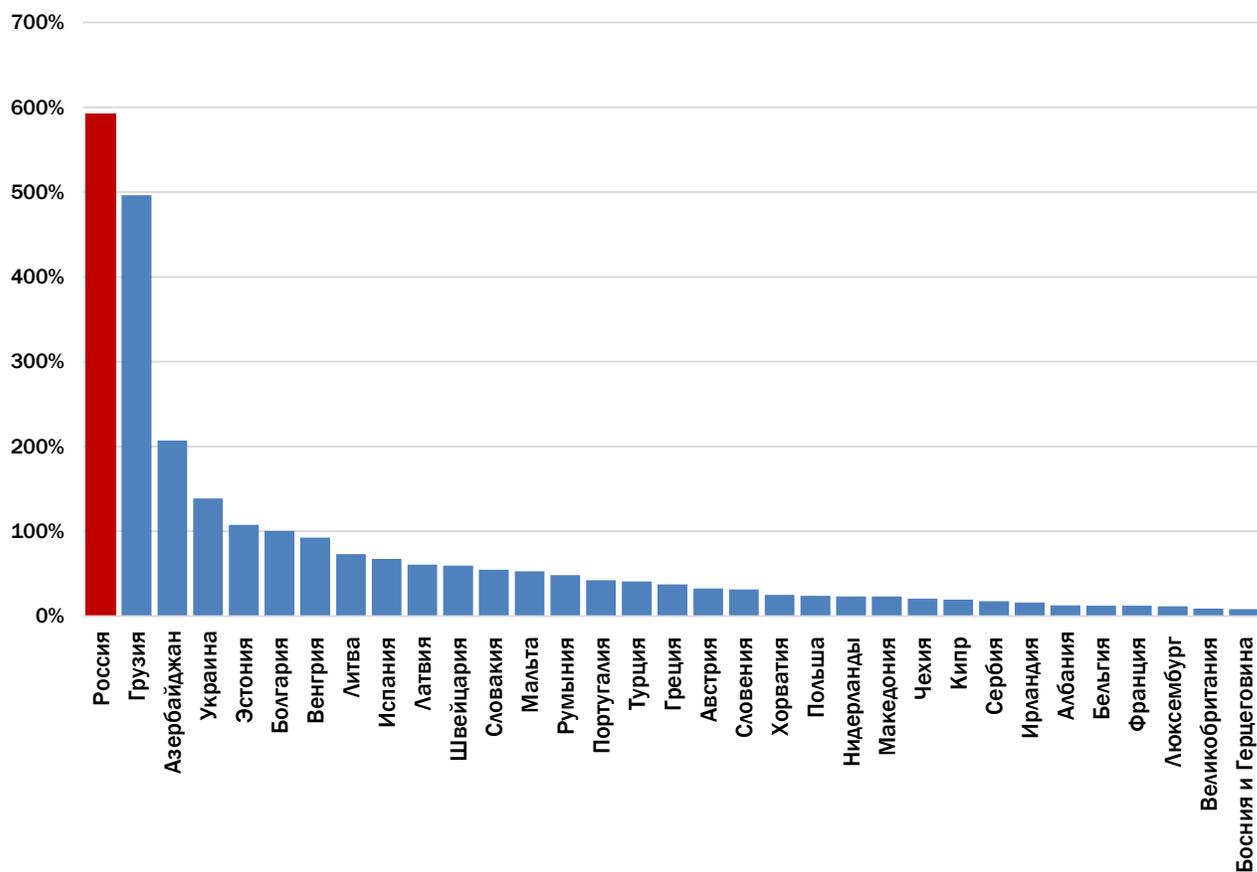


Рисунок 3 - Минимальный штраф за вождение в нетрезвом виде в соотношении с минимальной месячной оплатой труда (МПОТ) в разных странах, 2013 г. (Источник: *European Road Safety Observatory*)

Борьба с нетрезвыми водителями в России, безусловно, необходима. Однако она не может сводиться к беспредельному ужесточению норм и повышению штрафов. Опыт других стран говорит об отсутствии однозначной связи между аварийностью и жесткостью норм (табл. 2).

В большинстве европейских стран к нетрезвым водителям применяется дифференцированная система штрафов. В расчетах учитывается степень опьянения водителя, измеряемая в промилле, возраст водителя, стаж. В скандинавских странах штрафы дифференцированы по доходам нарушителей.

Таблица 2 Законодательно закрепленный предельный уровень содержания алкоголя в крови, минимальные и максимальные штрафы за вождение в нетрезвом виде и количество погибших на 100 тыс. населения в некоторых странах, 2012 г.

№	Страна	Минимальный штраф за вождение в нетрезвом виде (Евро)	Максимальный штраф за вождение в нетрезвом виде (Евро)	УСАК	Доля ДТП, произошедших по вине пьяных водителей	Погибшие на 1000 населения
1	Австрия	300	5900	0,49	6	6,6
2	Бельгия	150	12 000	0,49	25	8,1
3	Болгария	255	1000	0,49	3,7	10,4
4	Великобритания	130	7000	0,8	19	3,7
5	Венгрия	500	1000	0	8,3	9,1
6	Германия	500	1500	0,5	11	4,7
7	Греция	200	2000	0,5		12,2
8	Дания	диф. по доходу		0,5	20	4,7
9	Ирландия	200	5000	0,5	11	4,7
10	Исландия	170	1100	0,5	20	2,8
11	Испания	500	1000	0,5	31	5,4
12	Италия	527	3200	0,5		7,2
13	Кипр	100	300	0,5	43,3	7,6
14	Латвия	430	1400	0,5	10,1	10,8
15	Литва	289	868	0,4	21	11,1
16	Нидерланды	350	750	0,5	20	3,9
17	Норвегия	700	диф. по доходу	0,2	15	4,3
18	Польша	125		0,2	9,4	11,8
19	Португалия	250	2500	0,49	31	11,8
20	Россия	600		0,3	7,8	18,6
21	Румыния	120	250	0	7,9	11,1
22	Словакия	230		0	5,5	9,4
23	Словения	180	1200	0,5	36	7,2
24	Финляндия	диф. по доходу		0,5	23,5	5,1
25	Франция	135	10 000	0,5	30,8	6,4
26	Черногория	70	2000	0,3	30	15
27	Чехия	90	1800	0	13,6	7,6
28	Швейцария	500	1100	0,5	17	4,3
29	Эстония	400	1200	0,2	15	6,5
30	Швеция	диф. по доходу		0,2	22	3

Источник: European Road Safety Observatory

Пассивная безопасность. Ремни безопасности. Много внимания уделено пассивной безопасности в автомобиле. Нередко можно встретить ссылки на исследование G. Cummings и G. O'Keefe, чей основной вывод использовался в отчете по безопасности дорожного движения ВОЗ в 2004 г., он сформулирован так: «Использование ремней безопасности снижает риск тяжелых травм, в т. ч. травм со смертельным исходом, на 40%–50%» [Cummings, O'Keefe, 2000]. По-видимому, эти цифры и стали одной из причин ужесточения законодательства относительно использования ремней безопасности в России.

По данным социологических исследований, доля водителей и пассажиров, использующих ремни безопасности в России, выросла с 30% в 2006 г. до 77% в 2013 г. [ВЦИОМ выяснил..., 2013]. Но отставание от развитых стран остается значительным. Так, например, в Германии ремнями безопасности пользуются 97%, в Австралии – 96% [Road Safety Annual Report, 2013] (рис. 5).

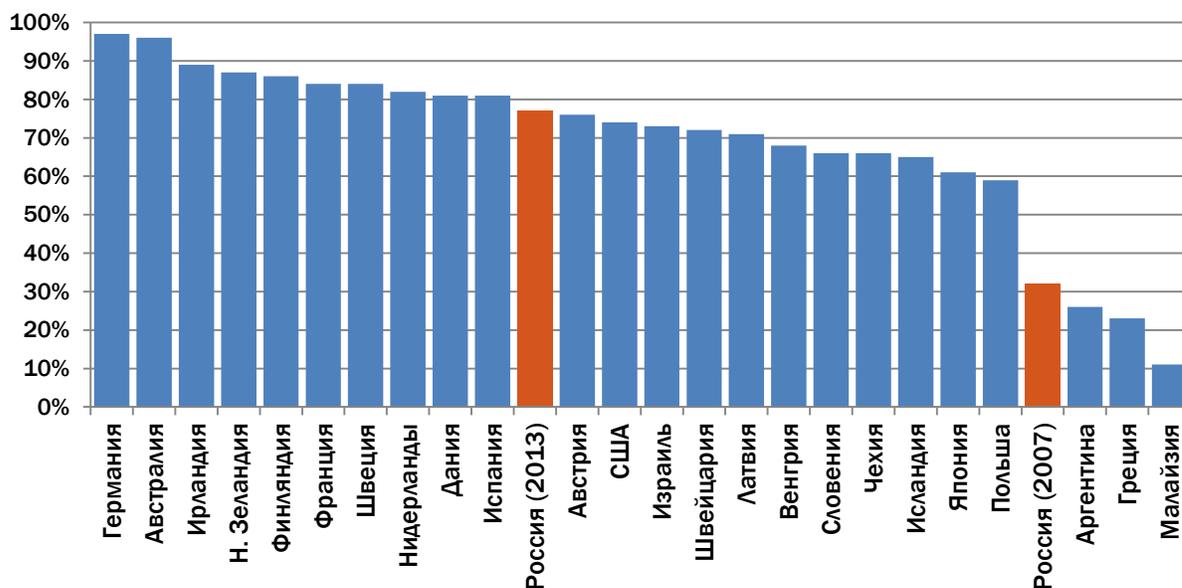


Рисунок 4 - Использование ремней безопасности в некоторых странах мира
(Источники: IRTAD, ВЦИОМ)

Основным результатом роста доли использующих ремни безопасности в автомобиле должно было стать снижение уровня смертности как среди водителей, так и среди пассажиров. Но этого не произошло. Их смертность в России не имеет четко выраженного тренда к снижению, как, например, у пешеходов. Вместо этого мы видим колебания показателя смертности вокруг одного и того же значения (рис. 6).

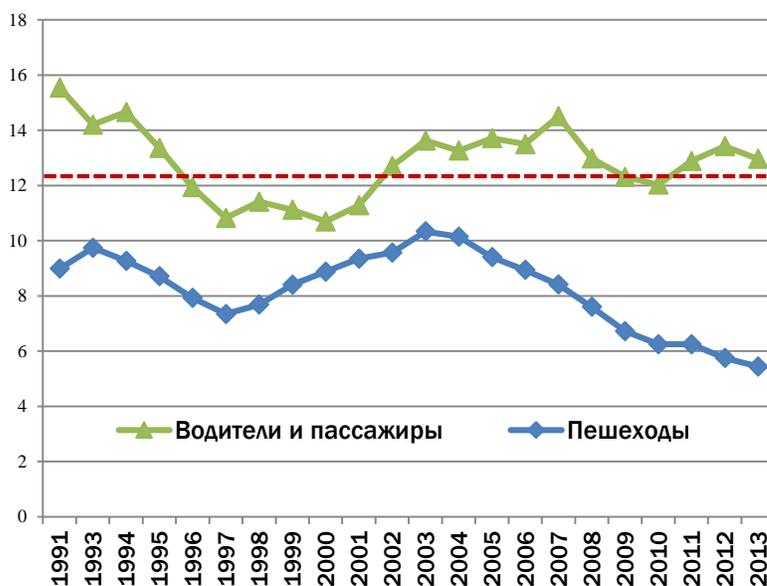


Рисунок 5 - Динамика коэффициента смертности пешеходов и водителей с пассажирами в России, 1991–2013 г. (на 100 тыс. чел.) (Источник: Росстат, ГИБДД)

В России, согласно ПДД, использование ремней безопасности, если они предусмотрены конструкцией автомобиля, обязательно для водителя и всех пассажиров, в том числе находящихся на заднем сиденье. Нарушение этого правила влечет наложение административного штрафа в размере 1000 руб. [Кодекс об административных правонарушениях..., 2015]. Отношение величины этого штрафа к минимальному месячному размеру оплаты труда варьирует по странам. Страны с высоким уровнем использования ремней безопасности и низкими показателями смертности от ДТП характеризуются невысокими штрафами. Высокие штрафы характерны для стран с высокими показателями смертности от ДТП: это, в основном, страны восточной Европы и постсоветского пространства.

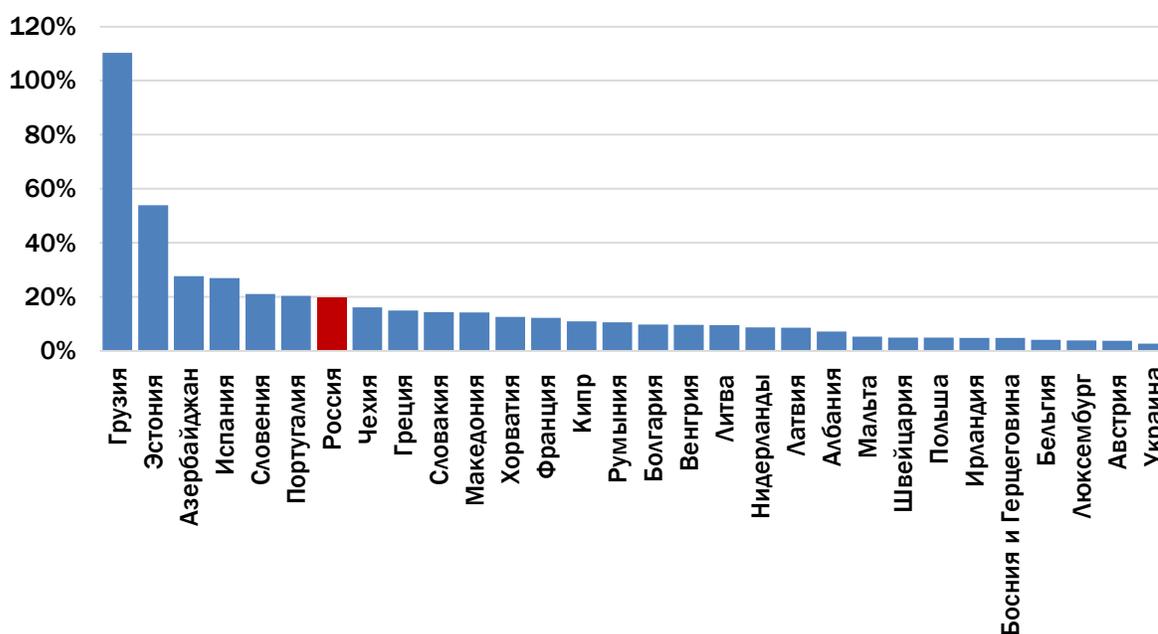


Рисунок 6 - Размер штрафа за неиспользование ремней безопасности в автомобиле в разных странах к размеру минимальной месячной оплаты труда (МРОТ), 2013 г. (Источник: European Road Safety Observatory)

На сегодняшний день в России не существует эффективных мер контроля за соблюдением данного законодательства; результаты исследований не подтверждаются реальной статистикой. К тому же международные сопоставления не позволяют сделать вывод о том, что величина штрафа за неиспользование ремней безопасности способствует увеличению частоты их использования.

Использование детских удерживающих устройств. Особое внимание в нашей стране уделяется детской безопасности в автомобиле. Российское законодательство предусматривает

обязательное использование детского автокресла или бустера при перевозке детей в возрасте до 12 лет. Нарушение влечет штраф в размере 3000 руб. [Кодекс об административных правонарушениях..., 2015].

По результатам исследования ВЦИОМ (апрель 2013 г.), доля тех, кто использует детское автокресло при перевозке ребенка в собственном автомобиле, составила 51% [Общественный доклад... 2014]. Количество ДТП из-за нарушений правил перевозки детей, несмотря на активную информационную пропаганду детских автокресел, с 2007 по 2013 гг. оставалось стабильным. Снижение детской пассажирской смертности в России не наблюдается.

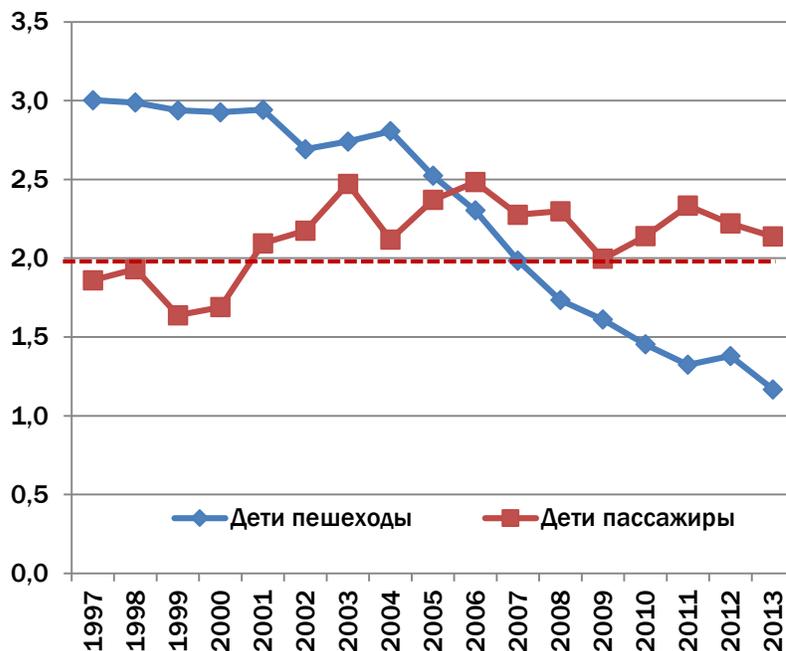


Рисунок 7 -Динамика общего коэффициента смертности детей-пешеходов и детей-пассажиров в России, 1997–2013 гг. (на 100 тыс. населения в соответствующей возрастной группе) (Источник: ГИБДД, Росстат)

Если размер штрафа за нарушение правил перевозки детей в автомобиле в разных странах привести к одному знаменателю и соотнести его с месячным минимальным размером оплаты труда, получится, что в России он значительно выше. В большинстве стран не прослеживается связь между уровнем смертности детей-пассажиров и величиной штрафа за нарушение правил перевозки детей.

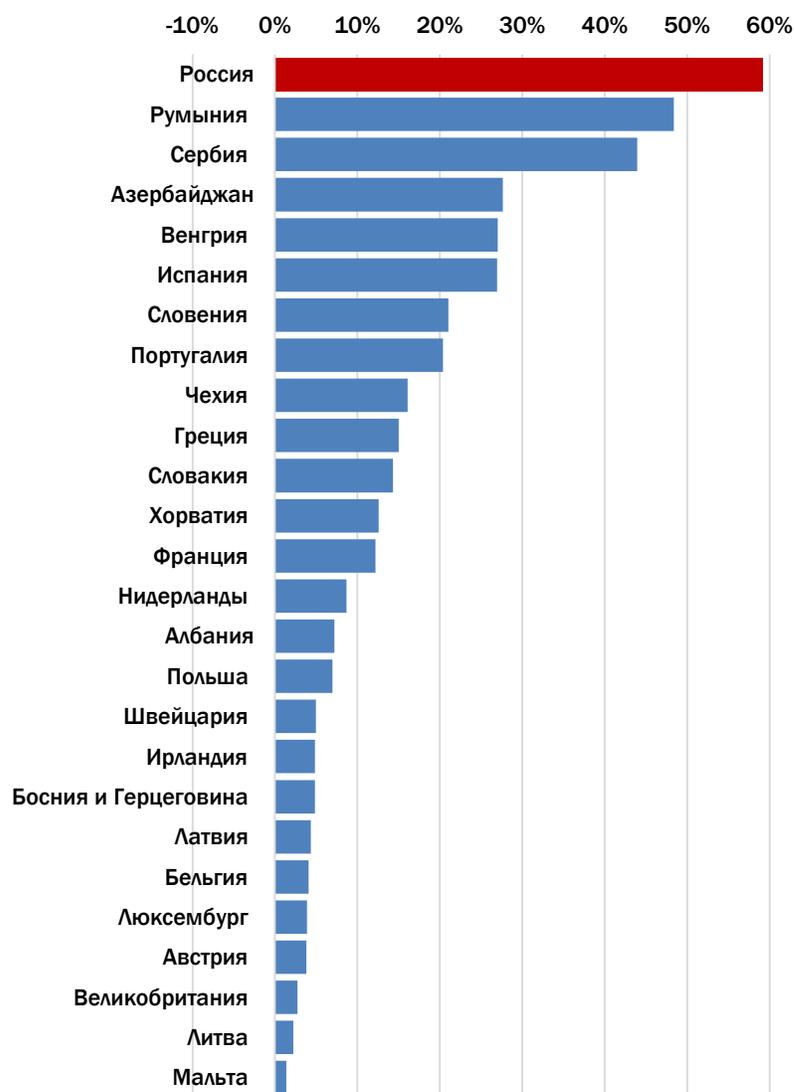


Рисунок 8 - Размер штрафов за нарушения правил перевозки детей в автомобиле в разных странах к размеру минимальной месячной оплаты труда (МРОТ), 2013 г. (Источник: *European Road Safety Observatory*)

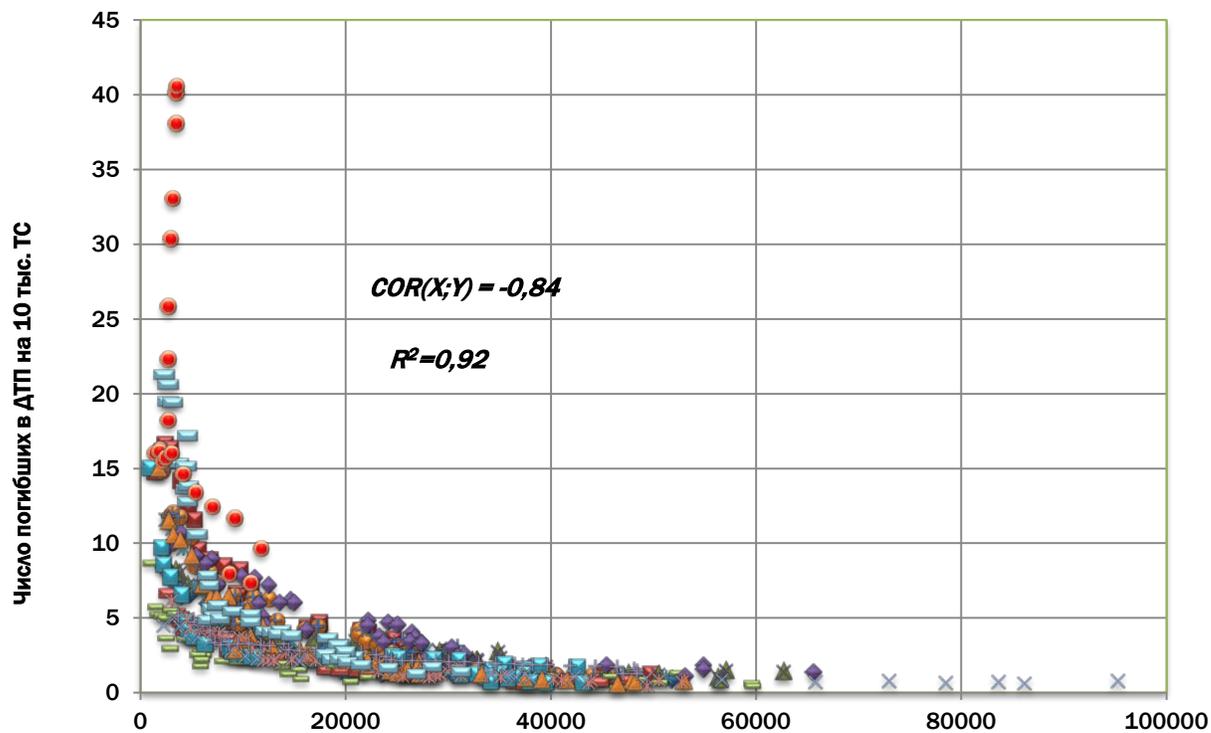
Транспортное развитие. Чтобы понять, почему определенные меры дорожно-транспортной политики в России не дают ожидаемых результатов, необходимо обратиться к международному опыту. Между дорожно-транспортным травматизмом, количеством автотранспортных средств и экономическим развитием в разных странах существуют сложные взаимосвязи, которые не раз становились объектом исследования западных ученых на протяжении всего XX в.

Одна из первых моделей, показывающих зависимость между уровнем автомобилизации и транспортными рисками, была построена Р. Смидом. В 1949 г. и опубликована в журнале «Journal of Royal Statistics». Автор нашел интересную отрицательную зависимость между уровнем автомобилизации, числом погибших и лимитированным числом транспортных средств [Smeed, 1949]. Р. Смид использовал данные для 20 промышленно развитых стран за 1938 г. и пришел к выводу, что число смертельных случаев на одно средство автотранспорта падало с ростом числа средств автотранспорта на душу населения. В результате этого исследования, сформировалось общее убеждение в том, что количество смертей в результате ДТП, приходящееся на каждое зарегистрированное транспортное средство, должно снижаться по мере того, как растет число транспортных средств на душу населения. Данную зависимость стали называли «Законом Смида» или «кривой транспортного развития» [Блинкин, 2013].

В одном из докладов Всемирного банка рассматриваются данные по 88 странам за период с 1963 по 1999 гг. [Korits, Cropper, 2003]. Главный вывод - рост уровня смертности на душу населения по мере роста валового внутреннего продукта (ВВП) — имеет место только при низких уровнях ВВП на душу населения, максимально до 6100–8600 долл. США. После достижения этого максимального показателя уровень смертности на душу населения начинает снижаться. Уровень смертности на одно транспортное средство резко снижается, когда ВВП на душу населения превышает 1180 долл. США (в международной стоимости доллара на 1985 г.).

В представленных эмпирических результатах проявляется значение экономического развития, приводящего к повышению автомобилизации и повышению уязвимости. Результаты приведенных исследований демонстрируют, что проблема дорожно-транспортного травматизма многогранна; она отражает динамическое развитие многих условий и событий как на экономическом, так и на социальном уровне.

ВВП на душу населения хорошо характеризует различия между странами в уровне дорожно-транспортной безопасности. Так, на рис. 10 можно увидеть, как менялся уровень социальных и транспортных рисков в развитых странах в зависимости от ВВП на душу населения с 1965 по 2010 гг. Практически во всех странах с ростом ВВП на душу населения наблюдается снижение смертности от ДТП.



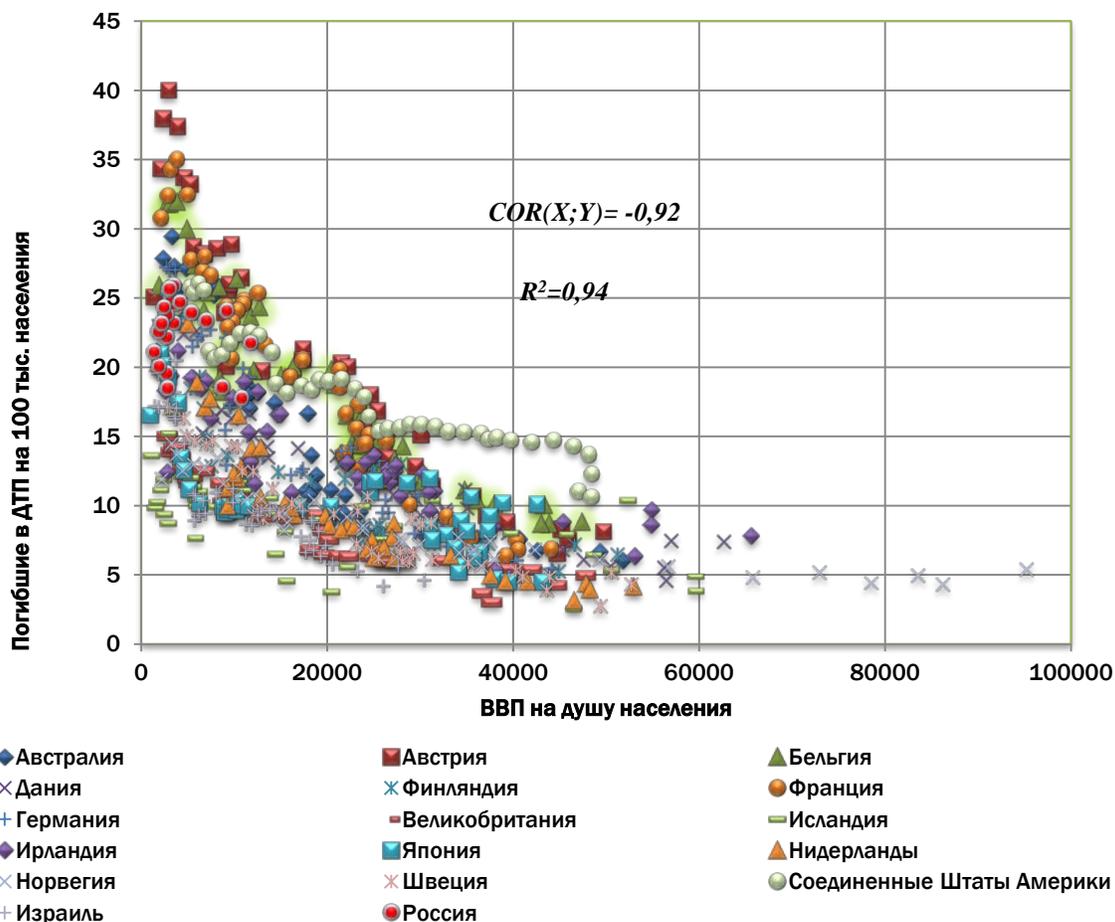


Рисунок 9 - Зависимость между уровнем социальных и транспортных рисков (числом погибших в ДТП на 100 тыс. населения и 10 тыс. ТС) от ВВП на душу населения, 1965–2010 гг. (Источник: расчет на основе данных IRTAD за период 1965–2010 гг.)

Если проанализировать связь между ВВП на душу населения и общим коэффициентом смертности от ДТП в разрезе одного года по разным странам мира, то также увидим универсальность данного явления. В странах с более низким ВВП на душу населения наблюдаются более высокие показатели смертности от ДТП.

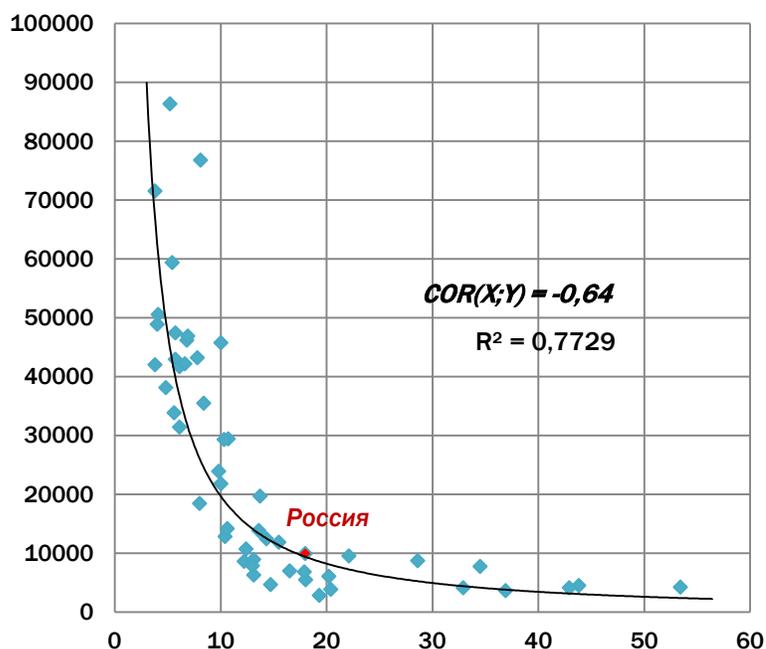


Рисунок 10 - Зависимость между уровнем социальных рисков (числом погибших в ДТП на 100 тыс. населения) и ВВП на душу населения, 2010 г. (Источник: Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013, ВОЗ)

Связь между ВВП на душу населения и смертностью от ДТП хорошо видна при рассмотрении долгосрочных тенденций в развитых странах и при сопоставлении стран из разных регионов мира. Но если говорить о западноевропейских странах, где ВВП на душу населения достаточно высок в каждой отдельно взятой стране, то такая связь становится неочевидной. Регион мира с самым высоким уровнем автомобилизации, с едиными правилами дорожного движения и очень схожими правоприменительными мерами в области БДД очень неоднороден в отношении смертности от ДТП. Для западноевропейского региона ВВП на душу населения становится очень грубым измерителем. Возникает проблема поиска нового более универсального и чувствительного показателя. Таким показателем может служить уровень коррупции.

Коррупция как индикатор безопасности дорожного движения

Существует достаточно устойчивая статистическая зависимость между уровнем коррупции (по данным Transparency International) и числом погибших от ДТП на 100 тыс. населения в развитых странах. На рис. 12 представлены данные по 43 странам. Уровень восприятия коррупции, отложенный на вертикальной шкале, оценивается по десятибалльной шкале. Чем ближе к 10 — тем уровень коррупции ниже, чем ближе к нулю — тем уровень коррупции выше. На рисунке видно: чем выше уровень коррупции в той или иной стране, тем выше уровень смертности от ДТП.

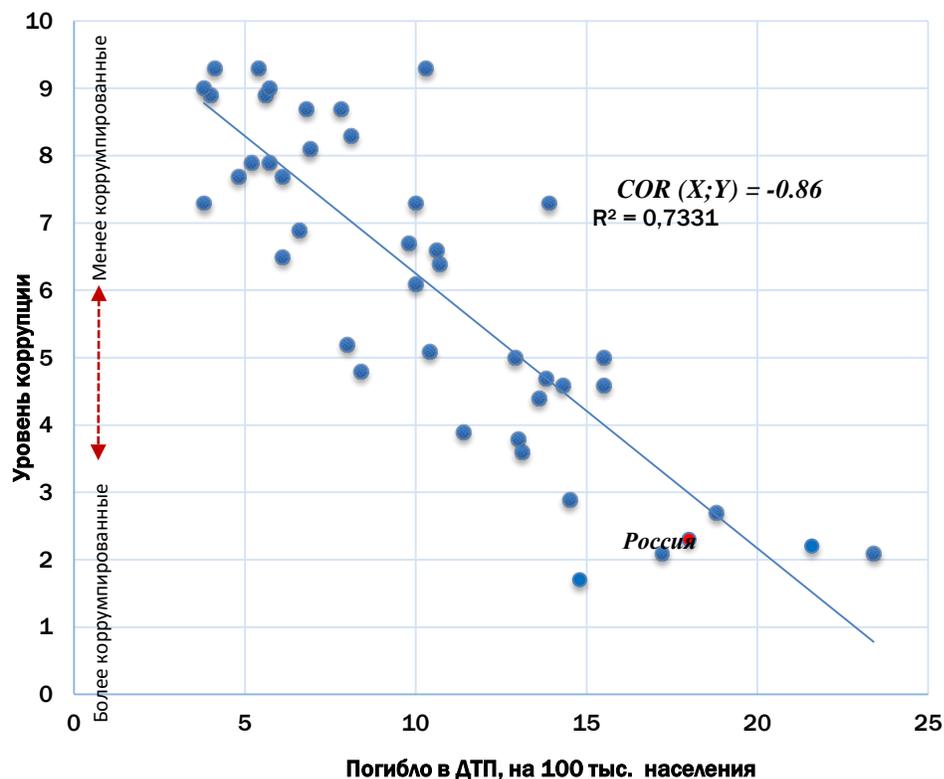


Рисунок 11 - Связь между индексом восприятия коррупции и количеством погибших от ДТП на 100 тыс. населения в 43 странах*, 2012 г.

* Австралия, Австрия, Белоруссия, Бельгия, Болгария, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Кипр, Киргизия, Латвия, Литва, Люксембург, Молдавия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Словакия, Словения, США, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, Япония
(Источник: Transparency International, WHO Mortality Data base).

Коррупция, прежде всего, влияет на эффективность государственного управления. Существует интегрированный показатель, который рассчитывается по методике Всемирного банка на основе нескольких сотен переменных, получаемых из различных источников (статистические данные национальных институтов и международных организаций, результаты исследований, осуществляемых на регулярной основе международными и неправительственными организациями). В методологии расчета данного показателя

используются шесть индексов, отражающих различные параметры государственного управления [Центр гуманитарных технологий..., 2015]:

- 1 Учет мнения населения и подотчетность государственных органов;
- 2 Политическая стабильность и отсутствие насилия;
- 3 Эффективность работы правительства;
- 4 Качество законодательства;
- 5 Верховенство закона;
- 6 Сдерживание коррупции.

Существует тесная связь между индексом эффективности государственного управления и числом погибших на 100 тыс. населения. На рис. 13 можно увидеть, что, чем ниже рейтинг по показателю эффективности государственного управления, тем хуже качество государственного управления и тем выше смертность от дорожно-транспортных происшествий.

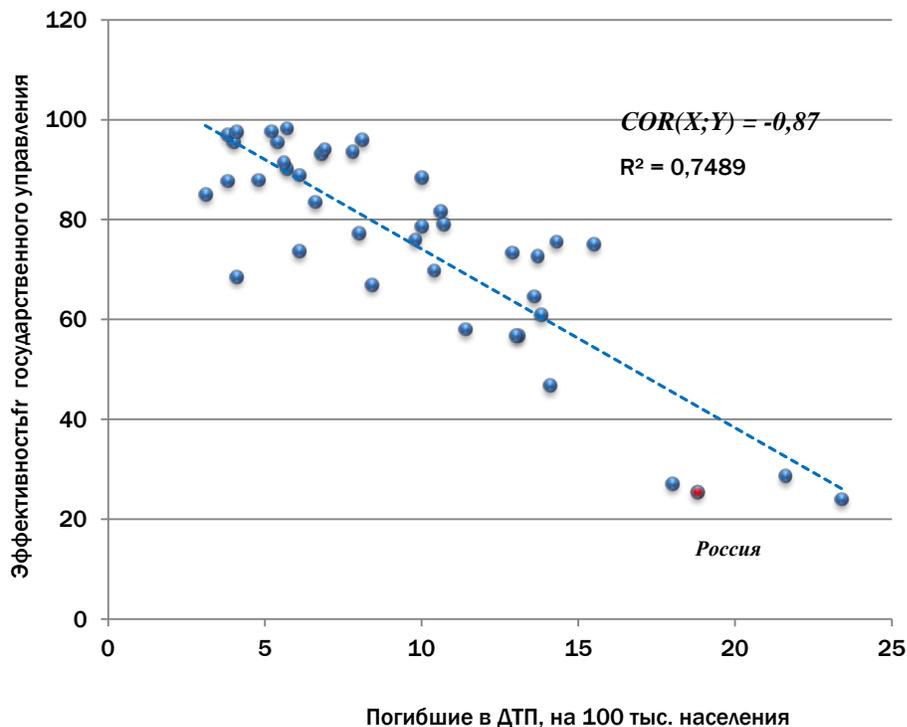


Рисунок 12 - Связь между эффективностью государственного управления и числом погибших от ДТП на 100 тыс. населения в 41 стране*, 2012 г.

*Австралия, Австрия, Армения, Бельгия, Болгария, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Кипр, Киргизия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Словакия, Словения, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия,

Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, Ю. Корея, Япония (Источник: WHO Mortality Database, Центр гуманитарных технологий и развития человека).

ГИБДД и коррупция в России

Россия, как и многие страны постсоветского пространства, характеризуется высоким уровнем коррупции на дорогах, что выражается в низкой эффективности системы контроля в области БДД, которая в свою очередь приводит к чувству полной безнаказанности и вседозволенности. ГИБДД в России - самая отзывчивая отрасль коррупции [Российская коррупция..., 2013]. По мнению многих специалистов, ГИБДД - одно из наиболее коррумпированных подразделений органов внутренних дел [Сухов, 2009].

Высокий уровень коррумпированности сотрудников ГИБДД подтверждается результатами опроса Фонда «Общественное мнение» (ФОМ), проведенного в мае–июне 2008 г. в проекте «Георейтинг» [Опрос в рамках проекта «Георейтинг»...]. По результатам опроса, ГИБДД - самая коррумпированная служба по оценкам граждан.

Таблица 3 Распределение ответов на вопрос: «По вашему мнению, среди должностных лиц каких служб, организаций, учреждений в вашей области (крае, республике) чаще встречается коррупция?»

Варианты ответов	%
ГИБДД	49
милиция, правоохранительные органы	40
учреждения здравоохранения	30
учреждения образования	21
суд, прокуратура	21
военкоматы	19
местные (муниципальные) органы власти	15
затрудняюсь ответить	14
областные (краевые, республиканские) органы власти	11
жилищно-коммунальные службы, учреждения бытового обслуживания	10
другое	1
нигде не встречается	1
Источник: По данным опроса ФОМ, проведенного в проекте «Георейтинг» в мае – июле	

По данным опроса Центра Юрия Левады, проведенного в 2010–2011 гг., по мнению респондентов, ГИБДД также является наиболее коррумпированной государственной структурой [Опрос в рамках проекта «Судебная реформа»..., 2011].

Таблица 4 Распределение ответов на вопрос: «Какие группы государственных служащих, на ваш взгляд, более всего коррумпированны?»

Варианты ответов	%
работники ГИБДД	56,8
чиновники/служащие федеральных органов власти	51,7
работники милиции	34,1
служащие местных органов власти	30,6
судьи, работники суда	21,1
работники следственных органов и прокуратуры	17,3
работники военкоматов	16,6
врачи	15,8
работники налоговых, таможенных служб	14,7
учителя и преподаватели вузов	11,2
затрудняюсь ответить	8,2
другое	1,0

Источник: По данным опроса Центра Юрия Левады, проведенного в проекте «Судебная реформа» с 18.12.2010 по 24.01.2011.

По данным международной организации Transparency International, в последние годы Россия прочно входит в число наиболее коррумпированных стран мира наряду с некоторыми государствами бывшего СССР. В 2013 г. Россия занимала 127 место из 175 стран, в списке Transparency International. Результаты исследований Transparency International в 2013 г. показали, что наиболее коррумпированной структурой в России, с точки зрения граждан, является ГИБДД (рис. 14).

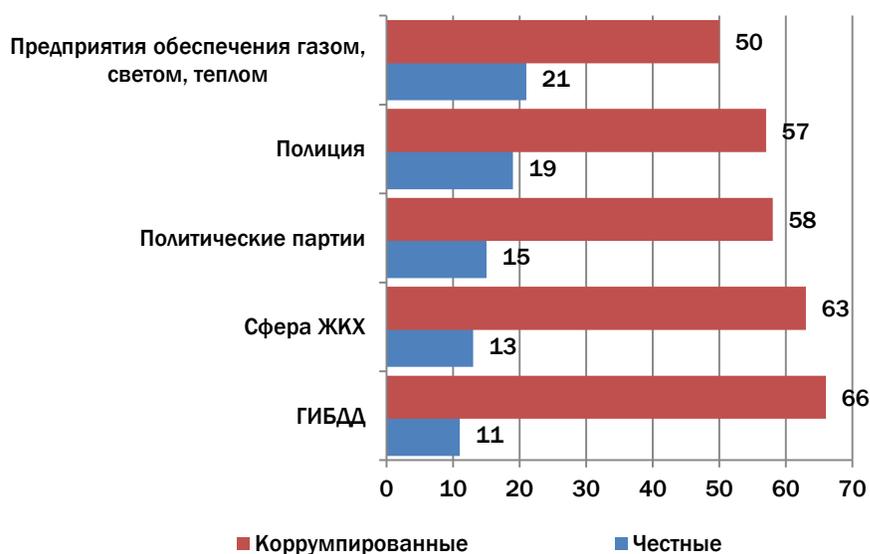


Рисунок 13 - Наиболее коррумпированные структуры в России с точки зрения граждан (%) (Источник: Transparency International, 2013 г.)

Результаты исследований ВЦИОМ показали, что менее всего российские граждане склонны доверять сотрудникам ГИБДД (39%) и патрульно-постовой службе (43%) [Работа

полицейских..., 2012]. Высокий уровень коррумпированности и всеобщее недоверие к ГИБДД можно назвать ключевыми факторами малой эффективности проводимых мероприятий в области БДД.

Результаты исследования свидетельствуют, что в структуре коррупционных преступлений, совершаемых сотрудниками ГИБДД, имеют место превышение должностных полномочий, злоупотребление ими, должностной подлог, получение взяток [Сухов, 2009].

Одна из причин высокого уровня коррупции среди сотрудников ГИБДД может быть связана с большим численным составом данной структуры. К сожалению, у нас нет возможности сопоставить данные о числе сотрудников дорожной полиции по разным странам, но имеются данные об общем штате полицейского состава в разных странах. Далее мы будем предполагать положительную зависимость между общим штатом сотрудников полиции и штатом дорожной полиции.

В России число полицейских на 100 тыс. населения (самое высокое в Европе). Указ Президента от 5 мая 2014 г. установил предельную численность органов внутренних дел Российской Федерации, финансируемую за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, в количестве 1 113 172 единиц [Указ Президента РФ ..., 2015]. Таким образом, на каждые 100 тыс. населения в России приходится 769 сотрудников МВД. Для сравнения, в Финляндии – 149, в Дании – 193, в Японии – 198, в Швеции – 210, в Швейцарии – 222. На рис. 15 видно, что, чем больше численность силовых структур к общей численности населения, тем выше уровень коррупции в стране.

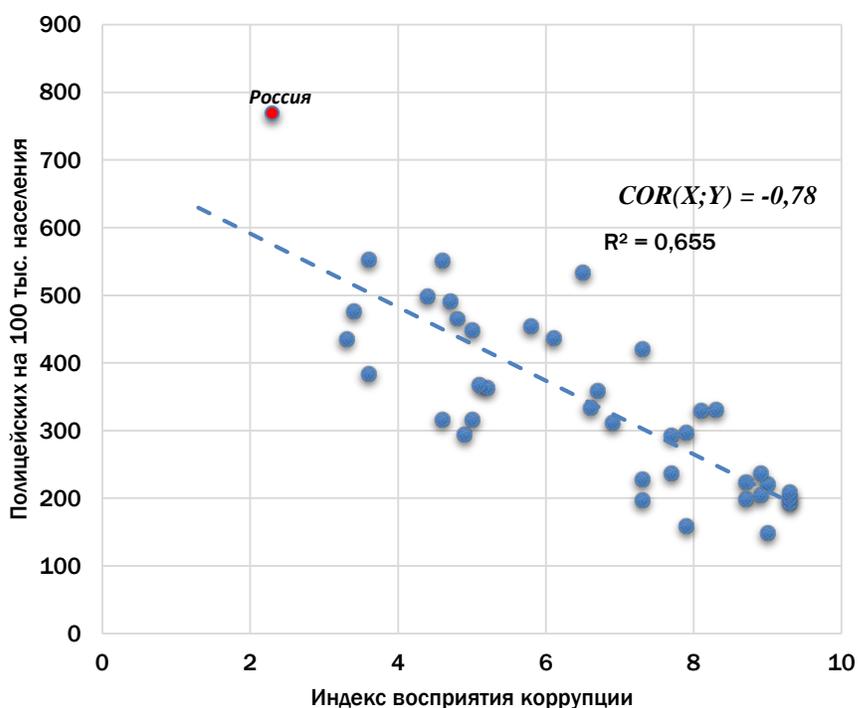


Рисунок 14 - Связь между индексом восприятия коррупции и количеством полицейских на 100 тыс. населения, 2012 г.

*Австралия, Австрия, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Сербия, Словакия, Словения, США, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, ЮАР, Япония (Источник: Transparency International, OECD Statistics).

Мнение о том, что, чем больше сотрудников ГИБДД на дорогах, тем выше уровень безопасности, также ошибочно. Данные по европейским странам говорят об обратной зависимости. На рис. 16 видно, что, чем больше полицейских на 100 тыс. населения в той или иной стране, тем выше относительные показатели смертности от ДТП.

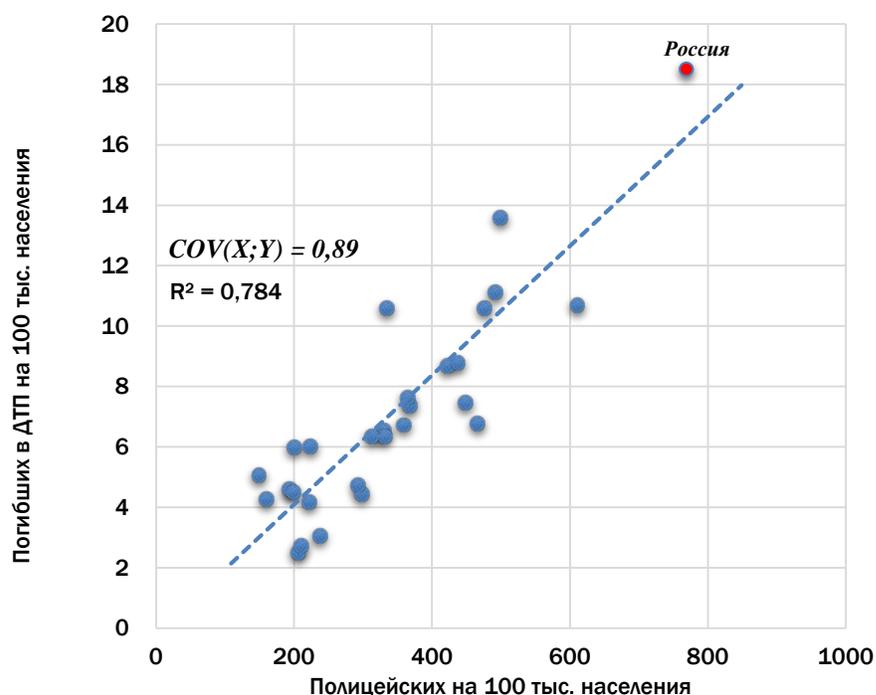


Рисунок 15 - Связь между количеством полицейских на 100 тыс. населения и относительным числом погибших в ДТП в разных странах*, 2012 г.

*Австралия, Австрия, Бельгия, Великобритания, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Италия, Канада, Кипр, Люксембург, Норвегия, Португалия, Россия, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, Япония (Источник: OECD Statistics, WHO Mortality Data base)

В Швеции в год, в среднем, на одного сотрудника полиции регистрируется около 70 преступлений, в Финляндии — 53, в Новой Зеландии — 52, в Швейцарии — 42, в России — всего

2. Чем больше в той или иной стране регистрируется преступлений на одного полицейского, тем ниже смертность от ДТП.

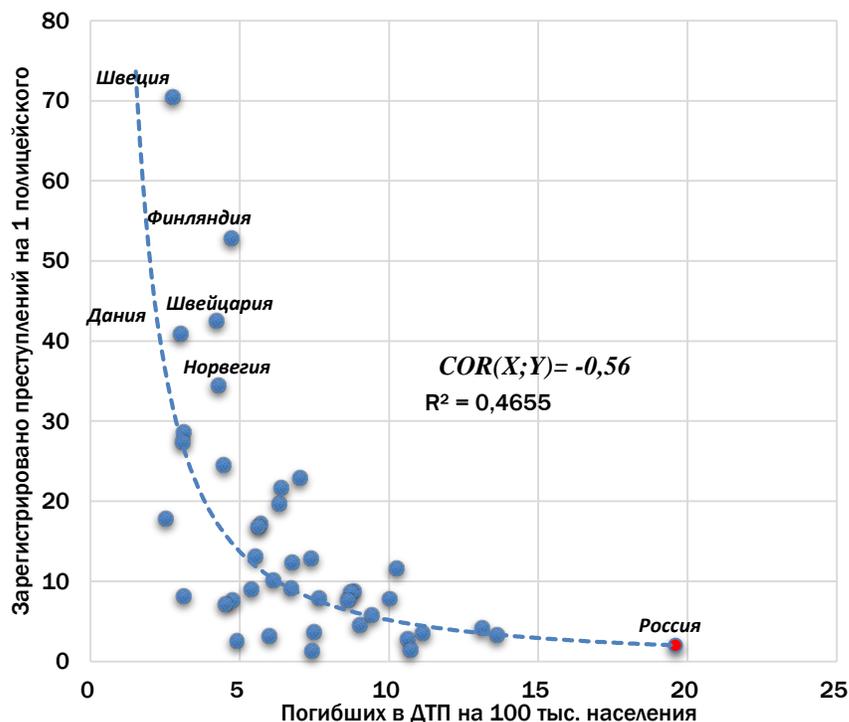


Рисунок 16 - Связь между количеством зарегистрированных преступлений на 1 полицейского и относительным числом погибших в ДТП в разных странах*, 2012 г.

*Австралия, Австрия, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Великобритания, Венгрия, Германия (до 1990 территория бывшей ФРГ), Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, Япония (Источник: OECD Statistics, WHO Mortality Data base).

Стоит отметить, что высокий уровень регистрации преступлений характеризует определенный уровень доверительных отношений между обществом и полицией. В России преступность в целом, и дорожно-транспортная в частности, характеризуется высокой латентностью.

Уголовная статистика

Еще одним интересным фактом в пользу малой эффективности применяемых мер политики и системы контроля в области безопасности дорожного движения в России может выступать уголовная статистика. С 1980 по 1992 г. в России 40% ДТП с пострадавшими проходили по ст. 264 УК РФ «Нарушения правил движения и эксплуатации транспортных

средств». С 1994 по 2003 гг. по этой же статье проходили уже около 25% ДТП с пострадавшими. С 2004 г. доля ДТП, проходивших по ст. 264, не превышала 10% от общего количества ДТП с пострадавшими. И эти изменения происходят на фоне ужесточения как уголовного, так и административного законодательства в области БДД (рис. 18).

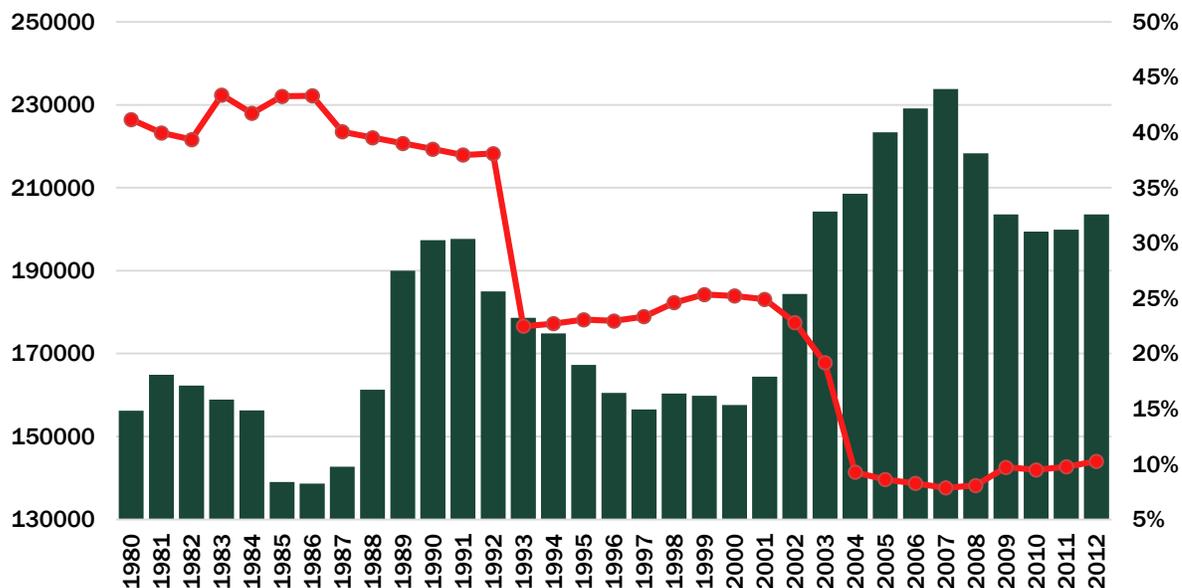


Рисунок 17 - Количество ДТП с пострадавшими и доля от них ДТП, по которым было возбуждено уголовное дело по ст. 264 УК РФ (Источник: Российский статистический ежегодник, 1994–2013 гг.)

Число осужденных по приговорам судов, вступившим в законную силу, за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, повлекшие смерть потерпевших, в 1990 г. составляло 14 тыс. человек. На протяжении 1990-х гг. количество осужденных уменьшалось и стабилизировалось к 1998 г. на уровне 6 тыс. человек; с тех пор оно остается относительно стабильным (рис. 19).

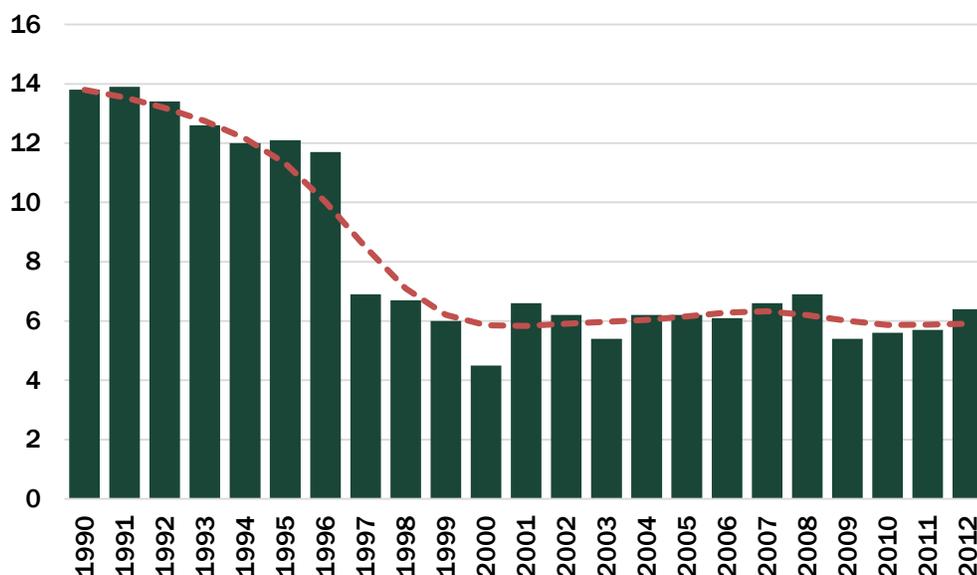


Рисунок 18 - Число осужденных по приговорам судов, вступившим в законную силу, за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (Источник: Российский статистический ежегодник 1994–2013 гг.)

Если говорить о доле осужденных из общего числа привлеченных к уголовной ответственности, то она в последние годы стабилизировалась на уровне 50%. В 1990 г. - 87% (рис 20).

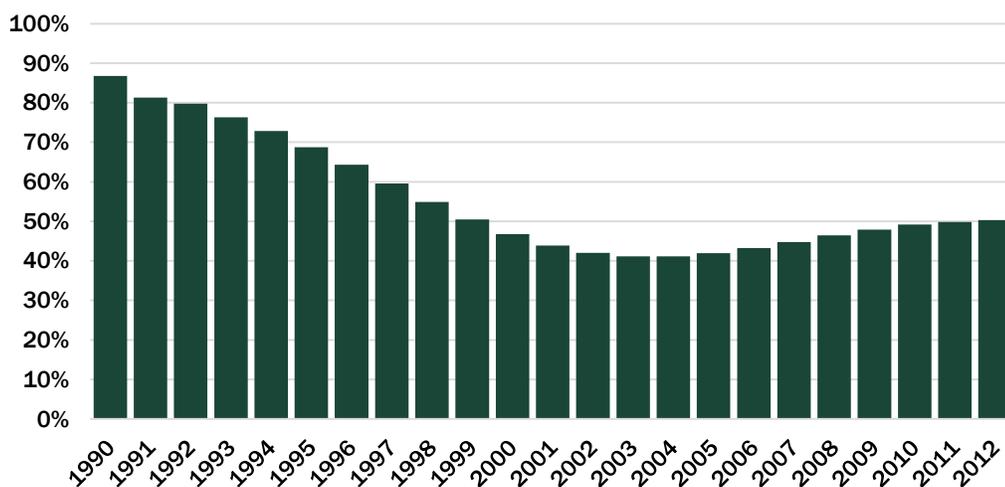


Рисунок 19 - Доля осужденных по приговорам судов, вступившим в законную силу, из общего числа привлеченных за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации

транспорта лиц, повлекшие смерть потерпевших (*Источник: Российский статистический ежегодник 1994–2013 гг.*)

Данные об осужденных интересны тем, что они совершенно не подвергаются колебаниям, несмотря на рост аварийности и числа погибших в ДТП, а также не реагируют на изменения и поправки в законодательстве в области БДД (например, ужесточение антиалкогольного законодательства в отношении водителей в 2008 и 2010 гг.). Отсутствие статистической реакции на ужесточение законодательства в области БДД может говорить лишь о малой эффективности существующей системы контроля.

Данные правовой статистики в сфере безопасности дорожного движения свидетельствуют, что в России в последние 20–25 лет произошли существенные изменения в сфере правоприменительной практики. Не по всем заявлениям граждан предпринимаются необходимые следственные действия и принимаются судебные решения. Постепенно уменьшается и доля заявлений, по которым возбуждаются уголовные дела. На практике, все большему количеству нарушителей удается избегать уголовной ответственности. Часть заявлений граждане, в дальнейшем, вынуждены забирать из органов полиции [Калабеков, 2015]. Нежелание сотрудников полиции регистрировать сложно раскрываемые случаи отбивает желание обращаться в полицию, т.к. подрывает веру в справедливость и силу закона, в неотвратимость наказания для преступников. Низкое доверие граждан к полиции, в свою очередь, снижает готовность заявлять о преступлениях и развивает альтернативные способы решения проблем.

В России 2/3 потерпевших не обращаются в полицию, потому что считают правоохранительную систему неэффективной, не способной ничем им помочь. Можно предположить, что существует значительный недоучет дорожно-транспортных преступлений.

Анализируя правовую статистику, необходимо помнить, что процесс сбора статистической информации в современной России унаследован с советских времен. Представление о том, какие данные и как надо собирать, находится практически в законсервированном состоянии с 1960-х годов. В учебной и научной литературе отмечается и вторая - также унаследованная от системы учета в СССР - функция российской системы правовой статистики: сбор и использование данных для анализа деятельности правоохранительных органов, следствия, прокуратуры и суда. При этом, как отмечал Я. Гилинский, искусственная латентность приобретает массовый характер в тоталитарных и авторитарных государствах, что связано с подходом «чем «меньше» преступлений, тем «лучше» работает полиция, милиция» [Гилинский, 2004].

Коррупционные действия стали привычной практикой во взаимодействиях граждан и сотрудников ГИБДД. Российские граждане часто дают взятки сотрудникам ГИБДД (в среднем, в течение года, 21%). Среди автомобилистов 44% давали взятки сотрудникам ГИБДД [Римский, 2012]. Анализ рынков бытовой коррупции показывает, что и в 2005 г., и в 2010 г. риск коррупции и готовность платить взятки в ГИБДД были самыми высокими среди всех проанализированных рынков бытовой коррупции [Римский, 2012].

Заключение

Проблема дорожно-транспортного травматизма долгие годы остается в России одной из наиболее значимых как для экономики, так и для демографии и здравоохранения. Она обусловлена, прежде всего, низкой ценностью жизни и здоровья на шкале ценностей российского общества, недофинансировании всех сфер, связанных с личной безопасностью человека (идет ли речь о здравоохранении или системе дорожной безопасности), рискованным поведением людей (начиная с лихачества на дорогах и заканчивая потреблением алкоголя по «северному типу»: распитие крепких напитков в больших дозах), а также в ряде других экономических и культурных факторов.

Отставание России от ведущих стран в сфере предупреждения транспортного травматизма происходит не только из-за низких штрафов и сроков уголовных наказаний за транспортные преступления, но и из-за неэффективной системы контроля и правоприменения.

Для проведения эффективной политики в сфере безопасности дорожного движения необходимы надежные статистические данные и хорошее знание реальной ситуации. Пока эта проблема лишь ждет своего решения в России. Она многоаспектна, ее решение требует усиления внимания ко всем факторам, от которых зависят ДТП и их последствия.

Литература

- 1 Административные правонарушения в области дорожного движения // Кодекс об административных правонарушениях. Гл. 12 [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_101627/ (дата обращения 6.04.2015)
- 2 Блинкин М. Я., Решетова Е. М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции. М.: Высшая школа экономики, 2013.
- 3 Венская конвенция о дорожном движении 1968 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf (дата обращения 6.04.2015)
- 4 Вишневский А.Г., Фаттахов Т.А. ДТП и смертность в России // Демоскоп Weekly. 2012. №527–528 [Электронный ресурс]. URL: <http://demoscope.ru/weekly/2012/0527/demoscope527.pdf> (дата обращения 6.04.2015)
- 5 ВЦИОМ выяснил, как часто россияне пристегиваются на передних и задних сидениях (2013) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/news/federal/81327/> (дата последнего обращения: 02.02.2015)
- 6 Гилинский Я.И. Девиантология: социология преступности, наркотизма, проституции, самоубийств и других «отклонений». СПб.: Юридический центр Пресс, 2004 [Электронный ресурс]. URL: <http://library.khpg.org/files/docs/1361798872.pdf> (дата обращения 25.05.2015)

- 7 Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. ВОЗ, 2013 [Электронный ресурс]. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/ru/ (дата обращения 6.04.2015)
- 8 Калабеков И.Г. Российские реформы в цифрах и фактах. М.: РУСАКИ, 2007 [Электронный ресурс]. URL: <http://kaivg.narod.ru/criminality.pdf> (дата обращения 6.04.2015)
- 9 Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России» (2014) [Электронный ресурс]. URL: http://os.mvd.ru/upload/site107/doklad_bezopasnost_dorozhnogo_dvizheniya0312_2013.pdf (дата обращения 7.04.2015)
- 10 Опрос в рамках проекта «Георейтинг». Фонд «Общественное мнение», 2008 [Электронный ресурс]. URL: <http://komitetgi.ru/upload/iblock/296/2969d832e9da6543f4826a25938e3954.pdf> (дата обращения 24.07.2015)
- 11 Опрос в рамках проекта «Судебная реформа». Центр Юрия Левады. 2010-2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.levada.ru/books/obshchestvennoe-mnenie-2011> (дата обращения 24.07.2015)
- 12 Отчет о реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.» [Электронный ресурс]. URL: http://www.fcp-pbdd.ru/archive-program/report/Report_2012.pdf (дата обращения 6.04.2015)
- 13 Работа полиции: общественная оценка. Пресс-выпуск ВЦИОМ №2147 от 24.10.2012 [Электронный ресурс]. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=236&uid=113269> (дата обращения 6.04.2015)
- 14 Римский В.Л. Результаты социологических исследований исполнения государством правоохранительной функции: оценки граждан и необходимые реформы. М., 2012 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.indem.ru/proj/rpf/ReSolIslspGoPF.pdf> (дата обращения 6.04.2015)
- 15 Российская коррупция: уровень, структура, динамика. Опыт социологического анализа / под ред. Г.А. Сатарова. М.: Фонд «Либеральная Миссия», 2013 [Электронный ресурс]. URL: http://liberal.ru/upload/files/satarov_light.pdf (дата обращения 6.04.2015)
- 16 Российский статистический ежегодник. 1994–2013 [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078 (дата обращения 20.05.2015)
- 17 Росстат. Форма №7-собес "Распределение впервые признанных инвалидами по формам болезней, возрасту и группам инвалидности". 2012 г. (*прим. ред. Данные ранее не были опубликованы*).
- 18 Сухов Д.С. Криминологическая характеристика и предупреждение коррупционных преступлений, совершаемых сотрудниками ГИБДД: по материалам Восточной Сибири: дис. ... к. юр. н. Иркутск, 2009.

- 19 Указ Президента РФ о некоторых вопросах МВД РФ от 05.05.2014 [Электронный ресурс]. URL: <https://mvd.ru/upload/site1/101416.pdf> (дата обращения 6.04.2015)
- 20 Фаттахов Т.А. Самый молодой вид смертности // Демоскоп Weekly. 2014. №593–594 [Электронный ресурс]. URL: <http://demoscope.ru/weekly/2014/0593/tema03.php> (дата обращения 6.04.2015)
- 21 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения 6.04.2015)
- 22 Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг." [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/> (дата обращения 10.05.2015)
- 23 Центр гуманитарных технологий и развития человека [Электронный ресурс]. URL: <http://gtmarket.ru/> (дата обращения 6.04.2015)
- 24 Cummings G., O'Keefe G. Scene disposition and mode of transport following rural trauma: a prospective cohort study comparing patient cost // J. Emerg. Med. 2000.
- 25 European Road Safety Observatory [Электронный ресурс]. URL: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm (дата обращения 6.04.2015)
- 26 Kopits E., Cropper M. Traffic fatalities and economic growth. Washington, DC, The World Bank, 2003 (Policy Research Working Paper, No. 3035).
- 27 OECD Stat. [Электронный ресурс]. URL: <http://stats.oecd.org/> (Дата обращения 10.05.2015)
- 28 Road Safety Annual Report 2013 (2014). OECD/ITF [Электронный ресурс]. URL: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/03/ACF0F05B-077E-417C-B43D-DA7077B9AFFA.pdf (дата обращения 7.04.2015)
- 29 Smeed R. J. Some statistical aspects of road safety research // Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General), 1949. Vol. 112. No. 1. P. 1-34.
- 30 Transparency International [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transparency.org.ru/> (дата обращения 15.04.2015)
- 31 WHO Mortality Data base [Электронный ресурс]. URL: http://www.who.int/healthinfo/mortality_data/en/ (дата обращения 6.04.2015)