

коммерческий автотранспорт

Вывезти из «мертвой зоны»

Всемирная организация здравоохранения объявила о сроках выхода уже второго «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире». Он будет опубликован до конца нынешнего года. Его цель — оценить ситуацию и выявить пробелы в безопасности дорожного движения на национальном уровне, чтобы стимулировать дальнейшую деятельность по ее обеспечению.

— техника безопасности —

Мы не будем проводить анализ глобальной ситуации, а для примера оценим отдельные показатели смертности в двух странах с наиболее развитой экономикой и транспортом в рамках соответствующих межгосударственных объединений: речь идет о России и Германии. И здесь РФ превосходит Германию в 4,4 раза, хотя наш зарегистрированный парк автомобилей составляет порядка 60% от тамошнего. А с учетом протяженности автомобильных дорог среднестатистическая плотность движения в России меньше в 2,55 раза. Эта ситуация достаточно известная, но давайте остановимся на других цифрах.

В частности, рассмотрим распределение смертельных травм от ДТП по категориям участников движения. Очевидно, что в Российской Федерации по сравнению с Германией особенно критична ситуация с пешеходами и пассажирами автомобилей. Совершенно ясно, что в свете постоянного ужесточения наказания водителей у нас эти категории оставлены без внимания, хотя на них приходится в совокупности две трети смертельных случаев... Трудно давать рекомендации нашим высокочтимым законодателям, но, может быть, стоит на время оставить водителей в покое, а, например, резко увеличить штрафы за переход улицы в неположенном месте или на запрещающий сигнал светофора, особенно в нетрезвом виде. И вплоть до принудительных работ... Да и пассажиры требуют повышенного внимания, особенно в автобусах, где пользоваться ремнями безопасности они так и не привыкли, ибо система наказаний не работает. А то ведь от производителей и перевозчиков потребовали установить ремни. Было сделано. На этом все?

Еще одно соображение. В последнее время в России появилась модная тенденция развивать в городах велосипедное движение. Мы, разумеется, не против, но, видимо, стоит учитывать европейский опыт, где дорожки для велосипедистов давно есть, но по статистике не менее 10% из них в Германии и 6% велосипедистов в ЕС попадают в аварии, под колеса автомобилей. У нас же ГИБДД не требует даже обязательного ношения шлемов.

Далее. Рассмотрим показатели смертности в ДТП по возрастным категориям граждан. На примере Германии мы видим вполне логичную картину. Сначала защищенность детей и подростков от последствий ДТП, потом пик: водительское удостоверение, мопед, первый автомобиль, гормоны, в конце концов. Затем с ростом опыта (стажа) управления ТС происходит снижение аварийности, и сравнительно высокая цифра явно обусловлена высокой мобильностью населения в возрасте 25–44. Далее следует длительный период стабилизации, а подъем «75+» вполне объясним возрастным ухудшением психофизических возможностей граждан.

Для Российской Федерации картина иная. Очевиден удручающий уровень смертности для «пассивных» участников движения. Да простится автору такой термин, однако очевидно, что россияне категорий «0–15» и «60+» в ДТП в подавляющем большинстве случаев «дают» иные участники движения. Я не стал делать подробную детализацию, но вообще-то для категории «0–15» ровно половина приходится на возрастную группу «14–15» — иными словами, на школьников старших классов. И это тоже проблема...

О причинах пика «26–39» могут только предполагать, и хорошо бы это обсудить с психологами. Но мо-



В России две трети смертельных травм от ДТП приходится на пешеходов и пассажиров автомобилей и общественного транспорта

жет быть так: в этом возрасте финансовое состояние стабилизировалось, автокредит на более мощную машину стал доступнее. Появилась иллюзия опыта. Выработалось понимание, как обходить запреты и видеорекамеры, равно «на месте: где, кому и сколько». Плюс обида, переходящая в раздражение, по поводу тех, кто ездит, регулярно нарушая правила, но принимает самые draconianские законы в отношении водителей и требует их исполнения, хотя сам этого делать не планирует (ведь у многих обычно есть корочки либо «синее ведерко» на крыше, да и в любом случае спрос обычно не с того, кто на пассажирском сиденье лимузина). Так что, думается, в данной возрастной категории у некоторых участников до-

рожного движения иногда, простите, банально сносит крышу. Думается, нельзя сбрасывать со счетов и особенности национального менталитета. При покупке нового автомобиля наш первый вопрос: «А сколько „лошадей“? А объем двигателя какой?». В Германии для начала пересчитают подушки безопасности и уточнят экономичность двигателя по сравнению с конкурентами...

По всей видимости, и высокая смертность в ДТП для категории «40–59» (1973–1954 годы рождения) тоже объяснима. Мы начинали свою шоферскую жизнь несколько в иных дорожных условиях и обычно за рулем ВАЗ-2101, ЛиАЗ-677, ЗИЛ-130. Но, к сожалению, в России не существует требований по ежегодной переподготовке водителей, даже профессиональных. Хотя как сказал мой инструктор, под руководством которого приходилось проходить обучение по одной из многочисленных программ Daimler AG для водителей

автобусов, «вы слишком много знаете и порой избыточно уверены в себе. А ведь ситуация в том, что постоянное совершенствование техники иногда требует забывать ранее полученные навыки».

Согласитесь, в цепочке ВАЗ-2109 — подержанная иномарка — новая бюджетная иномарка — мощный внедорожник навыки управления должны меняться, тем более что плотность движения постоянно увеличивается, да и регулярный пересмотр требований ПДД, без сомнения, вносит свою лепту... Может быть, стоит требовать сдачи хотя бы теоретического экзамена по ПДД при любой замене водительского удостоверения либо регистрации очередного автомобиля? Коррупционную составляющую здесь исключить достаточно просто, если использовать, например, онлайн-экзамен на официальном сайте ГИБДД...

В заключение как информацию к размышлению о причинах высокой смертности в ДТП в Российской Фе-

дерации упомянем одно из справочных приложений доклада The Global Competitiveness Report 2012–2013 с недавнего Всемирного экономического форума. Страница называется Quality of roads. Так вот по качеству дорог, причем речь идет именно обо всей совокупности дорожной инфраструктуры, Российская Федерация занимает 136-е место в рейтинге (из 144 возможных), примерно между Мозамбиком и Табобом. Германия на десятом месте...

Между прочим. Надеюсь, вы обратили внимание, что мы ни разу не упомянули о необходимости очередного ужесточения наказания водителей или введения новых ограничений в ПДД, хотя, например, ВОЗ, похоже, будет рекомендовать ограничить скорость в населенных пунктах до 30 км/ч. Но это слишком простое решение...

Алексей Самойлов,
обозреватель журнала
«Комтранс»

www.peugeot.ru

НАСТОЯЩИЕ БИЗНЕСМЕНЫ МНОГО НА СЕБЯ БЕРУТ

PEUGEOT BOXER
до 1900 кг

PEUGEOT EXPERT
до 1200 кг

PEUGEOT PARTNER
800 кг

8 800 555 53 35

Настоящие бизнесмены знают, что бизнес не любит стоять на месте, ему необходимо движение. Коммерческие автомобили Peugeot обеспечат вашей компании независимость и мобильность. Функциональные, вместительные, экономичные и надежные, они трансформируются под широкий спектр задач. Коммерческие автомобили Peugeot – выбор настоящих бизнесменов.

*Профессионал. Реклама.

<http://100.peugeot.ru>

 facebook.com/peugeot.ru

PEUGEOT PARTNER / EXPERT / BOXER

MOTION & EMOTION

