

НИЧЕГО, КРОМЕ ПРАВДЫ

В рамках выставки «ДорогаЭкспо-2015» состоялось расширенное заседание Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве, посвященное актуальной теме безопасности дорожного движения.

Вел заседание председатель координационного совета Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве Георгий Боос. Кроме членов Общественного совета и руководства Росавтодора, руководителей федеральных и региональных управлений автомобильных дорог и участников выставки, которые традиционно принимают участие в мероприятиях такого формата, на совет были приглашены депутаты Госдумы и члены Совета Федерации, что позволило поднять обсуждение этой актуальнейшей на сегодняшний день темы на уровень Федерального собрания.

УГРОЗА НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Основные тезисы, характеризующие обсуждаемую проблему, озвучил заместитель председателя Совета Федерации Евгений Бушмин.

Первый тезис: *проблема аварийности на российских дорогах представляет угрозу национальной безопасности страны.* Евгений Бушмин отметил, что официальная статистика далеко не полностью отражает реальное положение дел, потому что она учитывает лишь те жертвы, которые произошли на месте ДТП или в первые сутки после происшествия. А все смерти, которые оказываются за пределами этого срока, в статистику не попадают. И если их учитывать, то тогда погибших на дорогах России уже не 30 000 человек в год, а близко к 100 000! Это комплексная проблема, касающаяся не только транспортно-дорожного, но и медицинского комплекса. У нас в стране самые высокие удельные показатели смертности на дорогах среди



стран европейского региона — среди 56 стран Россия по этому показателю занимает последнее, 56-е, место. Соответственно, и наибольшие издержки от ДТП несет именно Россия. «Я еще раз хочу обратить ваше внимание, что *по-прежнему мы отмечаем неудовлетворительную эффективность оказания медицинской помощи. И в первый час после аварии, и впоследствии.* В том числе, конечно, необходимы строительство на всех федеральных трассах пунктов базирования и возможность использования санитарной авиации, а также площадок в региональных центральных клинических больницах», — сказал Евгений Бушмин. **Это — второй тезис.**

Третий тезис — традиционные методы борьбы с аварийностью не работают, поскольку они были настроены на другие условия. Евгений Бушмин подчеркнул, что сегодня, в условиях повышения уровня автомобилизации, роста интенсивности движения, увеличения плотности населения мегаполисов, а также значительно-

го сокращения финансирования не только программы безопасности дорожного движения, но и программы развития транспортной системы Российской Федерации, они утратили свою адекватность. Причем это именно сокращение, хотя мы и предпочитаем прятаться за элегантно понятие «оптимизация».

Тезис четвертый: *проблема безопасности движения из разряда узкопрофильных перешла в разряд системных.* И это — при отсутствии должной координации министерств и ведомств, так или иначе имеющих к ней отношение. Вместе с тем решение этой проблемы невозможно без участия всех органов государственной власти, общественных организаций, политических партий и органов местного самоуправления. Это очень важно, и это отмечает парламент России, подчеркнул заместитель председателя Совета Федерации.

Пятый тезис состоит в том, что нормы и стандарты на проектирование дорог устарели, они не учитывают особенности современных транспорт-

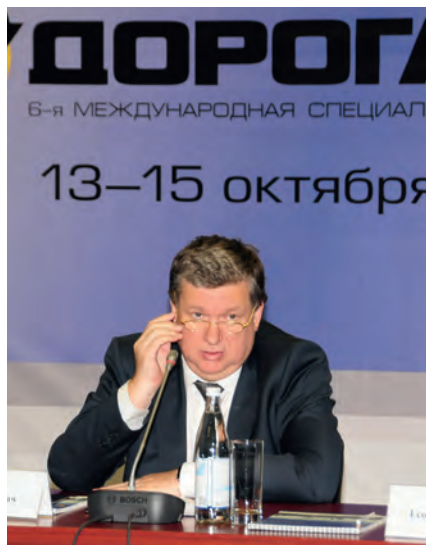
ных потоков и скорости движения. Иными словами, уже в проектах, еще не будучи построенными, дороги не соответствуют современным требованиям. Изменение нормативов должно быть адекватно изменению ситуации на дорогах и научно-техническому прогрессу, считает Евгений Бушмин.

Кроме того, и это взаимосвязано, действующие нормативы финансирования рассчитывались, исходя из того, чтобы поддерживать дорогу, эксплуатируемую в нормативных условиях. А у нас в стране дороги используются ненормативно, это относится даже к федеральной сети, 26% которой эксплуатируется с перегрузкой. Это автоматически означает, что денег на то, чтобы сначала привести дороги к нормативным условиям, а потом содержать, нужно больше, чем рассчитывается по устаревшим нормам, а это обстоятельство сегодня в расчетах не учитывается.

Не принимается во внимание также и то, что сегодня очень слабо обеспечивается сохранность автомобильных дорог. И это — тезис шестой. Подсчитано, что ущерб от перевозок сверхнормативных грузов составляет порядка 2,6 трлн рублей в год. А вот совокупный объем дорожных фондов плюс трансферты федерального бюджета соответствуют 1,3 трлн рублей. То есть фактически мы даже не восполняем наносимый ущерб. Правда, в текущем году внедряется система сбора платы за грузовые перевозки свыше 12 тонн. Нужно расширять ее действие и на региональные дороги, и на местные, считает Евгений Бушмин. Этот процесс нужно контролировать, возможно, Федерального дорожного агентства придется заниматься и такими вопросами. Потому что если грузовики с федеральной сети уйдут на региональные и местные дороги, мы получим еще худшую ситуацию, чем сейчас.

Седьмой тезис: требования по обеспечению безопасности при градостроительном планировании и планировании

развития территорий отсутствуют или пока с их внедрением большие проблемы. Евгений Бушмин отметил, что необходимо внести изменения



и дополнения в документы, регламентирующие формирование схем территориального планирования, градостроительных планов, выдачу разрешений на строительство и прочее с учетом необходимости согласования этих действий с владельцами автодорог: «Считаю, что необходимо обеспечить безопасность жителей населенных пунктов путем использования всего имеющегося арсенала технических средств организации дорожного движения. В том числе — оборудовав линии освещения на опасных участках дорог. Надо как можно серьезнее отнестись к этой проблеме.



В этом вопросе тоже имеет место рассогласование действий заинтересованных структур.

Кроме того, мы признаем достаточно низкую социальную ответственность бизнеса. Понимаете, по данным — и медицинским, и ГИБДД, — **значительное число аварий происходит по вине водителя в связи с несоблюдением режима труда и отдыха**». Это тезис восьмой. Евгений Бушмин предложил разработать и законодательно закрепить требования к соблюдению режима труда и отдыха и жестко спрашивать с бизнеса за их нарушение.

Очень часто на трассу выпускаются водители с низким уровнем водительских навыков. И здесь рассчитывать только на ГИБДД, наверное, бессмысленно. Именно социальная ответственность бизнеса, **сознательное соблюдение правил игры** помогут в этой борьбе.

Тезис главный: основной корень зла — в недостатке финансирования. В области планирования сегодня происходит раскоординация взаимодействия между аппаратом правительства, министерством транспорта, дорожным агентством, считает заместитель председателя Совета Федерации. Кстати, этот тезис прозвучал на фоне информации с мест о том, что в 2016 году ожидается снижение отчислений от акцизов на ГСМ — одного из основных источников региональных дорожных фондов.



БАЗОВЫЕ МОМЕНТЫ, БЕЗ КОТОРЫХ ПРОДВИНУТЬСЯ НЕ УДАТСЯ

Подчеркнем: Евгений Бушмин озвучил те проблемы, которые видны с высоты российского парламента. Те, что относятся непосредственно к дорожникам, прокомментировал руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт.

Он отметил, что с Минтрансом России, Ространснадзором, ГИБДД, Министерством внутренних дел России Росавтодор взаимодействует постоянно: «Мы в эти проблемы погружены по роду своей профессиональной деятельности. Во многом наши позиции близки и согласованы, что, безусловно, повышает эффективность и каждого из ведомств, и нашей общей работы по обеспечению безопасности на дорогах». Роман Старовойт подчеркнул, что *есть базовые моменты, без которых серьезно продвинуться в решении проблем безопасности не удастся. Прежде всего, это стабильное, достаточное для решения обсуждаемых сегодня проблем финансирование, рост эффективности расходования этого финансирования и адекватная нормативная база.*

С 2014 года правительство финансирует ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог в объеме 100% от норматива. Безусловно, и принятие таких нормативов, и переход на полноценное нормативное финансирование — это настоящий прорыв в ресурсном

обеспечении дорожной отрасли. Значительно повысилось качество работ, стабильно работают крупные дорожно-строительные организации, которые используют самые современные технологии и оборудование. Растет доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, снижаются показатели аварийности.

СКОЛЬКО СТОИТ КИЛОМЕТР?

Однако в последние месяцы в различных средствах массовой информации появилась информация о том, что Счетная палата Российской Федерации выявила факты значительного превышения фактической стоимости дорожных работ над нормативами. О какой нормативной стоимости идет речь? Сегодня норматив, по которому дорожники получают средства из бюджета, составляет 28 млн рублей за 1 км капитального ремонта и 8 млн за 1 км ремонта. Фактическая же средняя стоимость 1 км составляет 47 и 12 млн рублей соответственно. Важно понимать, что при этом подходе речь идет не о нормативах технических, по которым дорога проектируется, строится, ремонтируется, и не о нормативах в сфере ценообразования, по которым выполняется расчет сметной документации. Эти документы постоянно обновляются и развиваются вместе с развитием науки, технологий, производства. Анализ реализуемых в настоящее время

проектов капремонта и ремонта показывает, что реально работы стоят дороже, чем это зафиксировано в действующих технических нормах и сметных расценках. Иными словами, нормативы технические обогнали нормативы денежных затрат. О чем этот факт говорит специалистам? О том, что нормативы денежных затрат необходимо пересматривать. И стоимость тех дорожных строительных проектов, которые сегодня реализуются с применением современных технических решений и учетом всех требований безопасности дорожного движения, выше. Действующие нормативы денежных затрат были утверждены в 2007 году. Соответственно, разрабатывались в 2006 году на базе реализуемых в тот период времени дорожных проектов. Проекты тех лет создавались в условиях длительного периода недофинансирования отрасли. Основной задачей, выполняемой в рамках ремонта, было поддержание существующей автодорожной сети, задачи ее развития, совершенствования, усиления дорожных конструкций не ставились.

Но сегодня работать, не выполняя этих задач, невозможно. «Этого нам не позволяют ни современные нормативные документы, ни те достаточно серьезные требования к автодорогам, которые ставятся перед отраслью и государством, и обществом», — подчеркнул Роман Старовойт. Когда утверждались нормативы 2007 года, тем же постановлением была предусмотрена их корректировка, которая была намечена на 2011 год. Ее предполагалось выполнить с учетом требований новых технических регламентов, которые тогда только разрабатывались. Затем срок пересмотра нормативов был перенесен на 2014 год. В последней редакции постановления он отодвинут на 2016-й. Но при этом добавилась еще одна задача, которую предстоит решить новым нормативам — это исполнение поручения президента об увеличении межремонтных сроков до 12 лет.

Чтобы дорога выдерживала больший межремонтный срок, нужно повышать ее долговечность, которая достигается усилением дорожных конструкций, применением новых материалов и технологий. Реализация этого поручения требует увеличения вкладываемых в дорогу средств на начальном этапе, но приводит к заметному сокращению расхода в дальнейшем. Если коротко, то ремонтироваться дорога будет дороже, но реже. Для пользователей это, конечно, удобнее. Для бюджета государства — по конечному результату также выгодно, но на первоначальном этапе — затратнее. «Сегодня Минтрансом и Росавтодором начата работа по актуализации нормативов, — сообщил Роман Старовойт. — Она должна быть завершена в 2016 году». Руководитель Росавтодора обратился к представителям законодательной власти с просьбой поддержать дорожников в этой работе.

НУЖНА ПРОГРАММА РЕКОНСТРУКЦИИ

Можно ли решить проблему обеспечения безопасности дорог на таких сложных участках, как подъезды к крупным городам, иными способами? Можно — путем строительства обходов городов, других населенных пунктов, по которым проходят федеральные дороги, а также реконструкции подъездов к большим городам. Безусловно, этот способ наиболее эффективно решает проблему увеличения пропускной способности, но он и наиболее дорог. Нормативов финансирования работы по реконструкции не существует, есть технические нормы и требования, которые определяют срок службы дороги — это 25 лет. «Если исходить из них, каждый год мы должны реконструировать порядка 2000 км. При этом темпы реконструкции, которые мы можем себе позволить в рамках имеющегося финансирования, — это 250–300 км», — отметил Роман Старовойт. Сегодня в рамках нормативного финансирования на

ремонт и содержание федеральных дорог решается задача приведения федеральной сети в нормативное состояние по основным показателям: ровность, сцепление, отсутствие дефектов дорожного покрытия — но к реконструкции это отношения не имеет. Вместе с тем, чтобы решать проблему приведения федеральных дорог к современным требованиям — по прочности, осевым нагрузкам, — необходимо принять программу реконструкции федеральных дорог с обозримым сроком реализации, предусмотрев ее финансирование в рамках ФЦП. Росавтодор готов такие предложения внести, подчеркнул руководитель Федерального дорожного агентства.



ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ НЕОБХОДИМО

Еще один аспект проблемы, связанный с повышением аварийности на подходах к столицам субъектов Федерации, связан с тем, что многие из перегруженных участков созданы в результате действий самих региональных муниципальных властей, а также несовершенства системы территориального планирования. Принимаемые местными властями решения о предоставлении земель под застройку часто не учитывают характеристик существующей дорожной инфраструктуры, а создание новой инфраструктуры при этом не планируется. В результате,

делая благое дело, например, решая жилищный вопрос, они обрекают новоселов на страдания в транспортных пробках. По мнению Романа Старовойта, необходимо внести в нормативные документы изменения, обязывающие региональные и местные власти на этапе планирования застройки просчитывать возможные проблемы, связанные с пропускной способностью автодорог.

В РАМКАХ ДОВЕДЕННЫХ ЛИМИТОВ

Работы по повышению уровня безопасности дорожного движения ведутся и в рамках отдельных целевых программ по оснащению федеральных дорог техническими средствами организации дорожного движения. Но темпы выполнения таких работ также зависят от направляемых на эти цели объемов финансирования. Исходя из тех требований, которые установлены современными документами в области организации дорожного движения, потребность в средствах на устройство барьерного ограждения, линии освещения, пешеходных переходов в разных уровнях, дорожных знаков, светофоров на 1 января 2015 года составляла порядка 50 млрд рублей. Сегодня выделение средств на обустройство федеральных автодорог предусмотрено двумя федеральными целевыми программами: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» и ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Росавтодор в рамках этих программ располагает следующими средствами: 5 млрд рублей ежегодно выделяются по первой из них, но, к сожалению, с 2017 года эти объемы снижаются до 1 млрд рублей; по второй программе на обустройство федеральных автомобильных дорог техническими средствами безопасности дорожного движения направляются 1,3 млрд рублей — за весь период с 2013 по 2020 год, то есть порядка



160 млн рублей в год. «В результате за счет этих средств в вопросе комплексного обустройства дорог мы движемся, мягко говоря, скромными темпами, — подчеркнул Роман Старовойт. — Судите сами: потребность в разноуровневых пешеходных переходах сегодня составляет 384 — в год на федеральных дорогах возводятся порядка 10–20. Аналогичная ситуация и по освещению: при потребности в 3200 км линий освещения мы ежегодно строим около 300. По барьерному ограждению при потребности 13 500 км ежегодный прирост составляет 250–300 км. Часть элементов обустройства строится в рамках работ по реконструкции и капремонту, но это ведет к удорожанию таких работ, и как результат мы снова не вписываемся в нормативную стоимость километра и подвергаемся критике».

ВЕРНУТЬ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ – ОБЕСПЕЧИТЬ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Еще одна тема, заявленная на заседании президиума Госсовета в Новосибирске, но до сих пор не нашедшая своего решения, это возврат лицензирования грузовых перевозок. Данные последнего периода о количестве аварий с участием пассажирского транспорта свидетельствуют о том, что и лицензирование пассажирских перевозок необходимо совершенствовать. Лицензирование как способ госрегулирования

вводится в сферах, непосредственно затрагивающих жизнь и здоровье людей. Именно так это сформулировано законом о лицензировании. Дорога и автомобиль — объекты повышенной опасности. Данные о количестве погибших и раненых в ДТП красноречивее любых слов. Лицензирование имеет два реальных работающих рычага. Первый — это установление требований к перевозчику в части обеспечения им условий строжайшего контроля за технической исправностью транспортных средств, состоянием здоровья и профессиональными навыками водителей, соблюдением ими режимов труда и отдыха, а также правил перевозки пассажиров и грузов. Второй — это возможность лишить лицензии в случае нарушения перевозчиком установленных государством норм и правил в сфере перевозок.

НЕ ЗАТРАТЫ – ИНВЕСТИЦИИ!

Член генерального совета общественной организации «Деловая Россия», член Общественной палаты, председатель правления Союза производителей композитов Сергей Фахретдинов подчеркнул, что и Общественный совет при Росавтодоре, и Общественная палата РФ неоднократно обращались в федеральные органы исполнительной власти с тем, что программу по безопасности

дорожного движения необходимо корректировать, потому что она обеспечивает снижение смертности на дорогах лишь на 10, 11, 15%. Этого крайне мало. Необходимо привести эти цифры к общеευропейским значениям. Конечно, все упирается в финансирование. Но пока государство будет относиться к расходам на дорожное строительство как к затратам, а не как к инвестициям, ситуация меняться не будет. Сегодня вся система построена таким образом, чтобы контракты на дорожные работы выигрывались по минимальной цене. Подрядные организации пытаются как-то выживать, особенно в текущей ситуации, когда каждая третья подрядная организация фактически на грани банкротства. Они экономят на всем: на квалифицированной рабочей силе, качестве материалов, технологиях и так далее. О каких инновациях может идти речь, если стимулов со стороны государства нет?

ИННОВАЦИИ В НИКУДА, ПЕРЕКОС В РАСПРЕДЕЛЕНИИ И МЕСТНЫЙ ДЕФОЛТ

К сожалению, это касается и проектировщиков, потому что при действующей системе в Главгосэкспертизе инновации уходят в никуда. Все это факты известные. Нужно переходить от деклараций к действиям и решать эту серьезную, глобальную и очень печальную, к сожалению, задачу!

Представитель фракции КПРФ Николай Арефьев подчеркнул, что федеральный бюджет сегодня, в период кризиса, страдает меньше всего, потому что в России давно уже имеет место перекос в распределении доходов: если раньше было соотношение 50х50, то в этом году — 30х70 в пользу федерального бюджета. Что касается субъектов Федерации, то остались 9 регионов-доноров, все остальные живут на федеральных дотациях, в 47 субъектах Федерации сегодня фактически местный дефолт, потому что долговые обязательства вдвое превы-

шают расходную часть бюджета. А на муниципальном уровне вообще бюджеты сформированы на 35% от потребностей — и это в лучшем случае, а доходная база практически уничтожена. И при этом местных дорог у нас — чуть менее 900 000 км из 1,5 млн. Выход стар, как мир: развивать экономику страны и за счет прибыли строить эти дороги.

СУЩЕСТВЕННОГО УВЕЛИЧЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ОЖИДАТЬ НЕ СТОИТ

Депутат Госдумы Оксана Дмитриева отметила, что если учесть все прозвучавшие тезисы, то «это означает, что финансирование дорожного строительства должно быть на порядок больше, чем есть сейчас. Но мне кажется как специалисту в области финансов, что в целом финансирование дорожного хозяйства может быть увеличено процентов на 10, но не на порядок. Более того, нужно четко понимать, что это одна из самых финансируемых отраслей реальной экономики наряду с государственной программой вооружений. Поэтому ожидать каких-то существенных кардинальных увеличений не стоит».

Кроме того, Оксана Дмитриева отметила, что работа автомобильного и железнодорожного транспорта должна быть согласована. Потому что не дело, когда на большие расстояния тяжелые грузы возятся по автомобильным дорогам. Эту проблему, по ее мнению, надо решать с двух сторон — и с точки зрения удешевления железнодорожных тарифов, и с точки зрения увеличения штрафов за перевес для перевозчика. Иначе она не решаема.

МИНУС ДОРОЖНАЯ ПОЛИЦИЯ

Депутат Госдумы Александр Хинштейн предложил дать возможность субъектам Федерации софинансировать текущую деятельность подразделений органов внутренних дел, и в первую очередь инспекции по

безопасности дорожного движения, активизировать работу, направленную на совершенствование, массовое применение и распространение технических средств, в первую очередь автоматического информационного программного комплекса «Безопасный город». Это важно сделать еще и потому, что сегодня реализуется очередной этап программы сокращения личного состава органов внутренних дел. Напомню, что в период 2011–2012 годов в России произошло сокращение личного состава на 22%, до 1 ноября должно произойти еще 10-процентное



сокращение, и в марте-апреле 2016 года, скорее всего, будет объявлено о новом 10-процентном сокращении органов внутренних дел. Очевидно, что если это произойдет, дорожная полиция физически не в состоянии будет выполнять свои обязанности просто из-за нехватки личного состава. Александр Хинштейн отметил также, что то, как сегодня выполняет возложенные на него государством полномочия Ространснадзор, не может быть признано удовлетворительным. Если Ространснадзор не в состоянии исполнять свои полномочия, то их нужно с этого ведомства снять с внесением соответствующих изменений в КоАП, считает Александр Хинштейн.

БЮДЖЕТЫ ТРЕЩАТ ПО ШВАМ

63% региональных автомобильных дорог сегодня находятся в ненормативном состоянии, причем

это в среднем по Федерации, — сообщил генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старугин. Он подчеркнул, что запланированные в действующих программах мероприятия по безопасности дорожного движения позволят решить ряд проблем на конкретных участках автомобильных дорог, но кардинально повлиять на сокращение количества ДТП вряд ли удастся. Это связано в первую очередь с тем, что объем соответствующих мероприятий, запланированных на федеральной сети, практически равен аналогичному объему на региональной сети — притом, что протяженность региональных дорог в 10 раз больше. Вопросы наращивания объемов работ упираются в возможности бюджетов субъектов Российской Федерации, обеспеченность финансовыми ресурсами которых на содержание автодорог сегодня составляет 30%, ремонт — 23%, капитальный ремонт — 2%. На 2015 год в регионах России запланирован ремонт 7,3 тыс. км дорог, или чуть более 1,5% от протяженности дорог с твердым покрытием. При таких объемах межремонтный срок составляет 64 года. Вопрос с обеспечением нормативного финансирования региональных дорог на сегодняшний день не решен и обязательно должен быть поднят на предстоящем заседании Государственного совета по безопасности дорожного движения.

Кроме того, недавно инициативной группой в Госдуму внесен законопроект, предусматривающий отмену транспортного налога с 1 января 2016 года. А ведь этот налог обеспечивает четверть совокупного объема региональных дорожных фондов, подчеркнул Игорь Старугин.

Следующий важный аспект дорожной деятельности — это обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог, недопущение движения по дорогам транспортных средств со сверхнормативными нагрузками. Эта проблема стоит очень остро. 70% дорог

были построены 20–30 лет назад и способны воспринимать нагрузку до 6 т. Решение проблемы возможно только с привлечением широких кругов общественности, средств массовой информации, контрольных и надзорных органов. С 28 сентября по 4 октября 2015 года проводилась общероссийская акция «На дорогу без перегруза», которая, по словам Игоря Старыгина, достигла поставленных целей (*подробнее об этом см. статью «Еду без перегруза!», стр. 18*). Он подчеркнул, что первоначально эта акция была одобрена Общественным советом при Федеральном дорожном агентстве.

По его мнению, в России складывается искаженное трактование комплексного подхода к факторам, определяющим безопасность дорожного движения. Возможное начало изменения отношения к причинно-следственной связи, которую может установить только следствие, а решение может зафиксировать только суд — это как раз корректное представление статистической информации о ДТП. Он привел шведский опыт, когда представитель дорожной администрации в сотрудничестве с полицией, с органами здравоохранения посещает место происшествия ДТП, ведет базу данных, которая позволяет отслеживать и анализировать обстоятельства ДТП, делать правильные выводы, а только потом представлять информацию в статистику. Если виноваты дорожные условия, то принимается решение по совершенствованию состояния, реконструкции дороги, принятию мер, которые бы способствовали снижению количества ДТП. Одно из таких — это введение в действие в широком масштабе дорог, которые в Швеции называются «два плюс один», когда потоки разделяются барьерным или иным видом ограждения. Результат этой меры — снижение на 50% ДТП с участием одного автомобиля, на 70% — с участием мотоциклистов, на 90–95% — лобовых столкновений. Необходимо

внести такие дороги и в российскую классификацию автомобильных дорог. Это эффективная мера при дефиците финансовых ресурсов.

Еще одно направление оптимального использования ограниченных ресурсов — это малозатратные методы, способы, когда при выборе мероприятия по снижению ДТП решение принимается по соотношению затрат на реализацию данного мероприятия и выгод социально-экономического ущерба за счет снижения ДТП. Есть опыт других стран, который нужно изучать, учитывать и применять на автодорогах Российской Федерации.

БЕСПРИСТРАСТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ НЕ НУЖНЫ

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин сообщил, что согласно международной базе данных IRTAD (International Road Traffic and Accident Database), которая фиксирует аварийность во всем мире и оперирует стандартными цифрами, характеризующими транспортные риски, в странах Евросоюза показатель «количество погибших на 10 000 автомобилей» давно ниже единицы. Меньше одного погибшего на 10 000 автомобилей! А в самых успешных странах реализован лозунг «Zero!» — «К нулю!». В России этот показатель удалось снизить с 9 до 6,5, и, следовательно, индекс уровня аварийности у нас по сравнению с Японией, Швецией, Германией, Великобританией в 10–15 раз хуже. Не на 15%, а в 15 раз! «За 20 лет динамика по показателям аварийности снижалась в России примерно с темпом 1% в год! Поэтому насчет успехов, о которых у нас так любят рапортовать, я бы сильно задумался», — сказал Михаил Блинкин. Кстати, Россия не присоединилась к IRTAD, не нужны нам беспристрастные показатели, потому что наша статистика с точки зрения международных сравнений абсолютно лукава.

«В плане мероприятий Правительства Российской Федерации от 4 августа 2015 года, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, был замечательный пункт, сформулированный не без влияния наших разработок: «Формирование стереотипов законопослушного поведения у участников дорожного движения». Только в этом пункте, к сожалению, после многих редакций была выброшена некоторая ключевая фраза. Она состоит в том, что в странах с высоким уровнем безопасности количество пользователей автомобильных дорог, которое выносится за общие рамки ПДД, ограничивается обычно монархами и президентами, то есть особами, упомянутыми в Конституции страны в единственном числе», — отметил Михаил Блинкин.

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ

Своеобразную черту под дискуссией подвел первый заместитель министра транспорта России Евгений Дитрих. Он сказал, что сейчас нужно пытаться сконцентрироваться на тех вещах, которые могли бы дать эффект без серьезных дополнительных затрат. По его мнению, надо проанализировать, что мешает эти мероприятия реализовывать широкомащтабно, пытаться их применять с минимальными затратами, спасая человеческие жизни. Где возможно, делать хорошо и правильно, где нет — вводить разумные ограничения, скажем, снижать скорость, пропускать меньше автомобилей. Там, где нет возможности делать дорогу лучше, видимо, придется средствами организации дорожного движения, формированием соответствующих схем организации дорожного движения вводить какие-то ограничения. «До тех пор, пока мы не найдем средств для того, чтобы расширить эти точки, будем под этими ограничениями ходить, жить и думать о том, что делать дальше», — резюмировал Евгений Дитрих. ➔

Наталья Владимирова