

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

**«СЛЕДУЕТ ПРОДОЛЖАТЬ
НАБЛЮДЕНИЯ»**

Институт экономики транспорта
и транспортной политики
М. Блинкин



Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России опубликовало последние данные по аварийности за апрель 2020 года, согласно которым радикально снизились все показатели: общее количество ДТП, число погибших и раненых.

Ареал наблюдения	Количество ДТП		Погибло		Ранено	
	Апрель 2020 года	Снижение/ рост к апрелю 2019 года, %%	Апрель 2020 года	Снижение/ рост к апрелю 2019 года, %%	Апрель 2020 года	Снижение/ рост к апрелю 2019 года, %%
Российская Федерация	6250	-43,4	768	-23,3	7850	-42,7
Центральный федеральный округ	1419	-48,8	175	-34,7	1712	-49,2
в том числе Москва	220	-66,0	25	19,0	239	-67,5
Северо-Западный федеральный округ	637	-45,9	67	6,3	794	-44,7
в том числе Санкт-Петербург	220	-57,1	13	-18,8	251	-57,7
Южный федеральный округ	710	-46,6	102	-35,4	888	-47,7
Северо-Кавказский федеральный округ	292	-39,9	73	12,3	391	-41,8
Приволжский федеральный округ	1281	-45,3	135	-20,1	1643	-42,7
Уральский федеральный округ	470	-43,0	53	-19,7	610	-41,4
Сибирский федеральный округ	899	-30,5	90	-31,8	1144	-28,8
Дальневосточный федеральный округ	542	-33,5	73	-8,8	688	-33,9

Ключевой цифрой – согласно здравому смыслу и сложившейся международной практике, задаваемой IRTAD¹ – является количество погибших в ДТП. Их статистику, как таковых, IRTAD не ведет; специалисты этой международной рабочей группы хорошо знают «особенности национального учета» этого показателя.

В рамках политически-окрашенных национальных программ (проектов, стратегий) повышения безопасности дорожного движения смертность в ДТП рассматривается, как правило, в сопоставлении с численностью населения: количество погибших в ДТП в расчете на 100 тысяч жителей имеет устойчивое название – социальный риск (CR). Показатель CR удобен для сравнения смертности в ДТП с прочими основными причинами убыли населения, но имеет весьма косвенное отношение к транспортной реальности.

В рамках международной практики последних двадцати лет смертность в ДТП сопоставляют с совокупным пробегом автомобильного парка – Vehicle Kilometers Travel, VKT. Соответствующий показатель, называемый транспортным риском (TR), или «эпидемиологической опасностью автомобиля» рассчитывается по количеству погибших в ДТП в расчете на 1 млрд км пробега автомобильного парка.

Транспортный риск (TR) – чрезвычайно информативный показатель, хотя бы потому, что ДТП без участия движущихся автомобилей не случаются; он информирует общественность о том, какими безвозвратными человеческими потерями чревата каждая стандартизированная единица совокупного пробега автомобильного парка.

Опыт развитых стран, где совокупный пробег автомобильного парка (VKT) включается в национальную статистическую отчетность, показывает очень высокую корреляцию между VKT и валовым

национальным продуктом: каждый процент роста/падения ВВП вызывает тот же один процент роста/падения VKT.

Непосредственный (выборочный) учет совокупного пробега автомобильного парка в российской официальной статистике не предусмотрен.

После этих необходимых методических разъяснений обратимся к таблице.

Количество погибших в ДТП снизилось в апреле 2020 года по отношению к апрелю 2019 года на 23,3%. Этот показатель раскладывается по двум факторам: снижение совокупного пробега автомобильного парка (VKT) и снижение смертности на единицу совокупного пробега, то есть уровня транспортных рисков (TR).

Официальные данные по ВВП России за апрель текущего года пока что отсутствуют; экспертные оценки снижения ВВП «апрель 2020 года к апрелю 2019 года» сводятся к цифре порядка 20%. Есть все основания считать, что на те же 20% снизится VKT.

Соответственно, уровень транспортных рисков в России снизился «апрель 2020 года к апрелю 2019 года» на оставшиеся 3,3%; другими словами, на те же 3,3% повысился фактический уровень безопасности дорожного движения. Очень неплохой показатель, полученный, однако, по сугубо косвенным данным. Возможно, с 2021 года Росстат начнет вести статистику VKT.

Мы не располагаем достаточными данными, чтобы сформулировать содержательные выводы в разрезе федеральных округов и, тем более, регионов. Остановимся только на московском кейсе. В столице количество погибших не только не сократилось, но даже возросло: с 21 человека в апреле 2019 года до 25 человек в апреле 2020 года.

¹ IRTAD (The International Traffic Safety Data and Analysis Group) – постоянная рабочая группа по безопасности дорожного движения в рамках Международного транспортного форума (International Transport Forum), действующего в рамках ОЭСР. IRTAD собирает, верифицирует и агрегирует данные о дорожно-транспортных происшествиях с убитыми и ранеными, а также о численности, структуре и пробегах парка автомобилей по странам мира.

Здесь уместно обратить внимание на то, что смертность в ДТП в расчете на единицу совокупного пробега зависит от характерных (преобладающих) режимов движения.

С падением трафика на дорогах с невысокими транспортно-эксплуатационными характеристиками скоростной режим меняется незначительно: диапазон физически возможных (с позиций разумного водителя) скоростей остается в пределах допустимого Правилами дорожного движения. Именно такая ситуация типична для большинства городов и регионов России.

Другое дело – улично-дорожная сеть Москвы, где указанные характеристики находятся на очень хорошем, можно сказать европейском уровне. Здесь снижение трафика на 20 и более процентов меняет скоростной режим весьма радикальным образом. К сожалению, расширения диапазона физически возможных (но не допустимых по ПДД) скоростей провоцирует определенную категорию водителей к транспортному поведению, чреватому ДТП с человеческими жертвами.

Впрочем, объем релевантных статистических данных пока что невелик, так что, согласно известной рекомендации сэра Йетса², «следует продолжать наблюдения».

² Frank Yates (1902 – 1994) – один из крупнейших ученых XX века в области математической статистики и исследования операций.