

Енин Д.В. Обеспечение безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования // Проблемы и перспективы развития Евроазиатских транспортных систем: материалы второй Международной научно-практической конференции, 11 мая 2010 г. – Челябинск: Изд. центр ЮУрГУ, 2010. – С. 98-105.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Д.В. Енин

В данной статье приводится анализ текущего состояния и рассматриваются проблемы обеспечения безопасности перевозок пассажиров на территории Евроазиатских транспортных систем России наиболее массовым видом пассажирского автомобильного транспорта общего пользования – автобусами общего пользования, предназначенными для перевозок пассажиров и багажа на коммерческой основе по требованию любого гражданина или юридического лица (в соответствии со статьями 789 и 426 Гражданского Кодекса Российской Федерации). Статистические данные, представленные в статье ограничены 2008 годом в связи с отсутствием на момент подготовки материалов официальных данных государственного статистического наблюдения за 2009 г.

В Российской Федерации, по данным Росстата, автобусами общего пользования обеспечивается перевозка около 14 млрд. пассажиров в год. Следует, однако, отметить, что официальные статистические данные не отражают всего объема перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, поскольку учету подлежат только средние и крупные автотранспортные организации, обладающие лишь 18 % подвижного состава от общей численности парка автобусов страны, работающих на регулярных маршрутах. Проведенные ОАО «НИИАТ» укрупненные расчеты по трем независимым методикам показали, что в реальности автобусами общего пользования осуществляется перевозка около 60 млрд. пассажиров в год, что составляет более 70% от совокупного объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта в стране (рисунок 1).

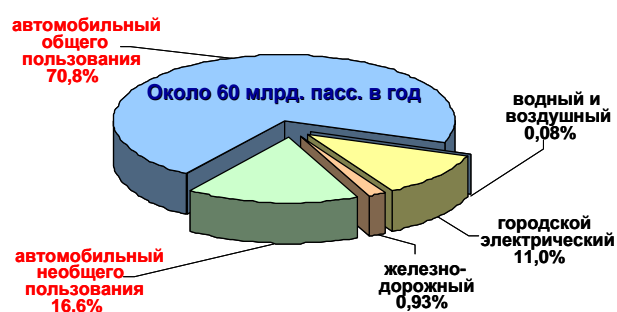


Рисунок 1 – Распределение объемов перевозок пассажиров в России по видам транспорта (оценка ОАО «НИИАТ»)

Автобусами, работающими на регулярных маршрутах (т.е. автобусами общего пользования) обслуживается 1040 городских и 71 тысяча сельских поселений. Основная доля перевозок пассажиров осуществляется в городском (67 %) и пригородном (28 %) сообщениях. Из общего парка 894 тыс. автобусов, зарегистрированных на территории Российской Федерации (на 01.01.2009 г.), 360 тыс. автобусов использовалось на регулярных маршрутах, из них: свыше 74 % составили автобусы вместимостью до 30 мест и только 26 % - автобусы вместимостью свыше 30 мест.

Представленные данные наглядно показывают ведущую роль автобусов общего пользования в обеспечении транспортных потребностей населения и экономики страны в пассажирских перевозках. В этой связи особое внимание в системе транспортного обслуживания населения автобусами общего пользования должно уделяться обеспечению безопасности перевозок пассажиров.

Характерной особенностью статистики дорожно-транспортных происшествий (ДТП) последних лет является их некоторое сокращение по вине водителей автобусов общего пользования (рисунок 2). Только в 2008 г. оно сократилось на 7,5 %, по сравнению с 2007 г., и составило 2110 ДТП, в которых погибло 124 и ранено 3244 человека.

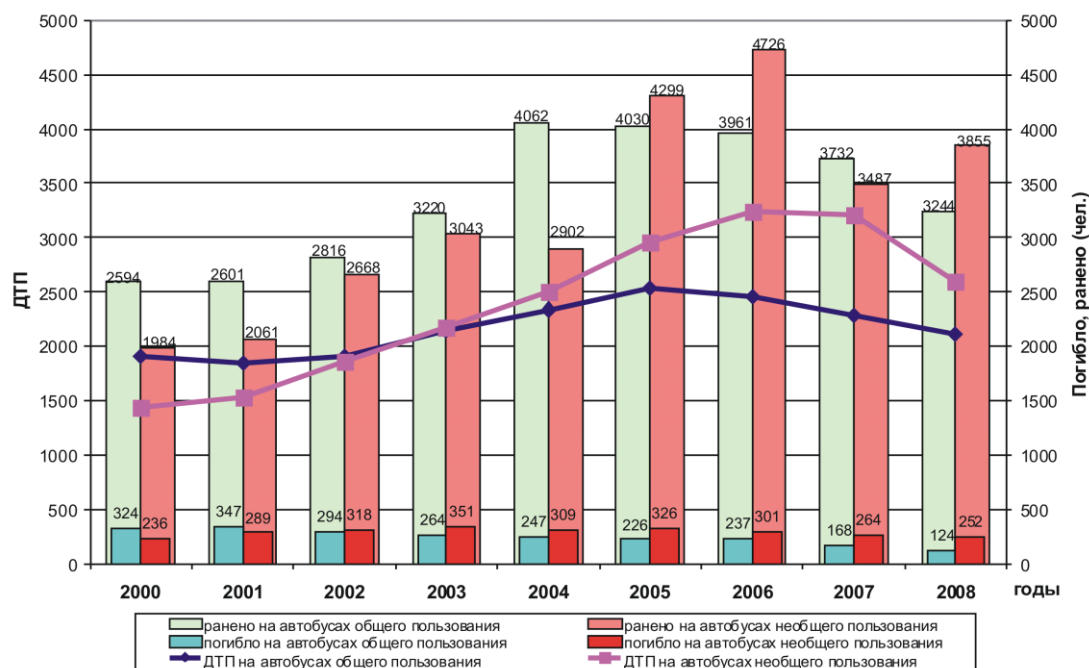


Рисунок 2 - Изменение аварийности в Российской Федерации по вине водителей автобусов в период 2000...2008 гг.

Из-за нарушения Правил дорожного движения водителями автобусов общего пользования произошло 16 ДТП с особо тяжкими последствиями (что в 1,4 раза ниже уровня 2007 г.), в результате которых погибло 25 и ра-

нено 224 человека. Более 70% всех ДТП с особо тяжкими последствиями произошло вне населенных пунктов.

К основным причинам ДТП на автобусах общего пользования можно отнести: несоответствие скорости конкретным условиям движения (более 30%); несоблюдение водителями очередности проезда (около 15 %); выезд на полосу встречного движения (более 10%).

В последнее время значительно возросло число ДТП на остановочных пунктах пассажирского транспорта общего пользования. В 2008 г. оно составило 2,5 %, а доля ДТП с особо тяжкими последствиями составила 2,8 % от общего числа ДТП. Число пострадавших в салоне автобусов пассажиров составило около 10 тыс. чел.

В отличие от количественных оценок аварийности на пассажирском автомобильном транспорте, оценка по качественным показателям не так оптимистична. В частности, в 2008 г. значение показателя - число ДТП, произошедших по вине водителей автобусов общего пользования, приходящееся на 10 тыс. транспортных средств было на 21 % выше, чем по вине водителей автобусов необщего пользования, а по вине водителей автотранспорта в целом – на 32 % (рисунок 3).

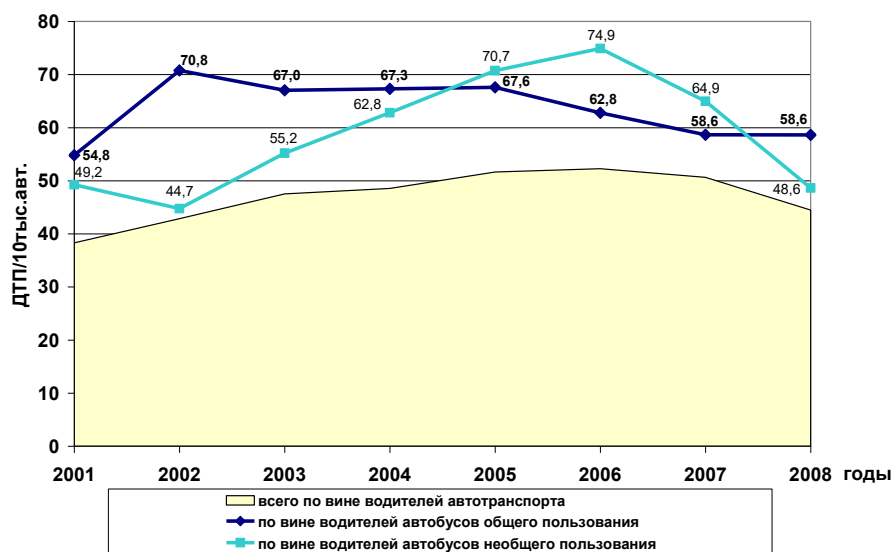


Рисунок 3 - Изменение риска на автомобильном транспорте в 2001...2008 гг. по числу ДТП, приходящихся на 10 тыс. транспортных средств

В то же время тяжесть ДТП за последние годы на автобусах общего пользования была самой низкой, в т.ч. в 2008 г. она составила 0,037 погибших на число пострадавших в ДТП пассажиров, что в 1,65 раза ниже, чем на автобусах необщего пользования и в 2,5 раза ниже, чем на автотранспорте в целом (рисунок 4).

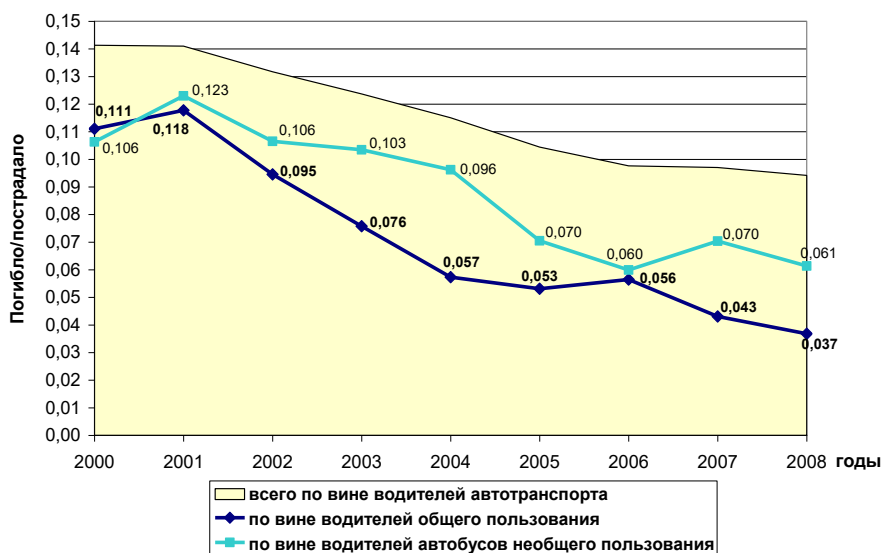


Рисунок 4 - Изменение тяжести последствий ДТП по видам автомобильного транспорта в 2000...2008 гг.

Наиболее важными и обоснованными показателями аварийности для сферы пассажирских автомобильных перевозок являются относительные показатели, учитывающие условия эксплуатации транспортных средств и объемы перевозок пассажиров. Такие показатели и их значения были определены ОАО «НИИАТ» в ходе выполнения им научно-исследовательских работ в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения на период 2006-20012 годы». В частности, риск для пассажира автобуса общего пользования пострадать в ДТП в 2008 г. составил 0,06 пострадавших на млрд. перевезенных пассажиров. Это значение в 15,5 раз ниже, чем для пассажиров, пользующихся автобусами необщего пользования и в 55 раз ниже чем для водителей и пассажиров автомобильного транспорта в целом (рисунок 5).

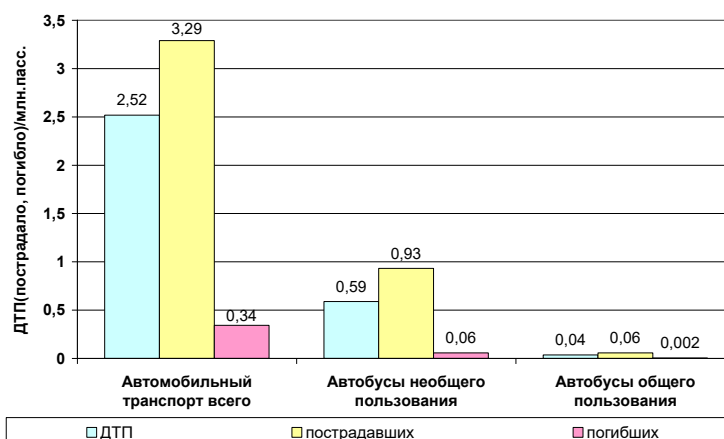


Рисунок 5 - Уровень аварийности на автомобильном транспорте с учетом перевезенных пассажиров (2008 г.)

Сравнительная оценка относительных показателей аварийности по видам автомобильного транспорта, с учетом условий их эксплуатации (число ДТП, погибших, пострадавших на 1 км пробега транспортного средства), на основе экспертных оценок оказалась несостоятельной. Вместе с тем, были определены средние значения интегрального показателя для автобусов общего пользования: отношение числа ДТП (погибших, пострадавших в ДТП) пассажиров к удельному показателю, характеризующему отношение единицы транспортной работы (1 км ездки одного пассажира) на 1 км пробега автобуса. Они представлены на рисунке 6.

Учитывая высокую социальную значимость автобусов общего пользования, существующий относительно низкий уровень безопасности перевозок пассажиров на них не может быть признан допустимым. Необходимо четко осознавать, что гарантия государством конституционного права человека (пассажира) на свободу передвижения не может выступать приоритетом гарантии его права на жизнь. При этом роль государства в обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами общего пользования, характеризующих долей – 70% от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта, не должна быть менее приоритетной по сравнению с другими видами транспорта.

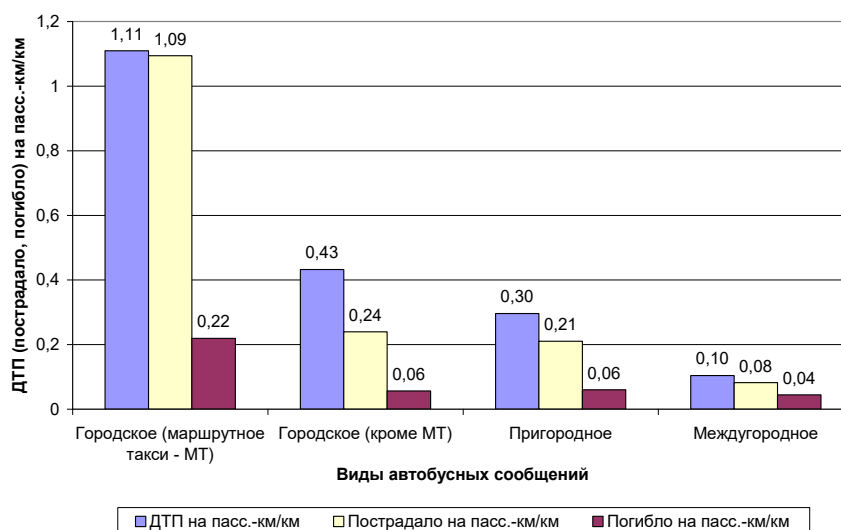


Рисунок 6 – Показатель аварийности на автобусах общего пользования, приведенный на 1 пасс.-км/км (среднее значение за 2006...2008гг.)

В этой связи для государства остается актуальной задача повышения безопасности перевозок пассажиров автобусами общего пользования путем реализации единой транспортной политики в этой сфере. Основные направления государственной политики должны быть направлены на преодоление целого комплекса внешних и внутренних системных проблем в отрасли, требующих первоочередного решения (рисунок 7).

Внешние проблемы, непосредственно воспринимаемые обществом, характеризуются значительным за последние годы ростом загрузки автомобильных дорог и улично-дорожных сетей городов движением, происходящим в условиях значительного увеличения объемов перевозок пассажиров, роста автомобилизации и существенного отставания темпов развития дорожной сети. Следствием является высокий уровень аварийности, наравне с увеличением потерь времени пассажиров на передвижение, повышением расхода топлива и негативным воздействием автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

Внутренние проблемы обеспечения безопасности перевозок пассажиров, вызывающие внешние проблемы, носят: инфраструктурный характер (в частности, низкий уровень развития сети автомобильных дорог, неэффективность маршрутных сетей и др.); управленческий характер (недостаточность законодательной и нормативной правовой базы, недостаточная эффективность разрешительной системы, систем контроля и надзора, и др.); организационно-технический характер (низкие характеристики большинства автобусов по условиям активной, пассивной и послеаварийной безопасности, недостаточная квалификация водителей, недостатки в организации и обеспечении перевозочного процесса, и др.).



Рисунок 7 – Основные проблемы автотранспортной отрасли, оказывающие влияние на обеспечение безопасности перевозок пассажиров

К числу важнейших внутренних проблем отрасли, отражающихся на обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами общего пользования, следует отнести важную, но, вместе с тем, непродуманную политику государства по поддержке малого бизнеса и созданию для него беспрецедентных конкурентных преимуществ. Такой подход в настоящее

время привел к тому, что из 79 тысяч хозяйствующих субъектов, имеющих лицензии на право предоставления услуг по перевозке пассажиров, почти 66 тысяч представлены индивидуальными предпринимателями, имеющими в собственности не более 10 автобусов (из них 85% составляют предприниматели, имеющие одно-два транспортных средства). Как показывают результаты проведенных исследований, данная категория хозяйствующих субъектов не имеет своей производственно-технической базы, зачастую обладает изношенным парком автобусов, не имеет возможностей для проведения профессионального подбора и повышения квалификации водителей, что в итоге негативно отражается на безопасности перевозок пассажиров: именно по вине водителей микроавтобусов происходит от 60% до 75% всех ДТП на автобусах общего пользования. Помимо указанных недостатков, сопоставляя положения теории управления и результаты практической деятельности операторов услуг пассажирского транспорта, можно утверждать, что государство не в состоянии эффективно управлять системой, состоящей из множества разрозненных хозяйствующих субъектов рынка транспортных услуг, исчисляемых порядком 10^5 . В этой связи, проблема разукрупнения субъектов автотранспортной деятельности требует разработки и внедрения новых методологических подходов и законодательных решений, обеспечивающих эффективность управления автобусным транспортом общего пользования и безопасность перевозок пассажиров на нем.

Для решения существующих проблем обеспечения безопасности перевозок пассажиров, требуется комплексный подход, основанный на реализации среднесрочных и долгосрочных отечественных научных исследований в этой области и дальнейшем формировании эффективной нормативной правовой базы, отвечающей современным потребностям отрасли и российского общества. Примерами эффективной реализации такого комплексного подхода в настоящее время являются результаты научно-исследовательских работ, выполняемых в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». В частности, в 2007-2010 гг. ОАО «НИИАТ» подготовлены научно обоснованные предложения по внесению изменений и дополнений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г. № 196; разработан проект Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом; подготовлен комплект нормативно-методических документов, раскрывающих положения вышеуказанных нормативных правовых документов. Перечисленные документы в настоящее время находятся на рассмотрении в Министерстве транспорта Российской Федерации и в 2010 году планируются к представлению в Правительство Российской Федерации для согласования и последующего утверждения.