

9. Российский статистический ежегодник. 2008 : стат. сб. М. : Росстат, 2008. 847 с.
10. Лесной комплекс Иркутской области : стат. сб.
11. Там же; Российский статистический ежегодник. 2008 : стат. сб.; Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/wps/portal/russian> и др.
12. Лесной комплекс Иркутской области : стат. сб.
13. Промышленное производство Иркутской области : стат. сб.
14. Официальный портал органов государственной власти Республики Бурятия. Лесоперерабатывающий комплекс [Электронный ресурс]. URL: <http://egov-buryatia.ru/index.php?id=2130>

**ПОПОВ П. Л.**

## **ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ СМЕРТНОСТИ ОТ ДТП В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 1997–2007 гг. И ОСОБЕННОСТИ БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА**

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) в наше время во всем мире – одна из частых причин травм, в том числе со смертельным исходом. В нашей стране смертность от ДТП на душу населения высокая, по мировым стандартам, особенно в сравнении с соседями. Вот некоторые данные, относящиеся к 2000-м гг. Число погибших в ДТП на 100 тыс. жителей в год Иране – около 40, ЮАР – 23, США – 15, Индии – 9,3, Японии – 7, Украине – 16,7, Польше – 14,4, Германии – 6,1, Финляндии – менее 6, Китае – 7,4, Нигерии – 3,4, Колумбии – 12. В России в 2000 г. этот показатель составлял 20,2, в 2005 г. – 23,7, в 2007 г. – 23,4. Эти данные показывают остроту проблемы для нашей страны. Эти же данные показывают сложность, многофакторность детерминации смертности от ДТП, географические различия в силе этих факторов.

Имеются основания считать, что проблема ДТП является не только одной из очень острых, но и одной из наиболее разрешимых. Умелыми, научно обоснованными управленческими действиями можно добиться существенного снижения смертности от ДТП. Одним из источников знаний о ДТП, учитываемых в управленческих решениях, может быть географическая наука. Вместе с тем география ДТП как научная дисциплина применительно к нашей стране развита слабо и пока существует в основном как часть географии преступности (например, есть некото-

рые данные в книге В. В. Лунеева [1]). Сама же география преступности развивается у нас в основном как часть юридической, а не географической науки. Острота проблемы ДТП для России соотносится с остротой других, типологически сходных проблем – проблемы преступности, особенно насильственной, проблемы других видов травматизма. Различия между субъектами РФ, между некоторыми компактными группами, образованными (каждая) двумя или более пространственно смежными субъектами РФ, по смертности в ДТП очень велики.

В данном материале мы попытаемся охарактеризовать территориальную дифференциацию смертности от ДТП в 1997–2007 гг. по субъектам Российской Федерации, затронуть проблему факторов этой дифференциации и рассмотреть в этом контексте состояние субъектов РФ, входящих в Восточную Сибирь, и особенно в Байкальский регион (более детально, чем состояние других субъектов РФ). Минимальными территориальными единицами, по которым учитывалась информация, являются субъекты РФ. Источником статистической информации о ДТП и других социальных явлениях, которые так или иначе могут быть поставлены в связь с ДТП, является сборник «Регионы России» за 1997–2007 гг. [2].

Нами использовался имеющийся в «Регионах России» показатель – число погибших в том или ином году в ДТП на 100 тыс. жителей региона. На основе этого числа мы рассчитываем удобный для сравнительной оценки состояния субъектов РФ и для выявления устойчивых ареалов показатель – процентное отношение числа погибших в ДТП на 100 тыс. жителей в данном регионе к среднему значению аналогичного показателя за соответствующий год по РФ в целом. Отнесенный к среднему по РФ значению показатель смертности в ДТП, как правило, меняется от года к году менее резко, чем число погибших на 100 тыс. жителей. Так, в РФ в целом число погибших на 100 тыс. жителей изменилось в 1997–2007 гг. с 18,9 до 23,4 (т. е. в 1,2 раза). В Республике Бурятия это число изменилось с 23,6 до 32,1 (т. е. в 1,4 раза). Но отнесенный к среднему по РФ значению показатель по Республике Бурятия изменился от 124,9 % (процентное отношение 23,6 к 18,9) до 137,2 % (процентное отношение 32,1 к 23,4), т. е. в 1,1 раза. Далее для характеристики того или иного субъекта РФ по смертности в ДТП мы используем процентный показатель смертности в

ДТП, усредненный за 1997–2007 гг. (среднее арифметическое 11 чисел, образующих временной ряд изменчивости процентного показателя смертности в ДТП для данного региона). Так, по Иркутской области этот ряд:

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
100,5%	114,1%	103,9%	107,9%	118,9%	107,4%	112,6%	97,9%	111,0%	107,0%	121,4%

И усредненное по временному ряду значение, соответственно, = 109,3 %.

Достаточно большой временной отрезок (11 лет) позволяет устранить или уменьшить влияние кратковременной изменчивости смертности в ДТП. Для характеристики территориальной дифференциации смертности от ДТП в Российской Федерации мы выявляем группы территориально смежных и сходных по уровню смертности в ДТП субъектов РФ. Такие группы будем называть (избегая слишком многозначного термина «район») монолитными ареалами сходных значений данного признака, добавляя к названию каждого такого ареала термин, дающий географическую (обычно – макрорегиональную) привязку – подробнее об этом ниже. Иногда (у нас – в одном случае) фиксируются группы территориально смежных, но неоднородных по рассматриваемому показателю субъектов РФ. Такие группы будем называть монолитными ареалами мозаичных значений данного признака. И наконец, имеются отдельные субъекты РФ, не попадающие ни в монолитные ареалы, включающие два и более субъекта РФ, ни в мозаичные ареалы. Такие субъекты РФ назовем обособленными.

Для каждого ареала, в приводимом далее перечне, мы указываем интервал значений (максимум и минимум) усредненного по временному ряду процентного показателя смертности в ДТП, значений, обнаруживающихся в субъектах (мы их указываем) данного ареала. В названии каждого ареала указывается уровень смертности в ДТП, характерный для данного ареала. Средним уровнем смертности мы называем уровень, соответствующий интервалу значений усредненного по временному ряду процентного показателя 90–110 %, высоким – 110–150 %, сверхвысоким – выше 150 %, низким – 90–50 %, сверхнизким – ниже 50 %.

Рассмотрим территориальную дифференциацию смертности от ДТП, двигаясь от северо-западных субъектов РФ на восток и юг.

1. **Северо-западный ареал высоких и сверхвысоких уровней смертности от ДТП** (Псковская, Новгородская, Тверская, Смоленская, Калужская, Рязанская, Владимирская обл.). Интервал 132,7 % (Калужская обл.) – 162,8 % (Владимирская обл.). Весьма неблагоприятна также Новгородская область. Обособленный субъект, территориально близкий к данному ареалу – Калининградская область, характеризующаяся повышенными, но все же близкими к среднему по РФ уровнями смертности в ДТП (113,6 %). Еще две обособленные области – Московская и Ленинградская. Если рассматривать их без столиц – Москвы и Петербурга, то они характеризуются высокими уровнями смертности в ДТП. Но Москва и Санкт-Петербург характеризуются низкими уровнями (что типично для крупных городов) и с учетом столиц данные области имеют значения, близкие к средним по РФ.

2. *Западный ареал высоких уровней* – далее в названиях ареалов слова «смертности от ДТП» опускаются – (Тульская, Воронежская, Орловская, Липецкая обл.). Интервал 112,7 % (Воронежская обл.) – 115,9 % (Орловская обл.).

3. *Юго-Западный ареал низких и средних уровней* (Белгородская, Брянская, Курская, Ростовская обл., Ставропольский край). Интервал 83,8 % (Белгородская обл.) – 94,6 % (Ростовская обл.). Обособленный субъект, примыкающий и территориально, и по уровню смертности в ДТП – Краснодарский край (110,6 %).

4. *Северо-Кавказский мозаичный ареал уровней смертности от ДТП*. В него входят все республики Северного Кавказа (данные по Чеченской республике неполны и нами не учитывались). Интервал 72,1 % (Респ. Ингушетия) – 127,2 % (Респ. Адыгея). Ареал имеет резко выраженные мозаичные черты. Низким уровнем смертности в ДТП характеризуется также Республика Дагестан, средним, или близким к среднему – Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия-Алания. Территориально примыкающим обособленным субъектом является Республика Калмыкия, имеющая высокий уровень смертности в ДТП (132,4 %).

5. *Северо-восточный ареал низких и сверхнизких уровней* (Респ. Карелия, Коми, Мурманская, Архангельская, Кировская области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО, Удмуртская Респ.). Интервал 42,8 % (Мурманская обл.) – 86,9 % (Кировская обл.). Мурманская область – устойчивый минимум по РФ, довольно резко отличаю-

щийся в рассматриваемом отношении от остальных субъектов ареала. При движении на юг и восток по ареалу показатели ухудшаются.

6. *Волжский ареал средних уровней* (Костромская, Нижегородская, Пензенская, Тамбовская, Ульяновская, Самарская, Оренбургская обл., Респ. Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Чувашская Респ.). Интервал 92,5 % (Респ. Татарстан) – 103,8 % (Оренбургская обл.). Обособленный субъект – Ивановская область с низким уровнем смертности в ДТП.

7. *Волго-сухонский ареал высоких уровней* (Ярославская – 116,2 % и Вологодская обл. – 114,0 %).

8. *Нижневолжский ареал низких и средних уровней* (Саратовская, Волгоградская, Астраханская обл.). Интервал 71,3 % (Саратовская обл.) – 90,7 % (Волгоградская обл.).

9. *Южноуральский ареал низких уровней* (Челябинская обл. – 87,7 % и Респ. Башкортостан – 83,7 %).

10. *Урало-сибирский ареал средних уровней* (Пермский край, Свердловская, Курганская, Тюменская обл. и Ханты-Мансийский АО). Интервал 100,0 % (Ханты-Мансийский АО) – 110,1 % (Тюменская обл.).

11. *Западносибирский ареал низких и средних уровней* (Омская, Новосибирская, Кемеровская, Томская обл., Алтайский край). Интервал 60,8 % (Томская обл.) – 91,1 % (Кемеровская обл.).

12. *Среднесибирский ареал средних уровней* (Красноярский край – 107,9 % и Иркутская обл. (без учета Усть-Ордынского АО, в рассматриваемый период не входившего в ее состав) – 109,3 %).

13. *Южно-сибирский ареал высоких и сверхвысоких уровней* (Респ. Алтай, Тыва, Хакасия, Бурятия, Усть-Ордынский и Агинский АО, Читинская обл.). Интервал 115,7 %, (Респ. Хакасия) – 175,7 % (Усть-Ордынский АО). Несколько меньшее (по сравнению с Усть-Ордынским АО) среднее за 1997–2007 гг. значение в Агинском АО объясняется только низкими показателями в этом округе в 1998 (77,4 %), и 2001 гг. (99,0 %). При исключении этих лет ситуация в Агинском АО была бы хуже, чем в Усть-Ордынском АО. В 2007 г. показатель по Агинскому АО составил 287,6 %, что является максимумом по всем субъектам РФ за весь рассматриваемый период.

14. *Амуро-Охотский ареал средних уровней* (Амурская, Магаданская обл., Хабаровский край, Еврейская АО). Интервал 92,4 % (Амурская обл.) – 109,0 % (Магаданская обл.).

15. *Дальневосточный океанический ареал высоких уровней* (Приморский край, Сахалинская, Камчатская обл.). Интервал 116,9 %, (Камчатская обл.) – 122,5 % (Приморский край).

16. *Североазиатский ареал низких и сверхнизких уровней* (Респ. Саха (Якутия) – 77,7 % Чукотский АО – 44,6 %).

Таким образом, Байкальский регион делится по рассматриваемому показателю на 2 резко различных части. Одна часть входит в среднесибирский ареал средних уровней смертности от ДТП. Другая часть – в южно-сибирский ареал высоких и сверхвысоких уровней смертности в ДТП. Какие же факторы обусловили возникновение этого ареала высокой смертности в ДТП, одного из двух (наряду с северо-западным ареалом – см. выше) самых напряженных в РФ? Смертность от ДТП в РФ зависит от собственно транспортных (в том числе от уровня автомобилизации), образовательных, возможно, климатических (наледи, рельеф) факторов, от соотношения городского и сельского населения (где выше урбанизация, смертность в ДТП *меньше*), от уровня насильственной преступности. Но большинство этих связей, по нашим пока фрагментарным результатам, не являются сильными. И едва ли только они формируют особенности Байкальского региона. Отметим, в этом контексте, что для Усть-Ордынского АО и Агинского АО характерно существенно меньшее (по отношению к численности населения) количество умышленных убийств, чем для Иркутской области и Читинской области – т. е. обнаруживается закономерность, обратная той, которая характеризует смертность от ДТП.

Одним из основных обстоятельств, определяющих сверхвысокий уровень смертности от ДТП в Усть-Ордынском АО и Агинском АО, по-видимому, является сочетание исключительно низкого уровня урбанизации и относительно высокого уровня автомобилизации. Такого же типа сочетание, в менее резком виде, характерно и для Республик Бурятия, Алтай, Тыва. Но есть около 10 субъектов РФ, сопоставимых с этими республиками по соотношению «уровень урбанизации/уровень автомобилизации», и характеризующихся, однако, существенно меньшей смертностью от ДТП. Не исключено, что на юге Сибири добавляется влияние гористого рельефа, отсутствующего в большинстве указанных субъектов.

Но возможно и влияние этнических факторов – различий между этносами (группами родственных этносов) в территориальной дифференциации смертности от ДТП, не только применительно к Байкальскому региону. Так, мозаичность картины ДТП на Кавказе и соседних территориях отчасти может быть связана с различиями традиций у разнородных этносов. Этнические факторы вносят заметный вклад в территориальную дифференциацию девиантного поведения – и возможно, ДТП не являются исключением. Можно предположить, что аборигенные этносы южной Сибири являются группой повышенного риска по отношению к ДТП. Калмыкия (монголоязычная республика), находящаяся в окружении субъектов РФ с низкими и сверхнизкими уровнями смертности в ДТП, имеет уровень, значительно превышающий средний по РФ.

Внимание к рассмотренным в нашем материале аспектам проблемы ДТП может, как мы надеемся, способствовать лучшему осознанию ее значимости и выработке правильных практических подходов.

#### **Примечания**

1. Лунеев В. В. Преступность 20 века. Мировые, региональные и российские тенденции. М. : НОРМА, 1997. С. 455.
2. Регионы России. М. : Госкомстат России, 1997–2007.

*ПУШМИН П. П.*

### **ОБУЧЕНИЕ РАБОЧИХ НОВЫМ ПРОФЕССИЯМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ И КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ В УСЛОВИЯХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ БРИГАДНОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА В 1946–1985 ГГ.**

Труд рабочих в бригадах, при правильной его организации, был более производительным, позволял повысить производственную и трудовую дисциплину, обострить чувство соревнования. Кроме того, в бригаде лучше удавалось организовать обучение работников востребованным профессиям.

Во второй половине 1940-х гг. в лесопилении и на лесозаготовках трудились, как правило, неквалифицированные работники, объединенные в обычные функциональные бригады. Совершенствование организации труда, по этой причине, шло мед-