

文章编号: 1005—0523(2005)05—0035—03

我国交通事故伤亡现状与控制对策

晏亦民

(华东交通大学 后勤集团, 江西 南昌 330013)

摘要:道路交通安全是一项复杂的系统工程, 本文简述了我国交通事故伤亡的现状, 分析了我国道路交通事故的主要原因和主要特点, 提出了控制道路交通伤亡事故的管理对策。

关键词:交通事故; 现状; 控制对策

中图分类号: F062.2

文献标识码: A

1 引言

自汽车发明以来, 全世界道路交通事故的死亡人数已逾 3 000 万人, 比同期战争死亡人数还多。交通事故死亡人数占非自然死亡的 1/4 左右, 已成为世界最大公害, 交通事故给社会、家庭带来了巨大的危害。近几年来, 我国机动车拥有量大幅度增长, 给人们的生活和出行带来了很大的方便, 但由此带来的道路交通事故也呈逐年增长的趋势。据公安部统计, 2004 年全国共发生道路交通事故 517 889 起, 造成 107 077 人死亡。其中因驾驶员违章驾车导致的交通事故 465 083 起, 造成 93 550 人死亡, 占全年死亡总数的 87.4%。大量的交通事故和人员伤亡对社会和经济发展带来不良影响。减少道路交通事故发生和人员伤亡仍然是值得全社会广泛关注的问题。

2 我国道路交通事故伤亡现状及主要原因

随着国民经济的迅速增长, 国内机动车数量的迅猛上升, 交通事故也呈现快速上升趋势。统计资料表明, 我国交通事故死亡人数从 1991 年的 53292

人猛增至 2004 年的 107077 人, 从死亡人数及其增长速度来看都是世界上不多见的。目前我国的道路交通事故死亡人数及死亡率均高居世界榜首。许多西方发达国家虽然也有大量的交通事故发生, 但死亡人数能够控制在一定的水平上。例如, 美国从 1991 年至 2001 年每年交通事故受伤人数在 300 万人左右, 但死亡人数控制在每年 4 万人左右, 日本 2001 年道路交通死亡约 1 万人。2001 年我国万车死亡率(一万辆机动车对应的死亡人数)为 15.46%, 美国为 1.903%, 死亡人数与伤亡总数的比值我国为 16.2%, 美国为 1.37%。我国的机动车保有量只有美国的 1/16, 从交通事故的万车死亡率及死亡人数与伤亡总数的比值来看, 我国比美国要分别高出十几倍到二十几倍。从上述指标不难看出我国交通安全整体水平与发达国家的差距。

尽管我国交通事故死亡率高的原因是多方面的, 但其中最主要的原因是机动车驾驶员的安全意识差, 超速行驶、占道行驶、无证驾驶、酒后驾驶、疲劳驾驶等现象比较突出, 造成的人员伤亡严重。据统计, 2004 年国内因驾驶员因素导致的交通事故占总数的 89.8%, 造成的死亡人数、受伤人数分别占到了总数的 87.4%、90.6%, 其中 3 年以下驾龄的驾驶员造成的事故占 50%, 造成的死亡人数占总数的

收稿日期: 2005—08—20

作者简介: 晏亦民(1962—), 男, 江西进贤人, 华东交通大学副主任医师。

36.3%。

我国道路交通事故具有如下一些特点:

1). 机动车驾驶员肇事是主要因素, 占 2/3 以上。2). 最主要事故原因是超速, 占 17.48%。3). 酒后驾车比例虽较低, 占 3.28%, 但后果极其严重。4). 摩托车驾驶员占死亡人数 14%。5). 行人是最大交通事故受害群体, 占 26.5%。6). 青年人肇事占死亡人数 75.8%, 自身死亡占 52%, 伤者占 2/3 强。7). 约 2/3 交通死亡事故发生在人车混行路段。8). 驾龄越短, 开车越危险 (1.5 级差)。9). 驾车时打手机导致的事故比例逐年上升。

3 道路交通事故伤亡控制对策

道路交通事故的发生具有很大的随机性和偶然性, 要彻底消除交通事故是不可能也不现实的。目前, 由于我国公路等级较低, 近一半以上的是四级公路, 道路安全设施严重缺乏, 道路环境较差, 城市道路人均占有道路面积率低, 普遍不具备人车分离条件, 而要全面改善交通基础条件和交通安全设施需要巨大的投入, 对我国来说短期内还难于完全做到。因此, 想在短期内改变我国道路交通安全整体落后的面貌还是相当困难的事。靠突击整顿交通安全也只是一种短期行为, 只能收到短期的效果。一般认为, 我国现在还处于交通事故与车辆同时增长的阶段。随着各种车辆和交通流量的不断增长, 我国交通安全正处于事故的上升阶段。因此, 应该从国内的现状出发, 借鉴国际上成功的经验, 采取综合治理措施, 建立适合我国国情的道路交通安全管理的长效机制, 提高交通参与者尤其是驾驶员的安全素质, 加强全民交通安全教育, 加强交通法制和法规建设, 建立和健全交通事故应急救援系统, 我国当前交通事故伤亡率高的局面是可以控制的。

3.1 加强以交通参与者为中心的安全管理

道路交通安全系统是一个由人、车、路构成的系统。其中车辆、道路是客观的、无意识的, 而人是主观的、有意识的, 交通安全的关键在于人。因此, 建立以人为本的管理模式对预防和减少交通事故伤亡有重要影响。加强对驾驶人员的管理, 提高他们的素质是关键。加强全民交通安全教育, 提高全民的交通安全意识, 是减少交通事故的重要举措。

3.1.1 提高驾驶员安全素质

从以上对我国交通事故伤亡的现状以及原因和特点分析可以看出, 驾驶员安全意识差、违章驾驶是引发交通事故最重要的因素。由于种种原因, 我国在驾驶员的培训和发证管理方面还比较混乱, 许多驾驶员的业务素质低下、缺乏安全意识、驾驶技术低劣。因此, 对驾驶员的安全教育和严格考核是目前减少交通事故伤亡的重要措施。笔者认为应重点从以下措施来提高驾驶员的安全素质:

1) 加强驾驶员安全行车教育, 使驾驶员认识到遵守交通规则和正确驾驶车辆对于预防交通事故的重要性。尤其对于驾龄在三年以内的驾驶员, 更应该加强安全行车的教育和考核。驾驶员在学习和考核中, 还应该加强公德意识的培养, 特别是让违章的驾驶员认识到自己的不安全行为, 将对他人和自己的生命安全构成严重威胁。

2) 对驾驶员的继续教育和培训应予高度重视。目前我国对驾驶员的继续教育还没有建立一个有效的机制, 往往只是对违章驾驶员给予教育和处罚, 这种“事后处罚”为主、“事前预防”为辅的机制不利于长期有效地预防交通事故。因此, 笔者认为管理部门应该建立一种长效培训机制, 变“事后处罚”为主为“事前预防”为主。通过培训教育, 增强安全意识, 提高驾驶员在复杂条件下的事故隐患预测能力, 掌握识别不安全因素的有关知识和经验, 减少或消除行车中的危险情况发生。

3) 对营运车辆驾驶员采取严格的控制措施。近几年营运车辆发生的重大交通事故较多, 超时驾驶、疲劳驾驶常常是引发营运车辆交通事故的重要因素, 尤其是在运输高峰时期 (如春运、学生放假、“五一”和“十一”黄金周等)。为此, 管理部门应制定统一的行车记录单, 以备执法人员核查。对每天驾车超过一定时间的驾驶员, 必须停车休息, 否则对个人和所在公司进行严厉处罚。并对酒后驾车、超速行车的驾驶员进行严格监控, 严重者终生不得驾车。

3.1.2 加强全民交通安全教育

建立适合我国国情的全民交通安全教育模式和教育方法, 提高全民交通安全意识, 是减少交通事故伤亡的重要举措。全民安全教育主要包括法律法规教育和安全知识教育。许多发达国家的经验值得我们借鉴。例如日本在 1970 年交通事故达到最高峰, 全年死亡 16 765 人。为此, 政府制定了每隔 5 年的交通安全计划与目标, 到 1998 年, 尽管机动车数量增长了 2.1 倍, 但交通事故却减少了 45%, 死亡

人数控制在9 000人左右.在每个五年计划中把公众交通安全教育列为重要的实施内容,对不同年龄段的公民采取不同的教育方式,其效果是显著的.

当前我国公民的交通法制观念淡薄,交通安全意识普遍较低,不遵守交通规则现象非常普遍,如违章横穿马路、闯红灯、越道行驶等占道违章违规行为屡见不鲜,还有些乘客携带易燃易爆危险品乘车、在车上吸烟等,这些都是诱发交通事故的潜在因素.因此,全民交通安全教育的重点应该放在交通法规和安全知识的教育方面,让人们认识到遵守交通规则的重要性以及不遵守交通规则所带来的危害.还应该让公民认识到交通安全工作不单是交通管理部门的事,而是全社会都应该关心的事.交通安全的教育要广泛、深入、持久地进行.针对不同的人群应采取不同的教育方式,广泛利用各种宣传教育媒介如广播、电视、报刊、宣传栏、交通安全广告等形式,形成全社会人人遵守交通规则的氛围.对于中小学生更应经常上安全教育课,从小养成遵守交通规则的良好习惯,以期不断提高交通参与者的交通行为素质.

3.2 加强交通法规建设和执法力度

加强交通法规建设,加大执法力度,严格依法行事是预防和减少道路交通事故的重要手段.鉴于我国全民道路交通法制观念淡薄,不理解或不尊重道路交通运行规律和规章,违章行车行路,侵占交通设施等情况,因而抓住交通活动中的主体一人的主观能动作用,是治理道路交通安全的关键.除了要加强全民的交通安全教育外,还应该加大执法力度,对已有的交通法规要严格执行.同时要进一步完善交通法规的建设.我国新实施的交通法规对交通违法行为加大了处罚的力度.如过去对行人不遵守交通秩序没有具体的处罚措施,现在新法规已有了明确的规定.对交通驾驶人员违章的处罚力度也明显加大,如对无照驾驶的可以罚款1万元,对闯红灯的车辆罚款200~500元,尤其对酒后驾车,不仅对驾驶人员加重了处罚,对明知司机酒后驾驶还乘坐的人员也要进行处罚,对自行车违章也从过去的罚款5元增加到30~50元.对交通驾驶人员的违章行为采取记分的方法,将驾驶员的违章行为记录在案,对重复违章者则加重处罚.这样的加重处罚对违章人员起到了警示作用,使其对交通法规记忆深刻.

3.3 建立和健全道路交通事故救援系统

交通事故发生后,救援机构及时到达事故现场

进行处理、救护,对减少人员伤亡损失是十分有益的.此方面的措施主要体现在事故的实时监测、事故发生地点的准确定位、各部门信息系统相互沟通、交通事故求援与事故现场受伤人员快速救护、技术装备的合理配备、救护车在紧急情况下畅通无阻,有利于事故现场的紧急救护和挽救更多的生命.

目前,交通事故死亡人数中,因事故发生后抢救不及时而导致的死亡率高达35%,车辆出现故障后由于得不到及时的救援而导致的交通阻塞现象居高不下.在先进的交通管理系统和交通信息服务系统支持下,建立一套完整交通事故救援系统可使交通阻塞下降50~60%,交通出行时间下降10~42%(高速公路下降20~40%),交通事故相应处理时间平均减少15min,事故死亡率减少35%,事故发生率减少15~50%,燃料消耗下降41%,通行能力增加17~25%.

4 结束语

道路交通安全是一项关系国计民生的、任重道远的艰辛的工作,虽然交通事故难以完全消除,但减少人员伤亡是可以实现的.减少交通事故人员伤亡和损失,应立足于系统工程的观点,在我国交通基础设施和安全设施投入还比较有限的情况下,当前尤其要加强道路交通安全管理,建立以人为本的事故预防体系,提高驾驶员的素质和全民的交通安全意识,使安全第一的理念深入人心.进一步完善法规的建设,加大执法力度,完善交通事故救援系统,以降低因交通事故造成的人员伤亡.

参考文献:

- [1] 许洪国.道路交通事故分析与再现[M].北京:警官教育出版社,2000.
- [2] 李江.交通工程学[M].北京:人民交通出版社,2002.
- [3] 姜华平.减少交通事故人员伤亡损失的对策探讨[J].人类工效学,2004,10(2):50~52.
- [4] 刘志强,蔡策,童小田.我国道路交通安全现状分析[J].公路交通科技,2001,18(4):70~73.
- [5] 魏宏业,张仲义,吕永波.促进我国道路交通安全建设策略的探讨[J].中国安全科学学报,2003,13(6):68~71.
- [6] 覃峰.浅谈如何建立交通事故救援系统[J].湖北警官学院学报,2004,(1):53~55.
- [7] 段里仁.中国交通安全问题及对策[J].中国智能交通,2002,1(12):9~13.

(下转66页)

人力资源的市场化配置.

3) 大部分非正规就业者就业竞争能力差.

大部分非正规就业者自身文化水平等素质水平较低,年龄偏大,技能单一.由于受自身素质、经济地位的限制或受到歧视,他们为了获得生存,不得不从事非正规就业,但不能获取公平的机会和应有的权利,也缺乏动力去接受培训来提高劳动技能.同时大部分非正规企业为降低成本等原因,也不大愿意对非正规就业者提供人力资本投资.加之一些正规部门就业的歧视性政策也使得非正规就业人员对自身人力资本投资的回报十分有限,失去接受培训的动力,从而使大多数非正规就业人员陷入素质低带来收入低,继而根本无力对劳动技能的提升进行额外的投资,使自身就业竞争能力无法得到提高的恶性循环.

上述不良因素使很多非正规企业一直处于社会底层,无法得到发展,并使非正规就业人员长期在非正规就业领域内部流动,为非正规就业自身的发展设立了重重障碍.因此,促进我国非正规就业发展的当务之急应该是制度建设.通过法律和政策

的制定和实施,首先要确立非正规就业的法律地位;其次,要为劳动者选择非正规就业方式创造有利的制度条件;其三,要鼓励国有企业和学校、医院等非赢利组织灵活用工,以扭转其僵化的用人模式,建立现代人力资源管理体制,增进组织效率;其四,要保护非正规就业者的权益.此外,提供便捷优质的技能培训、创业培训和就业服务;积极促进各类劳务服务组织的发展、加强对非正规就业的研究和宣传等也应作为政府扶持非正规就业的重要策略.

参考文献:

- [1] 中华全国总工会政策研究室.中国非正规部门与非正规就业问题(内部资料)[M].2001.
- [2] 2001 年中国劳动和社会保障年鉴[M].北京:中国劳动社会保障出版社,2000.
- [3] 胡鞍钢.全球化挑战中国[M].北京:北京大学出版社,2002.
- [4] 劳动和社会保障部、国家统计局.2002 年度劳动和社会保障事业发展统计公报[M].北京:2002.

On the Existent Problems of Informal Employment in Our Country

ZHONG Jin

(School of Humanities and Social Sciences, East China Jiaotong Univ. Nanchang 330013, China)

Abstract: As a flexible employment comparing with the formal employment, the appearance of informal employment has a wide development future. The paper emphasizes some problems of informal employment in our country, and the author wants to discuss about how to develop informal employment in our country with some academicians.

Key words: informal employment; existent problems

(上接第 37 页)

Current Situation Analysis of Traffic Accidents in China and Study on the Preventive Countermeasures

YAN Yi-min

(Services and Supplies General Corporation, East China Jiaotong University, Nanchang 330013, China)

Abstract: Road traffic safety is a complex system engineering. This article reviews the current situation of traffic accidents in China and analyses its main reasons and features. Preventive countermeasures are put forward to reduce and control the traffic accidents.

Key words: traffic accident; current situation; preventive countermeasure