

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МВД РОССИИ

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2023 ГОДУ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

УДК 342.95
ББК 67.401

Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов, Е.Д. Никулин, М.М. Исаев, П.С. Коблов, Е.А. Царегородцева, И.А. Смирнов, С.Б. Наумов.

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина и начальника организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации С.А. Рыжова.

Рецензенты:

В.С. Ивлев, заместитель начальника отдела – начальник отделения организационно-планового отдела организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

А.С. Князев, инспектор по особым поручениям организационно-планового отдела организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 154 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 12 месяцев 2023 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям. Использованы данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

ISBN 978-5-6046953-6-4

© Авторский коллектив, 2024
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ 4
2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП 13
3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ 25
3.1. АВАРИЙНОСТЬ ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ 26
3.2. АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ 35
3.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ 40
3.4. ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП 51
3.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ 55
4. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА 58
4.1. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА 63
4.2. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА 65
4.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ 74
4.4. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ 83
4.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВЫХ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ) 85
4.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛОВ 88
4.7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ 91
4.8. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ 93
5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ 97
6. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ 101
7. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ 113
7.1. ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ 117
7.2. ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ 122
7.3. ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 125
7.4. ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ 128
8. ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ 130
9. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ 134
10. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП 139
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 146
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ 152

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

В 2023 году впервые за последние 10 лет на территории Российской Федерации произошел рост основных показателей дорожно-транспортной аварийности[1]. Количество дорожно-транспортных происшествий[2], в которых погибли и (или) были ранены люди увеличилось на 4,5% (132 466), число погибших в них – на 2,3% (14 504), раненых – на 4,3% (166 500) (рис. 1.1). По-прежнему каждое 11 ДТП (12 265) приводило к смертельному исходу.

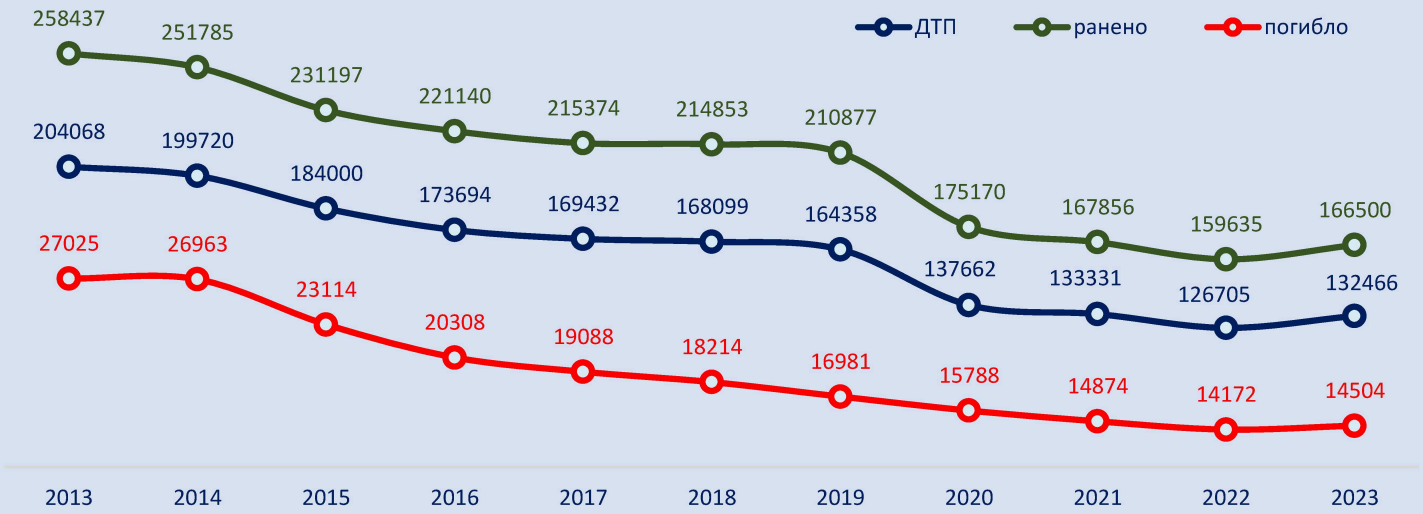


Рис. 1.1. Динамика основных показателей аварийности

В 32 субъектах Российской Федерации[3] одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и раненых: в республиках Адыгея, Дагестан, Калмыкия, Карелия, Северная Осетия – Алания, Тыва, Хакасия, Забайкальском, Камчатском, Краснодарском, Пермском, Ставропольском краях, в Брянской, Владимирской, Волгоградской, Ивановской, Калужской, Костромской, Липецкой, Нижегородской, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Ростовской, Самарской, Сахалинской, Смоленской, Тульской, Тюменской, Челябинской и Ярославской областях, в г. Москве.

Увеличение числа погибших отмечено в 45 регионах, при этом наиболее значительно в Республиках Калмыкия (+92,2%), Карелия (+72,3%), Северная Осетия – Алания (+28,9%), Тыва (+38,3%), Хакасия (+41,5%), Камчатском крае (+24,3%), Ивановской (+43,9%), Костромской (+35,7%), Курганской (+26,5%), Магаданской (+27,8%), Ярославской (+43,8%) областях, Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (+28,1%).

Наибольшей тяжестью последствий[4] характеризовались ДТП в республиках Ингушетия (17,3), Калмыкия (13,7), Мордовия (14,5), Тыва (13,4), Чеченской Республике (15,6) и Забайкальском крае (15,3).

Достигнуты целевые показатели федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Транспортный риск[5] составил 2,36 (прогнозное значение – не более 2,4), социальный риск[6] – 9,91 (прогнозное значение – не более 9,94). Также отмечено уменьшение показателя тяжести последствий, значение составило 8 (рис. 1.2).

---

[1] Количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненых.
[2] Далее также – «ДТП» или «происшествие».
[3] Далее – «субъекты» либо «регионы».
[4] Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).
[5] Число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств.
[6] Число погибших в ДТП на 100 тыс. населения.



Рис. 1.2. Динамика относительных показателей аварийности

Не достигнуты установленные соглашениями с МВД России региональные показатели социального риска в 40 субъектах, транспортного риска – в 36 (табл. 1.1).

Таблица 1.1

	Социальный риск[1]		Транспортный риск	
	Целевой показатель	Фактический показатель	Целевой показатель	Фактический показатель
Республика Алтай	13,76	17,08	3,33	3,69
Республика Бурятия	10,66	11,92	2,67	2,98
Республика Дагестан	10,59	10,80		
Республика Ингушетия	12,33	13,19	5,53	6,02
Республика Калмыкия	19,68	46,31	4,31	10,13
Карачаево-Черкесская Республика	11,10	13,24	4,09	4,82
Республика Карелия	14,21	15,40	2,32	2,55
Республика Мордовия	11,41	15,35	2,70	3,61
Республика Северная Осетия – Алания	12,78	14,42	2,98	3,33
Республика Тыва	27,57	33,19	12,75	14,81
Удмуртская Республика			2,60	2,66
Республика Хакасия	13,96	14,17		
Чувашская Республика – Чувашия	10,06	10,60	3,37	3,48
Алтайский край	10,28	10,31	2,25	2,26
Забайкальский край	16,73	20,74	3,86	4,67
Приморский край	11,04	13,35	1,76	2,06
Ставропольский край	11,62	11,91	3,56	3,60
Хабаровский край	8,57	11,47	2,16	2,84
Амурская область	14,41	14,47		
Астраханская область	6,52	8,33	1,71	2,21
Белгородская область	7,99	9,35	1,93	2,22
Волгоградская область	8,87	10,52	1,73	2,06
Вологодская область	8,59	9,51	1,87	2,05
Ивановская область	9,40	10,44	1,94	2,05
Иркутская область	11,65	12,83	3,26	3,59
Кемеровская область – Кузбасс	8,68	11,22	2,10	2,57
Кировская область	11,25	13,05	2,69	3,13
Костромская область	8,39	13,35	1,98	3,17

[1] Фактический показатель социального риска рассчитан исходя из численности постоянного населения в среднем за 2023 год. Источник: официальный сайт Росстат // URL: https://rosstat.gov.ru/folder/12781. По состоянию на 22.03.2024.

Курганская область	15,63	18,88	3,08	3,59
Мурманская область	7,30	9,73	1,59	2,00
Нижегородская область	10,74	11,20		
Новосибирская область	7,69	10,06	1,81	2,26
Омская область	8,73	9,81	2,43	2,74
Оренбургская область	12,05	12,32		
Ростовская область	10,74	12,22	2,53	2,87
Рязанская область	15,16	15,29	3,06	3,09
Самарская область	8,85	10,91	2,26	2,81
Саратовская область	10,86	10,90	2,57	2,61
Смоленская область	11,11	12,44	3,11	3,55
Челябинская область	8,78	10,05	1,97	2,09
Ярославская область	11,89	14,61	3,08	3,75

Распределение показателей аварийности по месяцам показывает, что наименьшее количество ДТП, погибших и раненых зарегистрировано с февраля по апрель. Рост аварийности начинается с мая. Наибольшими значениями характеризуется период с июля по октябрь. Данное распределение соответствует распределению предыдущих лет (рис. 1.3).

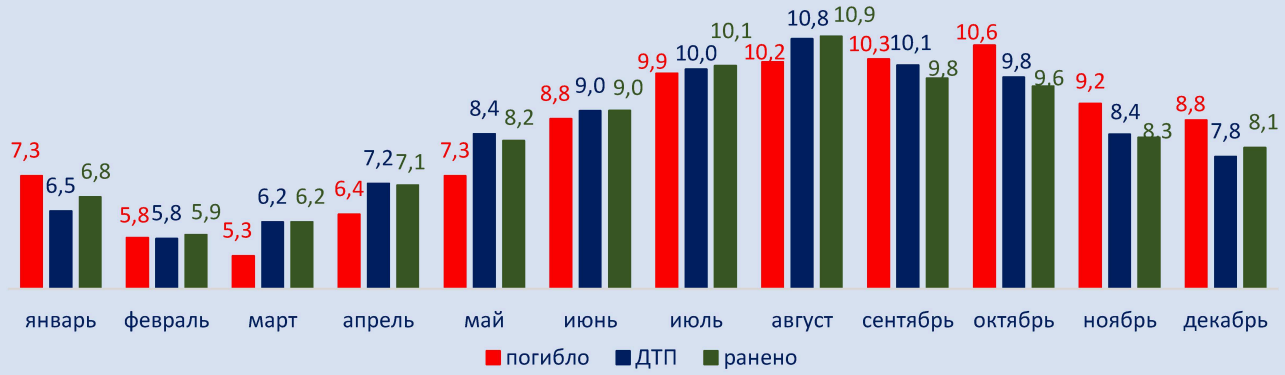


Рис. 1.3. Распределение основных показателей аварийности по месяцам (%)

Наибольшее количество ДТП регистрировалось в пятницу (20 803, или 15,7%) и субботу (19 440, или 14,7%), а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу (2 386, или 16,5%) и воскресенье (2 401, или 16,6%). Наибольшим значением тяжести последствий (9,1) характеризуются воскресенья (рис. 1.4).

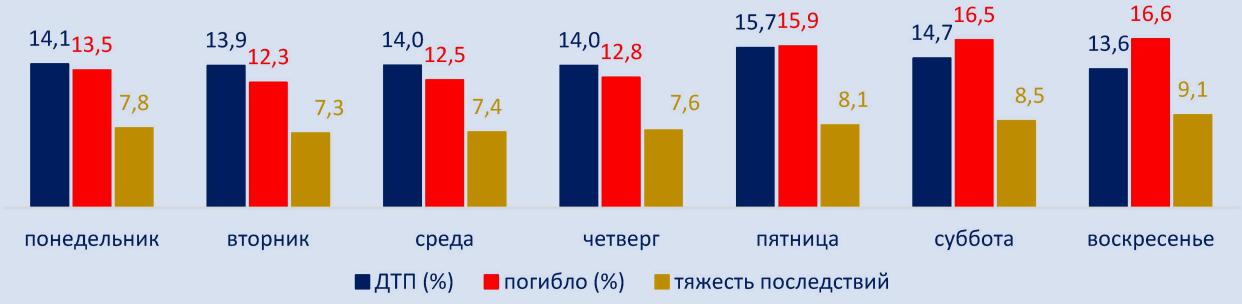


Рис. 1.4. Распределение показателей аварийности по дням недели

В темное время суток совершена треть (32,4%, или 42 874) от общего количества ДТП, при этом на данные происшествия приходится почти половина (43,6%, или 6 325) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в это время суток составила 10,6, что в полтора раза выше аналогичного показателя для светлого времени суток (6,7) (рис. 1.5).

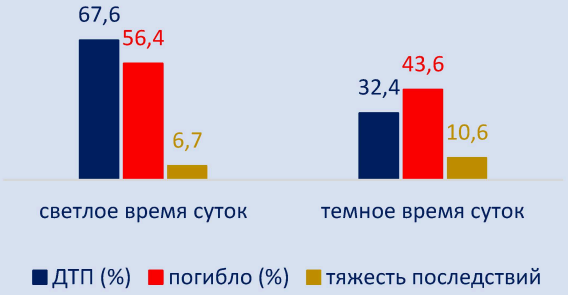


Рис. 1.5. Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности

Наиболее аварийно-опасным временем суток являлся период с 16:00 до 20:00. В это время произошло более четверти (27,6%) ДТП. Наибольшее число погибших пришлось на период с 17:00 до 21:00 (25,1%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались происшествия, совершенные в период с 01:00 до 06:00 (14,4).

В разное время года временные периоды наиболее аварийно-опасного времени суток несколько отличаются. С апреля по сентябрь пик аварийности в вечернее время продолжается дольше (с 16:00 до 22:00), чем в период с ноября по февраль. Однако в январе, феврале, ноябре и декабре зафиксирована большая доля ДТП в период с 07:00 до 09:00 (табл. 1.2).

Таблица 1.2

Удельный вес ДТП в определенное время суток в каждом месяце

	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59
Январь	1,6	1,5	1,2	0,8	0,8	1	1,7	6,3	5,5	4,6	4,4	5,4	6,3	5,9	6,1	5,9	5,8	7,6	7,6	6,5	4,8	3,7	2,8	2,2
Февраль	1,7	1,2	0,8	0,8	0,7	1,2	2,3	5,5	6	5,5	5,4	5,7	5,6	6,1	5,9	5,7	5,3	6,8	6,4	6,8	5,4	4,2	2,9	2,1
Март	1,9	1,3	1	0,8	0,8	1,2	2,5	5	6,1	4,8	4,9	5,3	6	6,1	5,9	5,3	5,8	6,2	5,5	7,2	5,9	5	3,3	2,2
Апрель	1,9	1,6	1,2	1	1	1	1,4	3,9	4,9	4,3	4,2	5,1	5,6	6,1	6	6	6,8	6,8	6,5	6,5	6,4	5,4	3,8	2,6
Май	2,2	1,7	1,3	1	1,1	1,3	1,5	3,4	4,7	4	4,1	5,3	5,6	6	5,6	6,4	6,5	7,8	7,1	5,5	5,5	5,2	4,1	3,1
Июнь	2,3	2	1,7	1,4	1,1	1,1	1,8	3,3	4,1	4,2	4,8	4,9	5,5	5,6	5,6	5,8	6,3	7,3	7,3	6,3	5,4	4,7	3,9	3,6
Июль	2,4	2,2	1,6	1,6	1,4	1,3	1,7	3,1	3,7	3,4	4,6	4,8	5,9	5,5	5,7	5,7	6,4	7,2	6,6	6,1	5,6	5	4,7	3,8
Август	2,3	1,9	1,5	1	1	1,2	1,7	3,2	4	4,3	4,5	4,7	5,5	5,5	5,9	5,9	6,6	7	6,7	6,4	6,2	5,5	4,3	3,2
Сентябрь	1,8	1,5	1,2	1	0,9	1,2	1,6	4	4,9	3,9	4,4	5,3	5,7	5,4	5,9	6	6,8	7,3	6,6	7,3	7	4,7	3,3	2,3
Октябрь	1,9	1,4	1,1	0,9	0,8	1,2	1,8	4,5	4,7	3,8	4,2	4,6	5,2	5,5	5,1	5,4	5,9	7,5	9,5	8,8	6,1	4,6	3,1	2,4
Ноябрь	1,4	1,3	1,1	0,9	0,7	1,1	2,6	6,6	5,5	4	4,1	4,5	4,8	5,2	5,2	5,2	6,1	9,8	8,9	7	4,9	3,7	2,9	2,5
Декабрь	1,7	1,4	1	0,8	0,9	1	2,4	6,3	6	4,2	4,9	5,2	5,7	5,8	5,6	5,2	6,5	8,3	7,2	6,2	4,7	3,8	3	2,2

Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение ТС (44,3%, или 58 724), наезд на пешехода (26,4%, или 34 944) и съезд с дороги (10,5%, или 13 869). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Так, при столкновениях ТС погибли 6 837 (47,1%) человек, при наездах на пешехода – 3 403 (23,5%), при съездах с дороги – 2 109 (14,5%) (рис. 1.6). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (10,6), наезд на пешехода (9,3), наезд на стоящее ТС (9), наезд на животное (9) и наезд на препятствие (8,6). Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в таких видах ДТП, как столкновение ТС (ДТП – на 5%, погибло – на 9,8%, ранено – на 4,5%), опрокидывание ТС (ДТП – на 30,8%, погибло – на 7,5%, ранено – на 27,8%), наезд на животное (ДТП – на 3,4%, погибло – на 13,6%, ранено – на 1,3%).

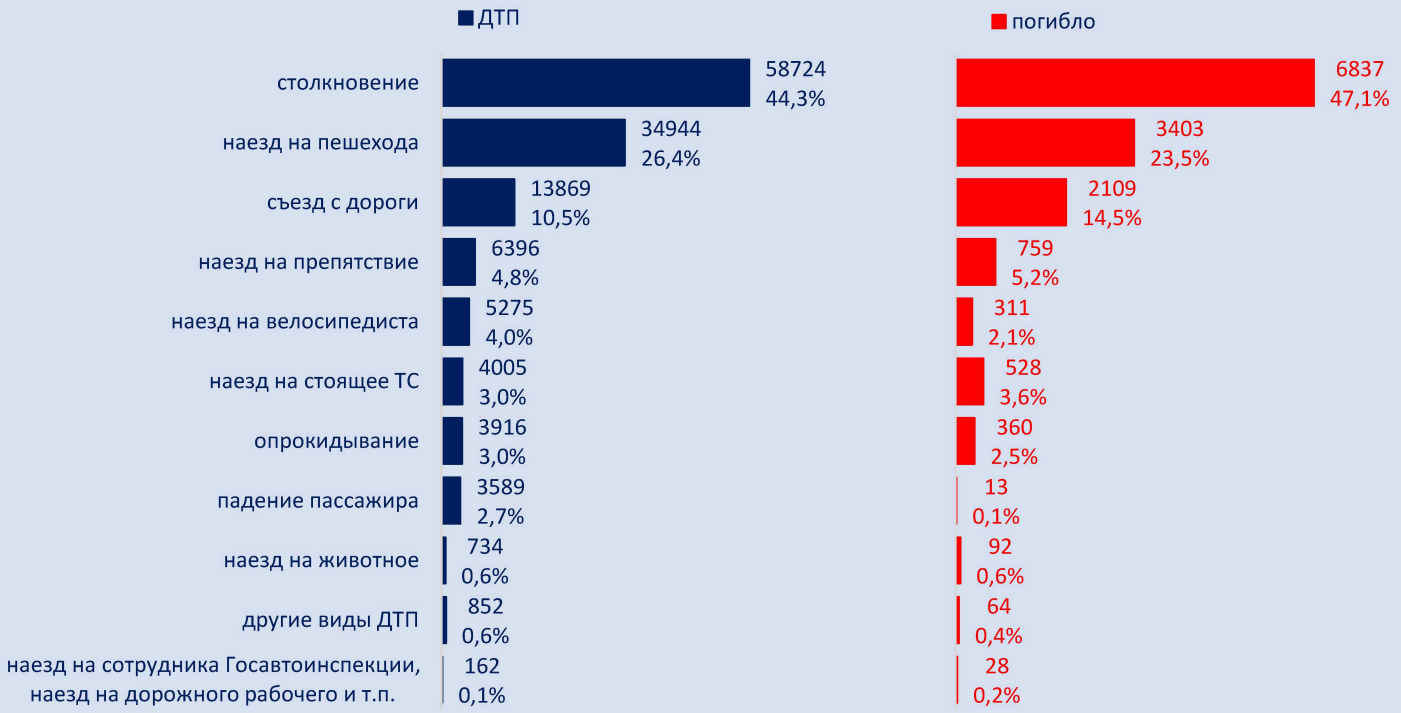


Рис. 1.6. Количество ДТП, число погибших по видам ДТП и их доля

Как и в предшествующие годы, в 2023 году девять из десяти ДТП произошли из-за нарушения правил дорожного движения[1] водителями ТС. Всего совершено 116 614 таких ДТП (88% от общего количества ДТП), в которых погибли 12 330 и ранены 151 966 человек (85 и 91,3% от общего числа погибших и раненых соответственно). Каждое десятое (9,4%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Всего произошло 12 507 ДТП, в которых погибли 2 305 и ранены 10 695 человек, что составляет 15,9 и 6,4% от общего числа погибших и раненых соответственно.

Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов[2] зафиксированы на местах 39 628 ДТП (29,9% от общего количества ДТП). Число погибших в таких ДТП составило 4 011 человек, раненых – 49 263 (27,7 и 29,6% от общего числа погибших и раненых соответственно).

Доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, составила 3,9% (5 149), доля числа погибших – 5,9% (851), раненых – 4,2% (7 048) (рис. 1.7).

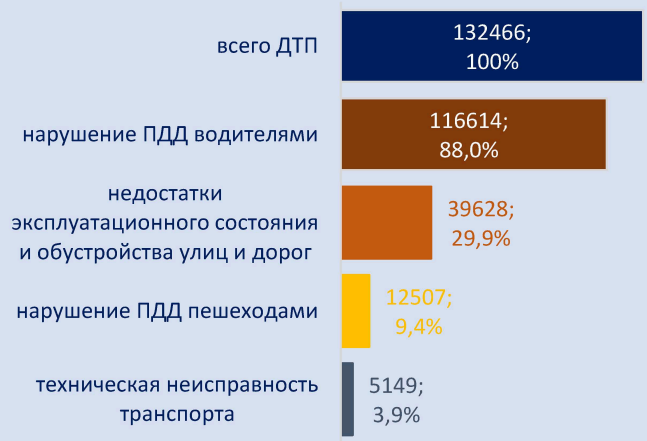


Рис. 1.7. Количество ДТП и их доля из-за основных причин и с сопутствующими условиями[3]

[1] Далее также – «ПДД».

[2] Далее – «неудовлетворительные дорожные условия», или «НДУ».

[3] Представленные данные показывают долю ДТП, произошедших по разным причинам, а также долю ДТП, при которых зафиксированы сопутствующие нарушения, от общего количества произошедших ДТП. Возможно, что одно ДТП имеет одновременно несколько причин и сопутствующих нарушений, в результате чего сумма всех представленных показателей будет больше абсолютного количества произошедших ДТП.

В 2023 году на 10% снизилось количество случаев оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции[1]. Также на 3% сократилось количество происшествий только с материальным ущербом, оформленных сотрудниками Госавтоинспекции (рис. 1.8).

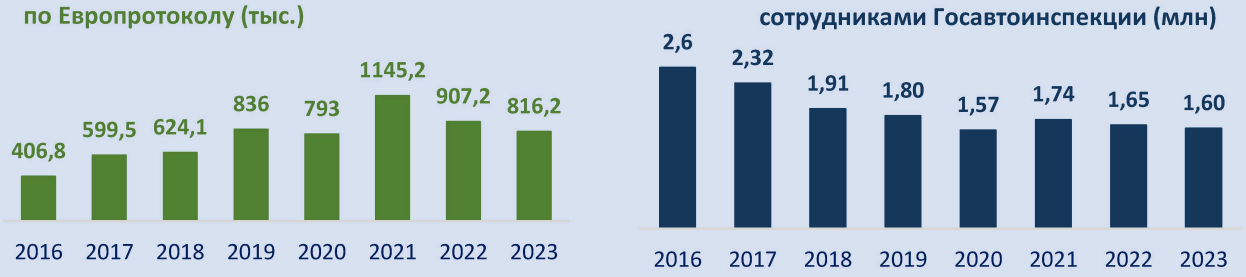


Рис. 1.8. Количество ДТП с материальным ущербом, оформленных по Европротоколу[2] и сотрудниками Госавтоинспекции

Распределение погибших в ДТП по возрасту показывает, что почти половину (47,8%) составили люди в возрасте 30-54 года, притом, что доля населения данного возраста составляет только 37,5% от общей численности[3]. Резкое увеличение числа погибших отмечается начиная с возраста 15 лет (рис. 1.9).

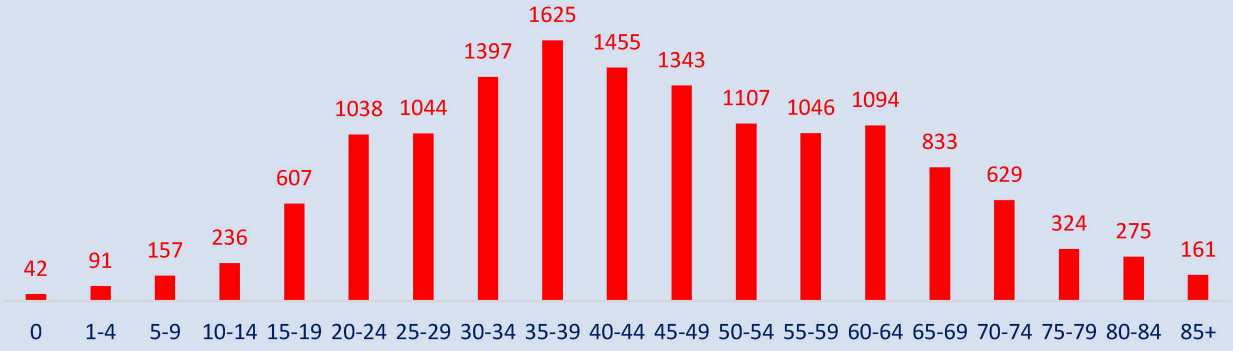


Рис. 1.9. Распределение погибших в ДТП по возрасту

Распределение погибших в ДТП по полу показывает, что число погибших мужчин (10 910, или 75,2%) в 3 раза выше, чем женщин (3 594, или 24,8%), притом, что в общей численности населения женщин больше в 1,15 раза. В возрастных группах до 15 лет и старше 70 лет число погибших мужчин не так существенно превышает число погибших женщин – в среднем в 1,2 раза. Значительно большая разница отмечена среди лиц в возрасте 20-54 года, где число погибших мужчин в среднем больше в 4,1 раза.

На трудоспособный возраст[4] приходится 74,4% от общего числа погибших в ДТП. Распределение погибших по полу показывает, что 80,3% погибших мужчин находились в трудоспособном возрасте, а доля женщин, погибших в трудоспособном возрасте, составила 56,5% (рис. 1.10).

---

[1] Далее – «Европротокол». По данным Российского Союза Автостраховщиков.
[2] Значение за 2022 год скорректировано в соответствии с итоговыми данными Российского Союза Автостраховщиков.
[3] Численность населения Российской Федерации на 1 января 2023 года.
[4] Мужчины – 16-61 год, женщины – 16-56 лет.



Рис. 1.10. Распределение погибших в ДТП по полу и возрасту

Наибольшее значение показателя социального риска (14,2) отмечено в возрастной группе 20-24 года. Данное значение почти в полтора раза выше среднего значения (9,91) для всех возрастных групп в совокупности. Несмотря на меньшее абсолютное число погибших в старших возрастных группах (65 лет и старше), показатель социального риска снижается несоразмерно и остается достаточно высоким (рис. 1.11).

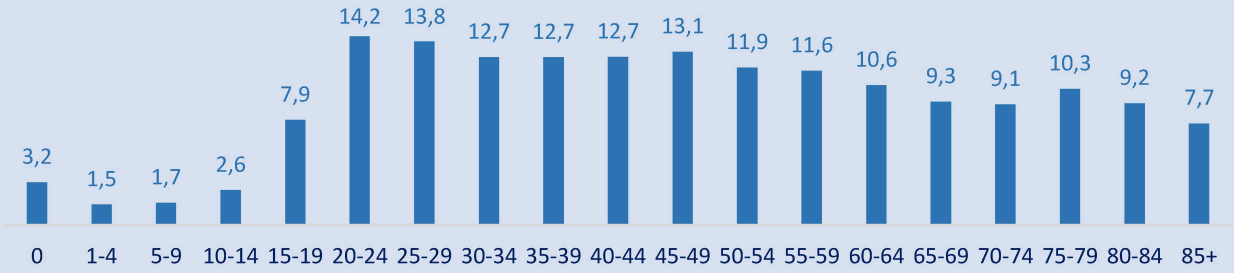


Рис. 1.11. Распределение значений социального риска по возрасту[1]

Значение показателя социального риска для мужчин (16) в 3,5 раза выше данного показателя для женщин (4,6). Необходимо отметить, что для женщин всех возрастов показатель социального риска ниже, чем показатель мужчин (кроме возраста 1-4 лет) и среднего показателя для всего населения в целом, при этом максимальное значение (7,4) отмечено для возрастной группы 75-79 лет. Мужчины в возрасте старше 14 лет имеют показатель социального риска выше среднего значения для всего населения, при этом для возраста 20-64 года он выше в 3,5 раза и более по сравнению с показателем для женщин. Максимальное значение социального риска (22,8) зафиксировано среди мужчин в возрасте 25-29 лет (рис. 1.12).

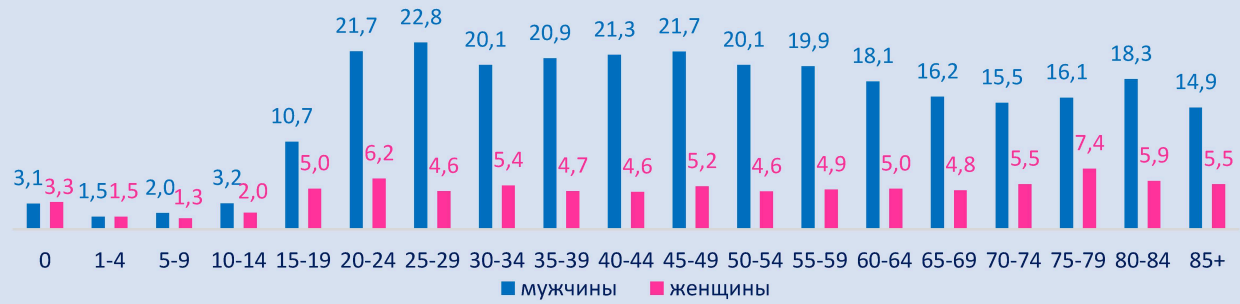


Рис. 1.12. Распределение значений социального риска по полу и возрасту

[1] Возрастной коэффициент смертности.

Почти половина погибших в ДТП (45,5%, или 6 593) являлись водителями ТС, немногим более четверти составили пассажиры (27,6%, или 4 003) чуть менее четверти – пешеходы (24,4%, или 3 539), иные участники дорожного движения – 2,5% (369) (рис. 1.13).

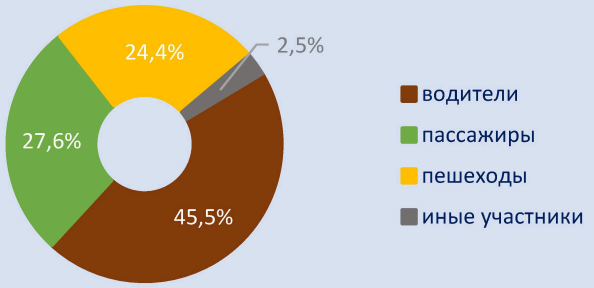


Рис. 1.13. Распределение погибших в ДТП в зависимости от категории участника

Подавляющее большинство (91,7%, или 6 047) погибших в ДТП водителей являлись мужчинами. Число погибших женщин-водителей составило 546 (8,3%) (рис. 1.14).



Рис. 1.14. Распределение погибших водителей по полу

Более половины (53,4%) погибших мужчин-водителей и почти две трети (65%) женщин находились в возрасте 25-49 лет. При этом наибольшее число погибших как мужчин, так и женщин приходится на возрастную группу 30-49 лет (рис. 1.15).

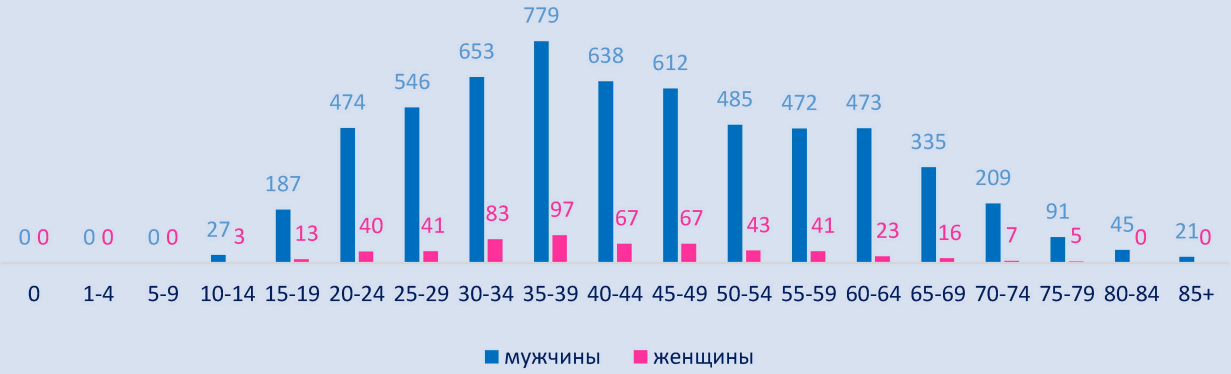


Рис. 1.15. Распределение числа погибших в ДТП водителей по полу и возрасту

Среди погибших в ДТП пассажиров число мужчин и женщин распределилось практически поровну. Однако число мужчин все же несколько больше – 54,1% (2 165), женщины составили 45,9% (1 838) (рис. 1.16).

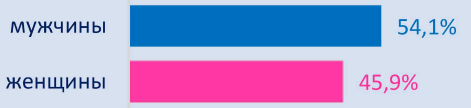


Рис. 1.16. Распределение погибших пассажиров по полу

Среди мужчин-пассажиров почти половина (45,3%) погибших находились в возрасте 20-39 лет, среди женщин в этом возрасте – треть (30,3%). Погибшие женщины-пассажиры в возрасте 15-69 лет распределяются более равномерно в сравнении с мужчинами и не имеют ярко выраженных пиков. В возрастных группах до 55 лет число погибших мужчин превышает число погибших женщин, однако начиная с возраста 55 лет, число погибших женщин больше, чем мужчин. Вероятнее всего, это связано с тем, что в этих возрастах численность женщин больше, чем мужчин, при этом с увеличением возраста разница в численности увеличивается. Так, в возрасте 55-59 лет численность женщин превосходит численность мужчин в 1,2 раза, а в возрасте 85 лет и более – уже в 3,3 раза. Примерно такая же разница сохраняется в числе погибших мужчин и женщин-пассажиров (рис. 1.17).



Рис. 1.17. Распределение числа погибших в ДТП пассажиров по полу и возрасту

Две трети (67,6%, или 2 391) погибших пешеходов являлись мужчинами, треть (32,4%, или 1 148) – женщинами (рис. 1.18).

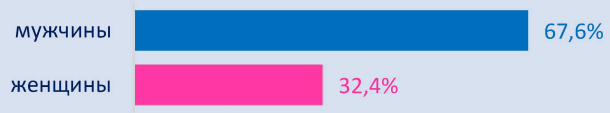


Рис. 1.18. Распределение погибших пешеходов по полу

Распределение числа погибших в ДТП пешеходов по возрасту показывает, что в отличие от водителей и пассажиров большинство из них имели более старший возраст. Среди мужчин 62,4% находились в возрасте 35-64 года, большинство погибших женщин – 55-84 года (55,8%). Следует отметить, что набольшее число погибших женщин (138) находились в возрасте 70-74 года (рис. 1.19).

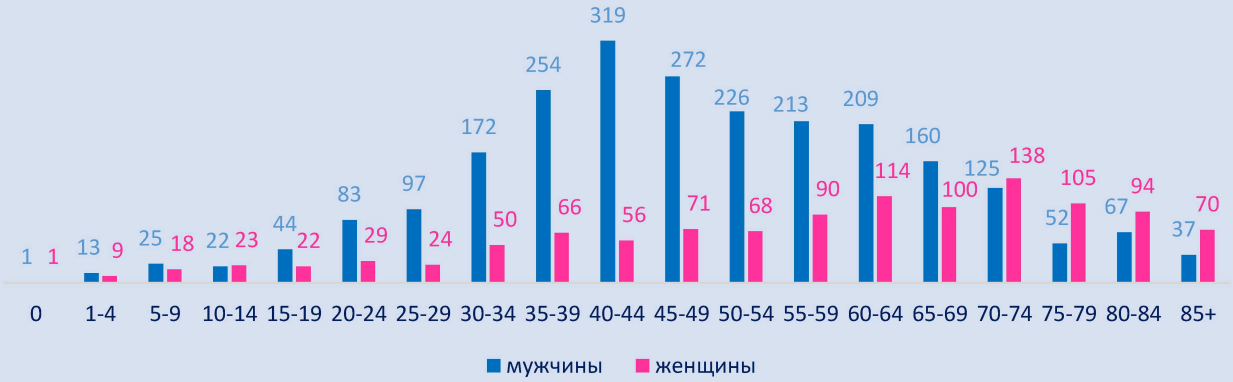


Рис. 1.19. Распределение числа погибших в ДТП пешеходов по полу и возрасту

В связи с тем, что численность мужчин старших возрастов сокращается значительно быстрее, чем численность женщин, возможно предположить, что при сохранении динамики снижения численности мужчин, равной динамике снижения численности женщин, число погибших мужчин-пешеходов старших возрастов было бы значительно большим.

2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

На фоне перераспределения в предшествующие годы структуры и направления транспортных потоков в 2023 году сохранился тренд увеличения показателей аварийности в восточном и южном направлениях. Значительно большее по сравнению с общероссийскими показателями аварийности увеличение зафиксировано в Южном, Северо-Кавказском, Уральском и Сибирском, Центральном федеральных округах. Это связано с тем, что возрастает не только значение восточного вектора международных связей, но и усиливается необходимость опоры на собственные ресурсы страны и развитие самодостаточного внутреннего рынка[1] (табл. 2.1).

Таблица 2.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Российская Федерация	132 466	+4,5	14 504	+2,3	166 500	+4,3	8,0
Центральный федеральный округ	32 251	+5,2	3 315	+2,6	39 399	+4,5	7,8
Северо-Западный федеральный округ	12 363	-1,1	1 036	-6,6	15 281	-0,5	6,3
Южный федеральный округ	15 246	+6,2	2 090	+11,2	19 039	+5,9	9,9
Северо-Кавказский федеральный округ	6 478	+7,7	1 057	+3,6	8 987	+11,3	10,5
Приволжский федеральный округ	28 301	+2,7	2 925	-2,0	35 748	+1,7	7,6
Уральский федеральный округ	11 725	+6,3	1 177	+13,4	14 744	+4,1	7,4
Сибирский федеральный округ	17 205	+8,8	1 850	+1,3	21 865	+8,5	7,8
Дальневосточный федеральный округ	8 844	+1,7	1 050	-2,5	11 382	+3,6	8,4

Как и в предшествующем году, на ряде автомобильных дорог федерального значения, которые являются наиболее востребованными для автомобильных грузовых перевозок, зафиксирован рост показателей аварийности, на некоторых – второй год подряд (таб. 2.2).

Таблица 2.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ
Р-22 «Каспий» Автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов – Волгоград – Астрахань (основное направление)	361	+4,6	142	+6,8	551	+4,0
Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала (основное направление)	210	+7,1	66	+17,9	306	+3,4
Р-216 Астрахань – Элиста – Ставрополь	141	+54,9	60	+160,9	222	+40,5
Р-217 «Кавказ» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Владикавказ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджанской Республикой (основное направление)	1058	+26,0	262	+33,0	1629	+35,1
Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград	251	+4,1	72	+4,3	426	+8,4
Р-254 «Иртыш» Челябинск - Курган - Омск - Новосибирск (основное направление)	265	+21,0	95	+4,4	385	+34,6
Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита (основное направление)	272	+23,6	67	+11,7	380	+16,9
М-5 «Урал», подъезд к городу Екатеринбург	116	+27,5	15	+7,1	151	+20,8
М-2 «Крым» Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной (основное направление)	421	+9,6	88	+12,8	591	+10,5
Р-120 Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Белоруссия (основное направление)	138	+39,4	25	+56,3	175	+52,2

[1] «Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров». Институт проблем естественных монополий / Аналитический доклад. Ноябрь 2023.

М-3 «Украина» Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной (основное направление)	179	+12,6	34	+36,0	269	+15,0
М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа (основное направление)	878	+4,9	193	+19,1	1184	-0,2
Увеличение показателей аварийности второй год подряд						
Р-229 Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград	168	+21,7	68	+78,9	248	+17,0
Р-158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов	226	+8,1	61	+13,0	371	+6,3

В 2023 году на территории городов и населенных пунктов[1], как и ранее, зарегистрировано немногим более трех четвертей (76,1%, или 100 858) от всех ДТП, доли погибших и раненых традиционно существенно отличаются и составляют 44,7% (6 483) и 73% (121 482) соответственно. Количество ДТП увеличилось на 5,5%, число погибших возросло на 0,9%, раненых – на 5,2%. Показатель тяжести последствий составил 5,1, то есть смертельные травмы в среднем получил один из 20 пострадавших.

На автомобильные дороги вне городов и населенных пунктов[2] приходится менее четверти (23,9%) ДТП, при этом доля погибших составляет более половины (55,3%) от всех смертельных случаев. В 31 608 (+1,7%) происшествиях погиб 8 021 (+3,6%) и получили ранения 45 018 (+1,9%) человек. Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне НП (15,1), как и в прошлом году, почти в три раза выше, чем в городах. (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Распределение удельных весов показателей аварийности и тяжести последствий в зависимости от места ДТП

Таким образом, при сравнении с общими темпами прироста показателей аварийности отмечаются более высокие, чем в среднем, темпы прироста количества ДТП и числа раненых в городах и НП, а числа погибших – на автодорогах вне НП.

Почти половина (48,2%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД, доля количества ДТП на них немного ниже – 42,5% (рис. 2.2). При этом в предшествующем году данные показатели составляли 46,6 и 41,6%. Количество ДТП увеличилось на 3,7% (13 421), число погибших – на 7,1% (3 867), раненых – на 3,4% (19 557). Исходя из этого, влияние аварийности на ФАД вне городов и НП на общее состояние аварийности усилилось.

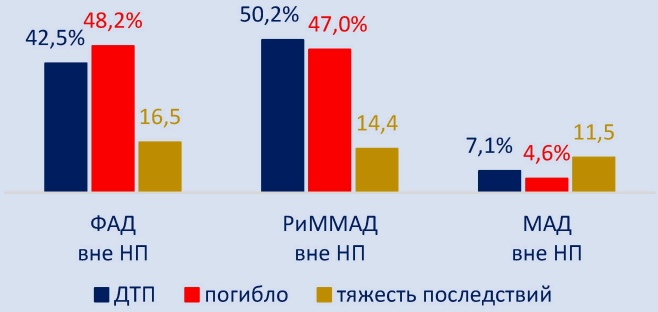


Рис. 2.2. Распределение удельных весов показателей аварийности и тяжести последствий на автодорогах вне НП

Тяжесть последствий ДТП на ФАД вне НП продолжает оставаться достаточно высокой и на протяжении последних лет остается примерно на одном уровне (2023 год – 16,5, 2022 год – 16, 2021 год – 16,5).

Наличие недостатков транспортно-эксплуатационного состояния выявлено при оформлении 7,1% происшествий на ФАД вне НП и каждого десятого (8,9%) смертельного случая, тяжесть последствий ДТП составила 20,3 (2022 год – 21,7, 2021 год – 19,9).

[1] Далее также – «НП».
[2] Далее также – «вне НП».

Доля смертельных случаев на ФАД вне НП в темное время суток приближается к половине (40,8%, или 1 577), при том что доля ДТП в это время значительно ниже и составляет 35,1%.

В целом показатели аварийности на ФАД (включая участки, проходящие по территории городов и НП) возросли еще более значительно. Количество ДТП увеличилось на 6% (19 107), число погибших – на 7,1% (4 763), раненых – на 5,4% (27 296). Увеличение количества ДТП отмечалось ежемесячно, кроме января и июня (максимальное – в феврале на 19% и в апреле – на 17%), число погибших увеличивалось также ежемесячно, кроме марта, апреля, августа и декабря.

Максимальное количество ДТП и число погибших отмечено в июле, августе, сентябре и декабре, кроме того, при менее высоком количестве ДТП значительным было число погибших в январе и ноябре (рис. 2.3).

Увеличилось на 11,8% (5 686) количество ДТП на участках ФАД, проходящих через города и НП, число погибших в них – на 6,9% (896), раненых – на 11% (7 739). Темпы роста на данных участках оказались боле высокими, чем в общем на ФАД.

Увеличения количества ДТП на данных участках наблюдалось ежемесячно кроме июня (максимальное в мае, августе и сентябре – более чем на 20%), а рост числа погибших – также ежемесячно, кроме марта, августа, октября и декабря (максимальный – в феврале (+ 81,1%), январе (+42,9%), сентябре (+23,7%) (рис. 2.4).

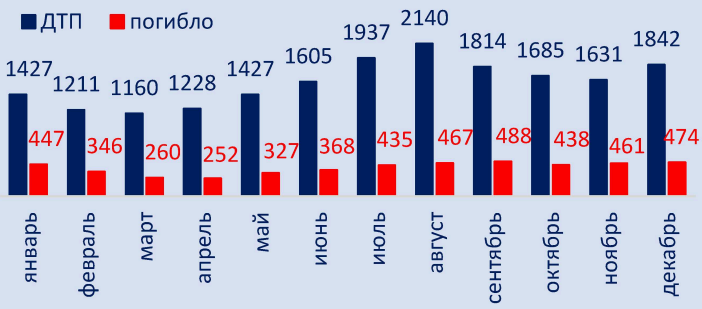


Рис. 2.3. Распределение ДТП и погибших на ФАД по месяцам (всего)

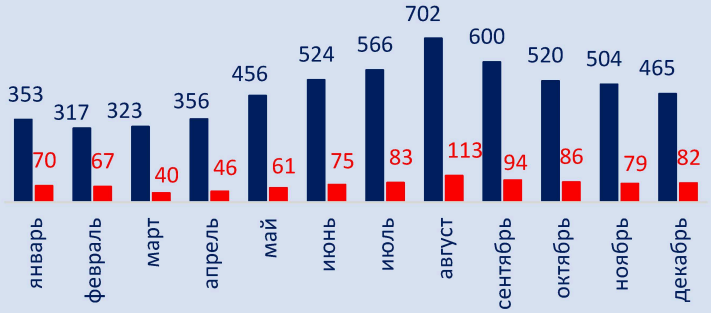


Рис. 2.4. Распределение ДТП и погибших на участках ФАД в НП по месяцам

ДТП на участках ФАД, проходящих через города и НП, составили почти треть (29,8%) всех ДТП на федеральных дорогах, погибшие – почти пятую часть (18,8%)[1]. Наиболее высокая доля ДТП на данных участках наблюдалась в мае, июне и с августа по ноябрь с максимумом в августе и сентябре (рис. 2,5).



Рис. 2.5. Доля ДТП на участках ФАД в НП от всех ДТП на ФАД по месяцам (%)

[1] Более низкая доля числа погибших может быть связана с меньшими скоростями движения в НП, а также с более быстрым прибытием медицинской помощи.

Соотношение долей ДТП и погибших на автодорогах регионального и межмуниципального значения[1] вне НП значительно отличается от аналогичных параметров по федеральным дорогам. Если доля ДТП на них составляет половину (50,2%) от всех на автодорогах вне НП, то доля числа погибших немного ниже (47%) (рис. 2.2). Отмечается незначительное (ниже среднего) увеличение значений показателей аварийности. Количество ДТП возросло на 1,2% (15 867), число погибших – на 2% (3 772), раненых – на 1,8% (22 512). Показатель тяжести последствий составил 14,4, то есть смертельные травмы получил каждый седьмой пострадавший.

Практически в каждом четвертом (22,7%) ДТП и более чем в четверти (28,1%) случаев гибели людей выявлялись недостатки транспортно-эксплуатационного состояния, показатель тяжести последствий при данных обстоятельствах достиг значения 17,2. Доля таких случаев значительно выше, чем на аналогичных участках ФАД.

Наибольшей тяжестью последствий (18,7) характеризовались ДТП на данных участках в темное время суток, на которое приходится треть ДТП (33,7%) и немногим менее половины (42,6%) смертельных случаев.

В целом на РиММАД (включая участки в городах и НП) показатели аварийности возросли, но в меньшей степени, чем на ФАД. Количество ДТП увеличилось на 2,6% (26 616), число погибших – на 1,8% (5 505), раненых – на 2,9% (36 478). Показатель тяжести последствий составил 13,1.

Отмечается продолжение обозначившейся в предшествующем году тенденции к увеличению показателей аварийности на участках РиММАД, проходящих по территории НП. При этом, если по итогам 2022 года значение каждого из трех основных показателей аварийности увеличилось менее чем на 1%, то по итогам 2023 года количество ДТП увеличилось на 4,9% (10 749), число погибших – на 1,2% (1 733), раненых – на 4,7% (13 966). Рост количества ДТП отмечался в феврале, апреле-мае и августе-ноябре, числа погибших – в феврале, апреле, июне, сентябре-ноябре.

Распределение показателей в течение года примерно такое же, как и на ФАД (рис. 2.6, 2.7).

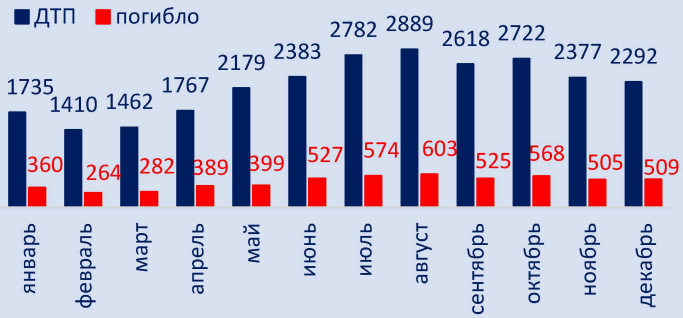


Рис. 2.6. Распределение ДТП и погибших на РиММАД по месяцам (в целом)

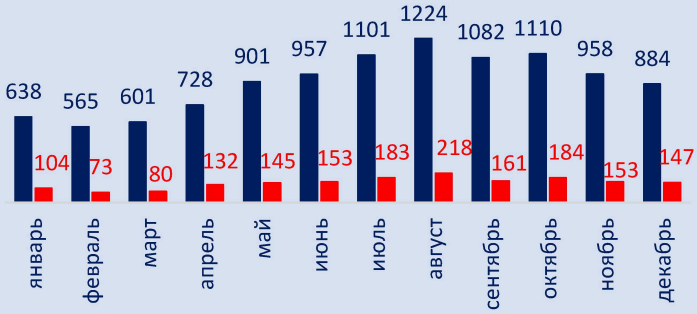


Рис. 2.7. Распределение ДТП и погибших на РиММАД в НП по месяцам

ДТП на участках РиММАД, проходящих через города и НП, составили почти треть (40,4%) от всех ДТП на автодорогах регионального и межмуниципального значения, погибшие – почти треть (31,5%). Наиболее высокая доля ДТП на данных участках наблюдалась с марта по май и с августа по октябрь с максимумом в августе (рис. 2.8).

[1] Далее также – «РиММАД».



Рис. 2.8. Доля ДТП на участках РиММАД в НП от всех ДТП на РиММАД по месяцам (%)

На автодороги местного значения[1] вне НП приходится 7,1% ДТП и 4,6% погибших от их общего числа на автодорогах вне НП. В 2 246 (-6,3%) ДТП погиб 371 (-12,5%) и ранены 2 859 (-6,5%) человек, тяжесть последствий – 11,5. С недостатками транспортно-эксплуатационного состояния связана пятая часть (20,9%) происшествий и около трети (29,1%) смертельных случаев.

После значительного роста в 2022 году по итогам 2023 года отмечается снижение показателей аварийности на частных дорогах, в 113 (-16,3%) ДТП погибли 16 (-15,8%) и ранены 137 (-28,6%) человек. На участках этих дорог в границах НП совершено 39 (-32,8%) ДТП, в которых погибли 5 (-16,7%) и ранены 47 (-43,4%) человек.

На платных автодорогах совершено 698 (+7,7%) ДТП, погибли 120 (+2,6%) и ранен 981 (+7,6%) человек, тяжесть последствий – 10,9. Рост аварийности обусловлен увеличением протяженности платных участков автодорог.

Для оценки и сравнения уровня рисков ДТП и смертельных случаев в различных местах целесообразно рассмотреть не только абсолютные, но и относительные показатели. Наиболее объективным является сравнение количества ДТП и числа погибших в течение года в расчете на 100 км протяженности автодорог различного статуса, в том числе отдельно на участках в НП[2]. Сравнение показало, что для ФАД вероятность совершения ДТП в НП почти в три раза выше, чем в среднем на таких дорогах, риск смертельных травм – почти в два раза выше. Примерно такое же соотношение рисков наблюдается и для участков региональных и межмуниципальных дорог.

Кроме того, в целом риск совершения ДТП на ФАД почти в 6 раз выше, чем на региональных и межмуниципальных дорогах (на участках в НП – более чем в 7), риск гибели в целом выше на ФАД 6,5 раза, а на участках в НП – в 6,2 раза (рис. 2.9).



Рис. 2.9. Соотношение относительных показателей, отражающих риски ДТП и гибели на различных элементах транспортной инфраструктуры

Следует отметить, что для ФАД данные относительные показатели по сравнению с уровнем прошлого года увеличились с 27 до 28,9 ДТП на 100 км в целом на ФАД и с 70 до 79 на участках в НП, аналогично и по числу погибших на 100 км – с 7 до 7,2 и с 12 до 12,4. При этом уровень данных показателей на РиММАД остался прежним.

[1] Далее также – «МАД».

[2] В соответствии со сведениями о протяженности автомобильных дорог, содержащимися в формах статистической отчетности № 1-ДГ и № 3-ДГ Росстата (предварительные), а также – в «555», утвержденной приказом МВД России от 22.08.2017 № 657 (по положению на начало 2022 г.).

Тяжесть последствий на участках федеральных, региональных и межмуниципальных автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, более чем в два раза превышает среднее значение данного показателя для улично-дорожной сети городов и населенных пунктов (5,1) и составляет от 10,4 до 11.

Необходимо особо отметить еще один проблемный аспект. Аварийность на участках автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, оказывает значительное влияние на общее состояние аварийности в НП и прежде всего на показатели смертности от ДТП. Если суммарное количество ДТП на участках федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через территорию населенных пунктов (16 435, +7,2%), составляет седьмую часть (16,3%) от общего количества ДТП в городах и населенных пунктах (в 2022 году – 16%, в 2021 году – 15,7%), то число погибших в ДТП на данных участках автодорог (2 629, +3,1%) приближается к половине (40,6%) от общего числа погибших в НП (в 2022 году – 39,6%) (рис. 2.10).



Рис. 2.10. Соотношение долей количества ДТП и числа погибших на участках различных дорог в НП

Также следует отметить, что по-прежнему имеется тенденция к росту влияния аварийности на данных участках РиММАД на общий уровень смертности в НП. Ранее доля числа погибших на участках указанных автодорог в городах и НП была несколько ниже и составляла, например, в 2021 году 25%, в 2022 году – 26,6%. Также стала выражена данная тенденция на аналогичных участках ФАД – в 2023 году доля ДТП по сравнению с уровнем 2022 года возросла с 5,3 до 5,6%, а доля числа погибших – с 13 до 13,8%.

Распределение числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса значительно отличается от распределения количества ДТП. Если наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации, то наибольшее число погибших – на сельские населенные пункты, где количество ДТП более чем в два раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах. При этом в сельских НП, наоборот, наблюдается наибольший рост количества ДТП и наименьшие темпы снижения числа погибших (рис. 2.11). Обращает на себя внимание то, что в столицах субъектов отмечаются также относительно высокие темпы роста количества ДТП, что впоследствии может «качественно» перерасти в увеличение всех показателей аварийности, в том числе числа погибших.

Число погибших в сельских поселениях уже значительно превышает суммарное число погибших в городах федерального значения и столицах субъектов Российской Федерации, а также приближается к суммарному числу погибших во всех остальных населенных пунктах.

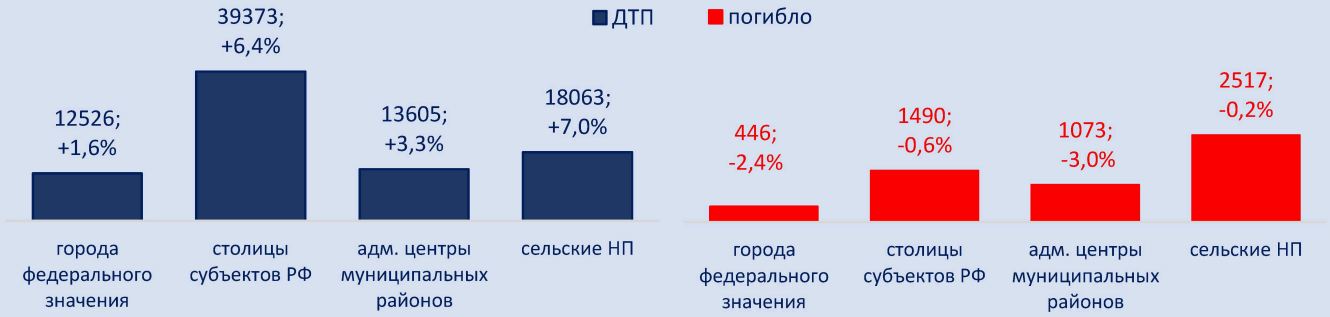


Рис. 2.11. Распределение и динамика количества ДТП и числа погибших в городах и НП в зависимости от их статуса

В некоторых категориях населенных пунктов отмечен рост всех основных показателей аварийности. В городах республиканского, краевого областного (окружного) значения количество ДТП увеличилось на 5,3% (15 802), число погибших – на 3,1% (922), раненых – на 4,3% (18 930). В населенных пунктах городского типа районного значения количество ДТП возросло на 9,4% (3 355), число погибших – на 13,4% (297), раненых – на 8,3% (4 008). В иных населенных пунктах городского типа количество ДТП увеличилось на 16% (1 881), число погибших – на 23,6% (157), раненых – на 16,3% (2 367). В иных населенных пунктах сельского типа количество ДТП возросло на 4,4% (8 664), число погибших – на 2,7% (1 313), раненых– на 4,9% (10 664).

Существенно различается тяжесть последствий ДТП в зависимости от статуса населенного пункта, в котором произошло ДТП. Если в городах федерального значения и столицах субъектов Российской Федерации в среднем к смерти привели полученные в ДТП травмы у одного из 30 участников ДТП, то в сельских поселениях погиб каждый десятый из пострадавших. Минимальная тяжесть последствий (2,9) наблюдается в городах-миллионниках (рис. 2.12).

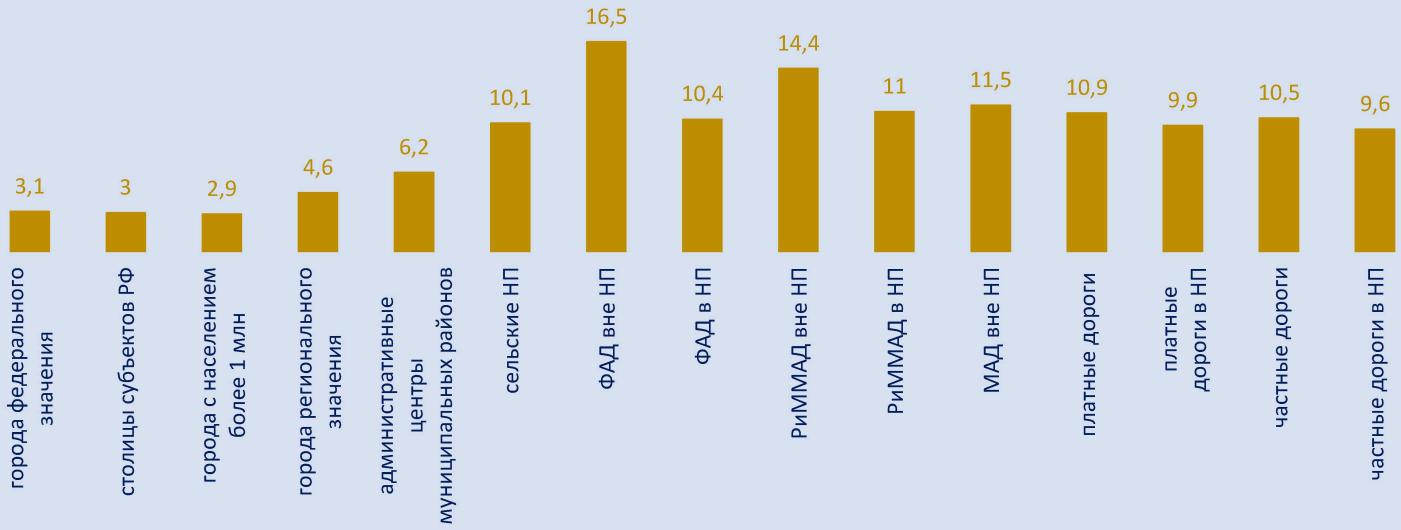


Рис. 2.12. Тяжесть последствий ДТП в городах и НП различного статуса и на автодорогах как вне НП, так и в их границах

Имеется тенденция к некоторому снижению тяжести последствий в населенных пунктах, причем в отличие от ситуации в предшествующем году не только в крупных. На прежнем уровне осталась тяжесть последствий в городах федерального значения (3,1), несколько снизилась в столицах субъектов (с 3,1-3,2 в предшествующие годы до 3), в административных центрах муниципальных районов снизилась с 6,6 до 6,2, в сельских НП уменьшилась с 10,9 до 10,1.

Аварийность на различных объектах улично-дорожной сети

Почти половина (46,4%, или 61 399) ДТП произошла на перегонах (участках, не имеющих объектов УДС), на эти происшествия приходится почти три четверти (72,4%, или 10 500) погибших. Данные происшествия характеризуются одним из наиболее высоких показателей тяжести последствий – 11,6. Немногим менее трети (29,7%, или 39 376) ДТП зарегистрировано на перекрестках[1], число погибших в них составило 15,3% (2 212) от общего числа погибших в ДТП (рис. 2.13).

[1] Пересечения улиц и дорог, включая пересечения с круговым движением.



Рис. 2.13. Распределение показателей аварийности в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие[1]

Подавляющее большинство из всех ДТП на перекрестках, произошло на перекрестках, расположенных в НП (88,3%, или 34 769), на них же приходится и наибольшее число погибших, однако доля несколько ниже (64,9%, или 1 436). На перекрестках вне НП зарегистрирована только десятая часть (11,7%, или 4 607) происшествий, при этом доля погибших превышает треть (35,1%, или 776). Тяжесть последствий ДТП на перекрестках вне НП (9,7) более чем в три раза выше в сравнении с ДТП на перекрестках в НП (3,1) (рис. 2.14).



Рис. 2.14. Распределение показателей аварийности на перекрестках в НП и вне НП

На нерегулируемые перекрестки приходится почти две трети (62,6%) от всех ДТП на перекрестках и более трех четвертей (77,7%) погибших, показатели аварийности на данных объектах возросли. В 24 636 (+2,6%) ДТП погибли 1 718 (+2,7%) и ранены 32 178 (+2,6%) человек, показатель тяжести последствий составил 5,1.

Подавляющее большинство (91,9%) из этих происшествий приходятся на нерегулируемые перекрестки неравнозначных дорог. На данных объектах УДС совершено 22 648 (+2,7%) ДТП, погибли 1 610 (+3,4%) и ранены 29 737 (+2,9%) человек, показатель тяжести последствий – 5,1.

[1] Суммы количества ДТП и числа погибших превышают общие значения в связи с тем, что место ДТП одновременно могло располагаться на нескольких объектах улично-дорожной сети.

На нерегулируемых перекрестках равнозначных дорог совершено 1 988 (+1,2%) ДТП, погибли 108 (-6,9%) и ранен 2 441 (-0,3%) человек, показатель тяжести последствий – 4,2.

На регулируемые перекрестки приходится 35,8% происшествий и 21,2% погибших. Количество ДТП и число пострадавших изменилось мало – в 14 099 (+0,3%) ДТП погибли 469 (-4,7%) и ранены 18 632 (-0,7%) человека, тяжесть последствий невелика (2,5).

На нерегулируемых пересечениях с круговым движением произошло 641 (+2,2%) ДТП, погибли 25 (+38,9%) человек и ранены 752 (+0,8%), показатель тяжести последствий – 3,2.

Почти две трети (63,2%) ДТП на перекрестках составляют столкновения ТС (24 870, +2,3%), более пятой части (22,1%) – наезды на пешеходов (8 694, -3,2%), наезды на велосипедистов составляют 4,6% (1 817, +8,8%), 3,1% – съезды с дороги (1 221, +2,8%), 1,1% - наезды на стоящие ТС (443, +3,7%), почти столько же (1,1%) – опрокидывания (436, +19,5%).

Из всех столкновений на перекрестках 12,3% (доля погибших 12,4%) совершены при движении обоих ТС в попутном направлении, при повороте одного ТС и следовании в прямом направлении другого. Увеличилось как количество ДТП, так и число пострадавших – в 4 827 (+8,5%) ДТП погибли 275 (+19,0%) и ранены 6 777 (+6,4%) человек, тяжесть последствий – 3,9.

При движении ТС на перекрестках во встречном направлении при повороте одного или обоих ТС совершена четверть столкновений (24,4%), доля числа погибших – 18,8%. Темпы роста количества таких ДТП несколько ниже, чем вышеуказанных – в 9 602 (+5,4%) ДТП погибли 415 (+2%) и ранены 14 072 (+5,1%) человека, тяжесть последствий – 2,9.

При движении ТС на перекрёстках в пересекающихся направлениях (как прямо в перпендикулярных направлениях, так и при повороте одного или обоих ТС) совершено более трети столкновений (36,4%), на которые приходится 28% смертельных случаев. В 14 308 (+5,5%) ДТП погибли 619 (+3,5%) и ранены 20 363 (+3,6%) человека, показатель тяжести последствий – 3.

Увеличилось количество ДТП, совершенных на выездах (въездах) с прилегающей территории (+4%, 7 365) и число раненых в них (+4,1%, 8 722), при этом число погибших снизилось (-3,1%, 315). Доля ДТП на данных объектах составила 5,6% от общего количества происшествий, доля числа погибших – 2,2%.

Четвертую часть (24,8%, или 1 828) от всех ДТП в этих местах составили наезды на пешеходов, погибшие – почти треть (30,2%, или 95). Ещё 10,4% (762, +9,2%) составили наезды на велосипедистов, погибли 12 (-47,6%) человек. Свыше четверти пострадавших при данных обстоятельствах велосипедистов составили дети в возрасте до 16 лет (ранены 208, погибли 2).

На внутридворовых территориях (внутридворовых проездах, подъездах к жилым домам и т.д.)[1] совершено 3,2% от общего количества ДТП, доля числа погибших – 0,6%. В 4 196 (+9,7%) ДТП погибли 84 (-13,4%) и ранены 4 209 (+10,1%) человек. У этих происшествий невысока тяжесть последствий (2 погибших на 100 пострадавших).

Кроме того, еще 196 ДТП на внутридворовых территориях, в которых погибли 39 и были ранены 144 человека, были зарегистрированы как неподлежащие включению в официальную статистическую информацию (в том числе как совершенные не на автодорогах общего пользования либо при проведении технологических операций, например, по уборке снега и т.п.). У таких происшествий тяжесть последствий, наоборот, достаточно высока (21,3), то есть погиб более чем каждый пятый пострадавший.

[1] Внутридворовые проезды в населенных пунктах как юридически, так и по факту являются автомобильными дорогами и предназначены для обеспечения транспортной и пешеходной доступности к жилым домам. Согласно ст. 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации площади, улицы, проезды, набережные, скверы, бульвары являются территориями общего пользования и предназначены для использования неограниченным кругом лиц, то есть являются автодорогами общего пользования.

Увеличилось на 13,9% (3 283) количество ДТП, совершенных на остановках общественного транспорта (включая остановки маршрутных такси и трамваев), и число раненых в них – на 16,7% (3 675), при этом число погибших снизилось на 1,6% (182). Доля ДТП на данных объектах составила 2,5% от общего количества происшествий, доля числа погибших – 1,3%. Почти третью часть (29,5%) от всех ДТП в этих местах составили наезды на пешеходов (971, +1,1%), причем на эти ДТП пришлось более половины (54,9%) погибших (100, +2%).

Более чем в два раза (+110,9%) увеличилось количество ДТП на тротуарах и пешеходных дорожках[1]. В 1 504 ДТП погибли 43 (+4,9%) и были ранены 1 583 (+114,2%) человека. Следует обратить внимание, что на данных объектах получил ранения 301 ребенок, что более чем в 4 раза больше, чем в предшествующем году (+310,2%), погибли 4 несовершеннолетних (в предшествующем году таких фактов не фиксировалось).

Основная часть ДТП на данных элементах дорог и улиц – наезды на пешеходов (62% происшествий, на которые приходится 69% погибших). Их количество также возросло – всего в результате 934 (+96,6%) наездов на пешеходов на тротуарах погибли 29 (+26,1%) и ранены 966 (+104,2%) человек.

Значительно увеличилось количество происшествий на территории пешеходных зон, в 133 (+98,5%) ДТП погибли 2 (-60%) и ранены 137 (+114,3%) человек. Кроме того, в качестве ДТП, не подлежащих включению в официальную статистическую информацию, на территориях пешеходных зон, в том числе не отнесенных к дорогам общего пользования, зарегистрировано еще 53 ДТП (погиб 1 человек, ранены 55). При этом количество таких ДТП возросло почти в 3 раза (+178%), число раненых – более чем в 3 раза (+205%).

Увеличилось количество ДТП на АЗС, в 333 (+24,3%) происшествиях погибли 40 (+42,9%) и получили ранения 408 (+18,3%) человек. Также возросло количество ДТП (+0,9%, 1 263) на автостоянках (как отделенных, так и не отделенных от проезжей части), в них погибли 40 (+11,1%) и ранены 1 320 (+1%) человек. Причём если на автостоянках показатель тяжести последствий крайне низок (2,9), то на АЗС существенно выше (8,9). Еще 42 ДТП на автостоянках, где погибли 11 и ранены 28 человек, зарегистрированы как не подлежащие включению в официальную статистическую информацию.

На объектах УДС, которые по объективным или субъективным причинам не представилось возможным однозначно идентифицировать и отнести к каким-либо объектам из предусмотренного карточкой учета ДТП перечня и которые были отнесены к «иным местам», совершено 2,3% всех ДТП, на которые пришлось 2,4% всех погибших. Количество таких ДТП и число пострадавших возросло – в результате 3 072 (+15,2%) ДТП погибли 348 (+11,2%) и ранены 3 624 (+12,2%) человек. Показатель тяжести последствий достаточно высок и составляет 9 погибших на 100 пострадавших.

Кроме того, еще 661 ДТП на классифицированных таким образом объектах, в которых погибли 218 и были ранены 523 человека (тяжесть последствий – 29,4), были зарегистрированы как неподлежащие включению в официальную статистическую информацию (в том числе как совершенные не на автодорогах общего пользования).

---

[1] В соответствии со ст. 2. Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Согласно п. 3.2. ГОСТ Р 70716-2023. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Безопасность движения пешеходов. Общие требования, п. 4.5.1. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования (ред. от 15.04.2020), п. 7 СП 396.1325800.2018. Свод правил. Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования (ред. от 27.12.2021), п. 5.5. и п. 9 Изменение № 2 к СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования» тротуары и пешеходные дорожки, велосипедные дорожки, велопешеходные тротуары и дорожки являются элементом (составной частью) улиц и дорог населенных пунктов, соответственно, ДТП, совершенные на них, являются произошедшими на автодорогах общего пользования.

Аварийность на железнодорожных переездах

По итогам 2023 года увеличилось количество ДТП (+1,2%, 165), произошедших на железнодорожных переездах, и число погибших в них (+44,2%, 75), число раненых, наоборот, сократилось (-20,7%, 180) (рис. 2.15). Тяжесть последствий таких ДТП остается одной из самых высоких – 29,4, что в полтора раза выше, чем в предшествующем году (18,6). Следует отметить, что в первом полугодии 2023 года рост количества рассматриваемых ДТП и числа погибших отмечался только в январе, однако, начиная с июля, рост количества ДТП отмечался ежемесячно, кроме августа и ноября, а рост числа погибших – ежемесячно.



Рис. 2.15. Динамика основных показателей аварийности на ж/д переездах

Наибольшее количество таких происшествий при одновременном его росте отмечено в республиках Башкортостан (9, +350%), Дагестан (5, +25%), Алтайском (5, предшествующий год – 0) и Краснодарском (6, +200%) краях, Белгородской (5, +150%), Волгоградской (5, +66,7%), Кировской (6, +200%), Ленинградской (6, +200%) и Новосибирской (5, +150%) областях.

Практически все ДТП на ж/д переездах связаны с нарушениями со стороны водителей ТС. В 163 (+5,2%) ДТП погибли 73 (+40,4%) и ранены 179 (-18,3%) человек. Таким образом, отмечавшийся в предшествующем году эффект от повышения в мае 2021 года административной ответственности за нарушения правил проезда через железнодорожные переезды оказался кратковременным[1].

В каждом пятом случае (19,5%) при совершении ДТП на переездах водитель находился в состоянии опьянения либо имел его признаки, но отказался от прохождения медицинского освидетельствования, погибшие в таких ДТП составили почти четверть от общего числа погибших на данных объектах (22,7%). Зарегистрировано 32 (-13,5%) указанных ДТП, где погибли 17 (+70%) и ранены 35 (-29,5%) человек.

Более половины (61,8%) рассматриваемых ДТП совершены на регулируемых переездах без дежурного, причем на эти происшествия пришлось 86,7% смертельных случаев, число которых также значительно возросло и обусловило высокие темпы общего роста числа погибших на данных объектах. В 102 (-1%) ДТП погибли 65 (+38,3%) и ранен 101 (-31,8%) человек.

Еще около четверти (23%) из рассматриваемых происшествий совершено на регулируемых переездах с дежурным, в 38 (+8,6%) ДТП погибли 7 (+75%) и ранены 49 (+2,1%) человек.

На нерегулируемых переездах, как и в предшествующем году, совершено 25 ДТП, или 15,2%, погибли 3 (+200%) и были ранены 30 (-3,2%) человек.

[1] Федеральный закон от 20.04.2021 № 98-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Размер штрафа увеличился с одной до пяти тысяч рублей, при этом возможность оплаты административного штрафа в размере половины суммы наложенного административного штрафа была упразднена.

С участием подвижного состава железных дорог произошло немногим более половины (55,8%) ДТП на ж/д переездах, однако на них пришлось почти девять из десяти смертельных случаев (86,7%). Количество таких происшествий увеличилось на 9,5% (92), число погибших в них – на 38,3% (65), число раненых сократилось на 28,1% (87). Показатель тяжести последствий составил 43, то есть смертельные травмы получил практически каждый второй пострадавший участник.

Как показывает практика, наиболее эффективным средством предотвращения нарушений правил проезда ж/д переезда является обеспечение технической невозможности (по крайней мере, для автомобилей) совершения таких действий, в том числе посредством использования устройств заграждения.

На переездах, оснащенных шлагбаумами, совершено около пятой части (18,8%) от всех ДТП на переездах, доля смертельных случаев несколько ниже (10,7%), как и тяжесть последствий (15,7%). Однако количество таких ДТП возросло на 3,3% (31), число погибших в них – на 100% (8), число раненых сократилось на 10,4% (43). Основная часть этих ДТП – это столкновения ТС (как встречные, так и попутные), наезды на стоящие ТС, а также на препятствия (элементы оснащения переездов, помещения дежурных и т.д.). Из всех ДТП на переездах, оснащенных шлагбаумами, с участием подвижного состава железных дорог произошла только треть (35,5%, или 11), однако на них пришлись почти все смертельные случаи (7 из 8 погибших). При этом восемь из совершивших данные действия водителей находились в состоянии опьянения или имели его признаки, трое ранее были лишены права управления, а двое не имели его.

В темное время суток на ж/д переездах совершено более трети (38,2%) ДТП, на которые приходится более половины (54,7%) погибших, число которых возросло в два с половиной раза. В 63 (+3,3%) ДТП погиб 41 (+156,3%) и ранены 68 (-12,8%) человек. В сумерках, как и в предшествующем году, произошло 3 происшествия (погиб 1, ранены 3 человека).

Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния были выявлены при оформлении 38,2% ДТП на ж/д переездах. В 63 (-16%) таких ДТП погибли 32 (+33,3%) и ранены 62 (-50%) человека. В том числе почти в каждом четвертом (23,8%) случае при ДТП в темное время суток было зафиксировано отсутствие, недостаточность или неисправность искусственного освещения, зарегистрировано 15 (+36,4%) таких ДТП, в них погибли 14 (+366,7%) и ранены 17 (+75%) человек. Несоответствие ж/д переездов предъявляемым требованиям зафиксировано при 13 (-18,8%) ДТП, где погибли 12 (+20%) и ранены 9 (-50%) человек, отсутствие дорожных знаков – при 27 (+8%) ДТП, повлекших гибель 20 (+100%) и ранение 24 (-58,6%) человек. Недостатки зимнего содержания, как и в предыдущем году, зафиксированы в 6 случаях.

На переездах, оснащенных средствами фотовидеофиксации нарушений ПДД, совершено 8 (+300%) ДТП, погибли 4 (в 2022 году – 0) и ранены 8 (+166,7%) человек.

3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС в 2023 году, являлись несоответствие скорости конкретным условиям движения (24 054 ДТП, или 18,2% от их общего количества), нарушение правил проезда перекрестков (22 359 ДТП, или 16,9%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (13 959 ДТП, или 10,5%), неправильный выбор дистанции (12 639 ДТП, или 9,5%), нарушение правил проезда пешеходных переходов (11 203 ДТП, или 8,5%), выезд на полосу встречного движения[1] (11 058 ДТП, или 8,3%).

Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (3 805 погибших, или 26,2% от их общего числа), несоответствия скорости конкретным условиям движения (3 430, или 23,6%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (1 804, или 12,4%) (рис. 3.1).

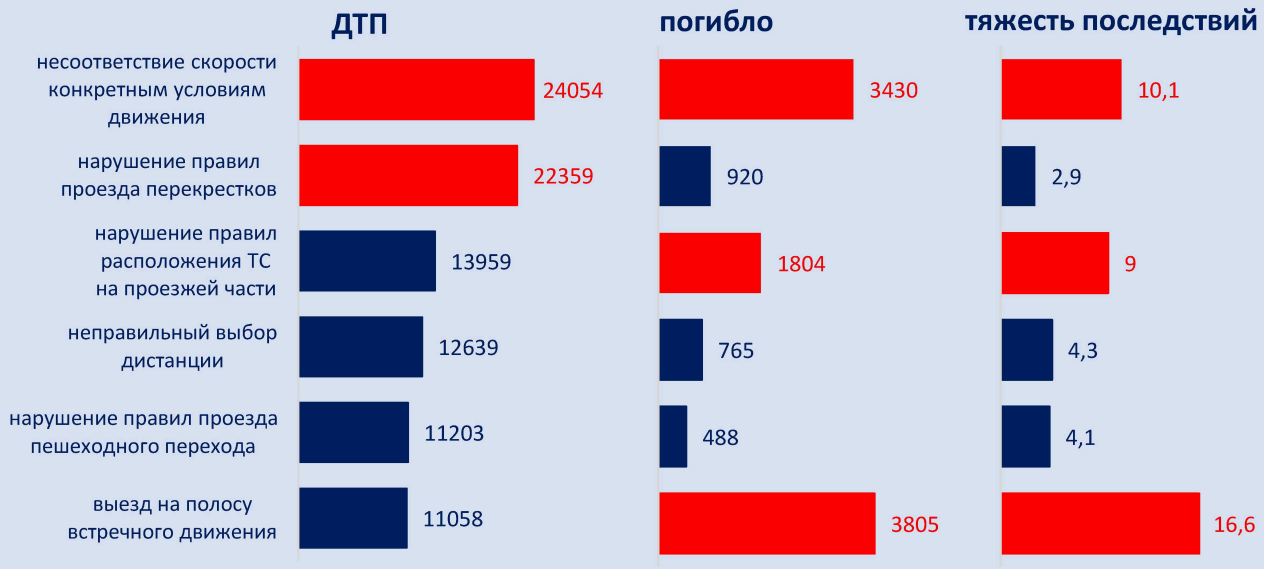


Рис. 3.1. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД, число погибших в них и тяжесть последствий

Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП из-за нарушения правил проезда ж/д переездов (42,1), выезда на полосу встречного движения (16,6), нарушения правил обгона (14,4), превышения установленной скорости движения (14,3).

Отмечен рост погибших из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (+1,3%, 3 430), несоблюдения очередности проезда (+1,5%, 921), неправильного выбора дистанции (+ 8,8%, 765), нарушения правил проезда пешеходных переходов (+9,9%, 488), выезда на полосу встречного движения (+8,4%, 3 805), превышения установленной скорости движения (+9,4%, 456), нарушения правил обгона (+16,6%, 414), нарушения правил перестроения (+20,9%, 110), нарушения требований дорожных знаков (+ 8,1%, 80), нарушения требований линий разметки (+ 45,2%, 45), эксплуатации транспортного средства с техническими неисправностями (+21,9%, 39), нарушения правил остановки и стоянки (+12,5%, 27).

[1] Выезд на полосу встречного движения в местах, где такой маневр разрешен, при повороте налево, развороте или объезде препятствия, в местах, где выезд на полосу встречного движения запрещен, а также движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением. Далее также – «ПВД».

3.1. АВАРИЙНОСТЬ ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

В 2023 году произошло 11 058 ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения, что составляет 8,3% от всех ДТП (в 2022 году – 8,6%). В данных происшествиях погибли 3 805 и ранены 19 171 человек, что составляет 26,2 и 11,5% от общего количества погибших и раненых соответственно (в 2022 году – 24,8 и 11,8%) (рис. 3.1.1).

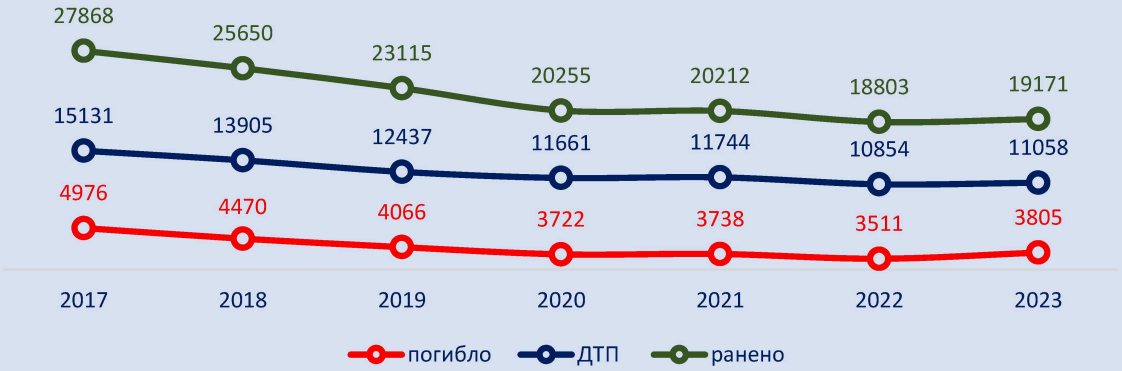


Рис. 3.1.1. Динамика количества ДТП и погибших в них из-за выезда на полосу встречного движения

Происшествия вследствие выезда на ПВД по-прежнему характеризуются высокой тяжестью последствий (16,6). В таких ДТП каждый шестой пострадавший получает смертельные травмы.

В 29 субъектах Российской Федерации зафиксирован рост всех трех основных показателей аварийности, связанной с выездом на ПВД, более чем в половине регионов (45) увеличилось число погибших. Наибольший рост числа погибших произошел в республиках Калмыкия (+208,3%, 74), Карелия (+250%, 21), Крым (+125,8%, 70), Саха (Якутия) (+116,7%, 13), Хакасия (+109,1%, 23), Хабаровском крае (+77,8%, 32), Брянской (+111,8%, 36), Волгоградской (+134,3%, 82), Ивановской (+76,9%, 23), Калининградской (+450%, 11), Калужской (+75%, 49), Орловской (+130%, 23), Сахалинской (+300%, 20), Тюменской (+110%, 63), Челябинской (+79,2%, 138) областях, г. Санкт-Петербурге (+200%, 9), Ханты-Мансийском автономном округе (+95,7%, 45).

Распределение рассматриваемых ДТП по месяцам показывает, что большинство из них зарегистрировано в зимний (январь, ноябрь, декабрь), а также летний период (август) (рис. 3.1.2).



Рис. 3.1.2. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, числа погибших и тяжести последствий по месяцам

В зимние месяцы наблюдается и максимальный удельный вес рассматриваемых происшествий среди всех ДТП. Аналогичная тенденция прослеживается и среди погибших, однако доли погибших в два раза и более превышают доли ДТП (рис. 3.1.3).



Рис. 3.1.3 Удельный вес ДТП, связанных с выездом на ПВД, и погибших в них среди всех ДТП и погибших

Большинство рассматриваемых ДТП и погибших в них зафиксировано в пятницу и выходные дни. Максимальное значение ДТП приходится на субботу (16,4%), погибших – на пятницу (16,8%) (рис. 3.1.4).

Наибольше количество ДТП, связанных с выездом на ПВД (62,9%, или 6 960), зарегистрировано в светлое время суток. На это время суток приходится и наибольшее число погибших (61,5%, или 2 340). Однако максимальный показатель тяжести последствий (23) зафиксирован в темное время суток на участках, не оборудованных наружным освещением (рис. 3.1.5).



Рис. 3.1.4. Распределение количества ДТП и числа погибших из-за выезда на ПВД по дням недели

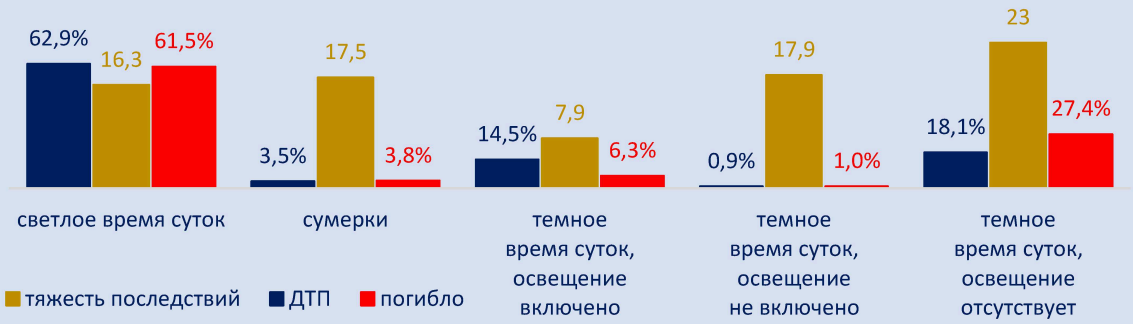


Рис. 3.1.5. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий происшествий, связанных с выездом на ПВД, в зависимости от освещенности

ДТП, связанные с выездом на ПВД, происходят преимущественно в период с 07:00 до 22:00 с пиковым значением с 17:00 до 18:00 (рис. 3.1.6).

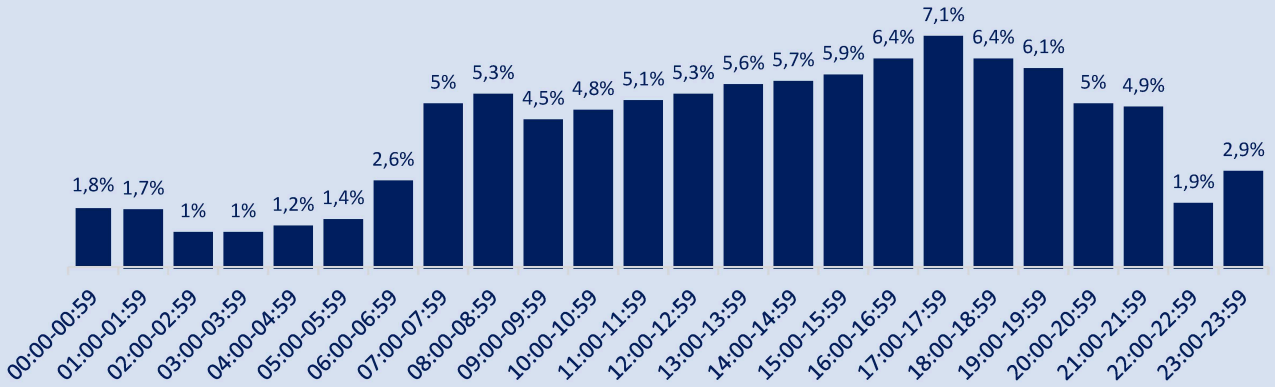


Рис. 3.1.6. Распределение удельного веса ДТП, связанных с выездом на ПВД, в течение суток

ДТП, произошедшие из-за выезда на ПВД, распределяются почти поровну между населенными пунктами (48,7%, или 5 385) и дорогами вне их границ (51,3%, или 5 673). При этом в НП зарегистрирована только четверть (23,9%, или 908) погибших, оставшиеся три четверти (76,1%, или 2 897) приходятся на дороги вне НП. Показатель тяжести последствий вне НП (22,4) более чем в два раза превышает аналогичный в НП (9,1) (рис. 3.1.7).

В населенных пунктах наибольшее количество рассматриваемых ДТП произошло на дорогах местного значения (65%, или 3 492). Наиболее высокий показатель тяжести последствий (16,8) зафиксирован на ФАД. Вне населенных пунктов половина (50%) рассматриваемых ДТП зарегистрирована на дорогах регионального или межмуниципального значения (2 830). Наиболее высокий показатель тяжести последствий (27,5) зафиксирован на ФАД (рис. 3.1.8).



Рис. 3.1.7. Долевое распределение количества ДТП и числа погибших из-за выезда на ПВД в зависимости от места совершения



Рис. 3.1.8. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, в зависимости от статуса дороги в населенных пунктах и вне НП

В целом на ФАД приходится половина (50%, или 1 879) погибших из-за выезда на ПВД, при этом доля ДТП составляет более четверти (29%, или 3228). Тяжесть последствий ДТП из-за выезда на ПВД на ФАД (25,5) в полтора раза выше, чем в таких же ДТП на дорогах регионального или межмуниципального значения (17,2), и почти в четыре с половиной раза выше, чем на дорогах местного значения (5,8) (рис. 3.1.9).



Рис. 3.1.9. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, и погибших в них в зависимости от статуса дороги

Наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД, произошло на дорогах с двумя полосами движения (82%, или 9 071), на эти происшествия пришлось и наибольшее число погибших (87,3%, или 3 321). Вместе с тем максимальное значение тяжести последствий (18,6) отмечено в ДТП, совершенных на трехполосных дорогах (рис. 3.1.10).



Рис. 3.1.10. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, и тяжести последствий в зависимости от количества полос движения

Рассматривая показатели аварийности, связанной с выездом на ПВД, следует отметить, что большинство ДТП (67,6%, или 7 491) регистрировались в местах, где выезд на нее разрешен (обгон и т.д.). В местах, где выезд на ПВД запрещен, произошло более четверти (25,9%, или 2 868) происшествий. Кроме того, тяжесть последствий ДТП, связанных с выездом на ПВД в разрешенных местах (17,8), выше, чем в местах, где выезд на ПВД запрещен (15,3) (рис. 3.1.11).

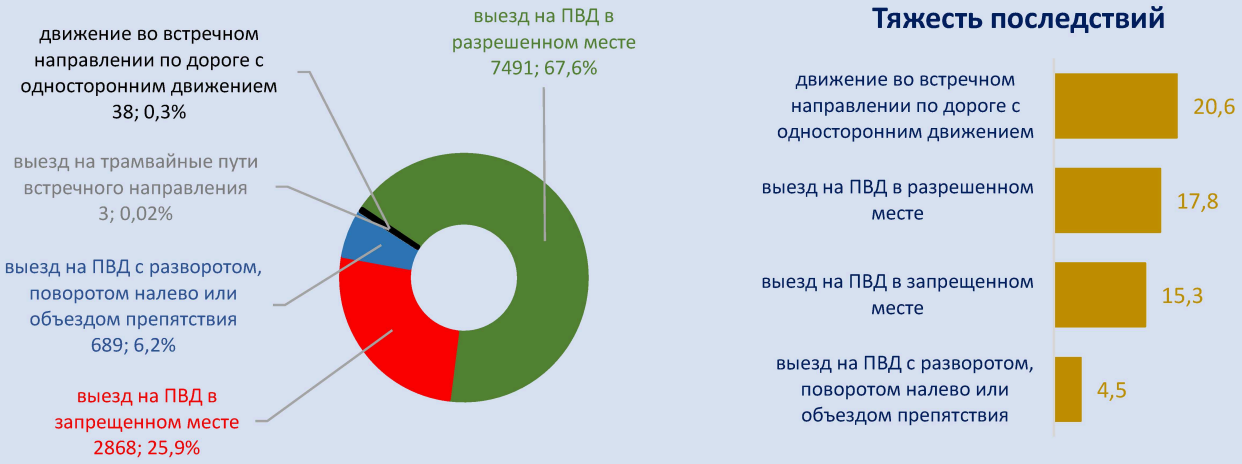


Рис. 3.1.11. Обстоятельства выезда на ПВД и тяжесть последствий[1]

Абсолютное большинство (91%, или 10 088) ДТП, зарегистрированных по причине выезда на полосу встречного движения, – столкновения транспортных средств. Число погибших и раненых в данных ДТП составило 3 652 (96%) и 17 924 (93,5%) человека соответственно. Данные происшествия составляют почти пятую часть (17,2%) всех столкновений ТС, погибшие – более половины (53,4%) от всех погибших при столкновениях (рис. 3.1.12).

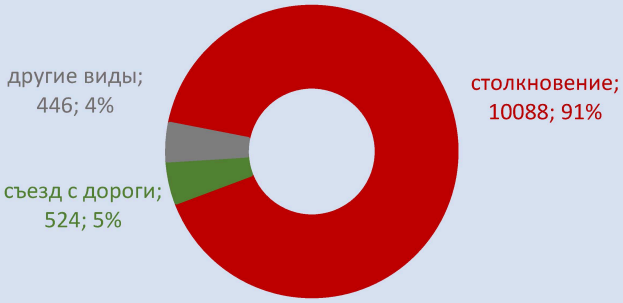


Рис. 3.1.12. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, по видам

Более двух третей (69,9%, или 6 848) столкновений ТС, связанных с выездами на ПВД, совершено в местах, где выезд на ПВД разрешен, при этом число погибших составляет почти три четвертых (74,2%, или 2 711). Такие происшествия имели достаточно высокую тяжесть последствий (18,3), и она выше, чем в предшествующем году (17,2).

Более четверти (25,7%, или 2 589) столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД, совершено в местах, где выезд на ПВД запрещен. На эти происшествия приходится каждый четвертый (24,2%; 885) погибший (рис. 3.1.13)[1]. Четвертый год подряд отмечается рост трех основных показателей таких происшествий.

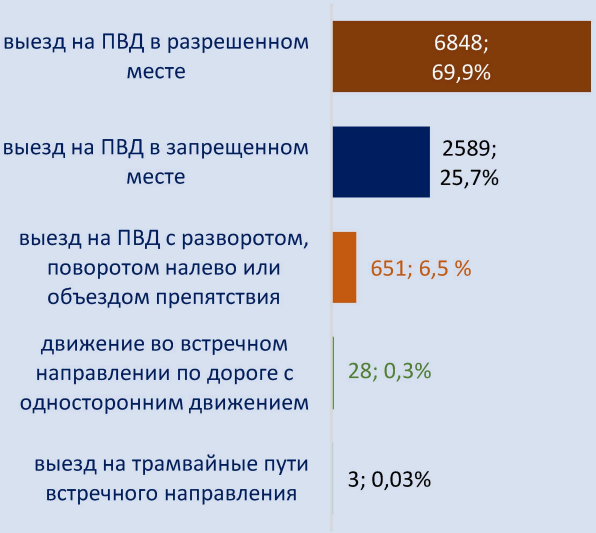


Рис. 3.1.13. Количество ДТП, связанных с выездами на ПВД, и приведших к столкновению ТС, и их доля по условиям выезда на ПВД

Подавляющее большинство (87,6%, или 6 001) столкновений, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено, произошло на дорогах с двумя полосами движения. На эти происшествия приходится 91,4% (2 478) от всех погибших в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено.

[1] В связи с тем, что при одном столкновении ТС могло быть зарегистрировано несколько непосредственных нарушений, связанных с выездом на ПВД, сумма будет превышать общее число ДТП, связанных с выездом на ПВД.

На дороги с двумя полосами движения приходится около трех четвертых ДТП (71,5%, или 1 852) и смертельных случаев (76,7%, или 679) в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это запрещено. Количество таких ДТП увеличилось на 16,3%, число погибших – на 30,8%, раненых – на 14%.

Практически каждый четвертый пострадавший получил смертельные травмы в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено, на дорогах с тремя полосами движения (рис. 3.1.14).



Рис. 3.1.14. Количество столкновений, связанных с выездом на ПВД в разрешенных и запрещенных местах, и тяжесть их последствий на дорогах с разным количеством полос движения

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах в разрешенных местах, на ФАД приходится 30,7% (1 841) ДТП, однако число погибших составляет 49,9% (1 237). Среди аналогичных происшествий на двухполосных дорогах в запрещенных местах на ФАД приходится 33,5% (620), однако число погибших также значительно больше – 47,1% (320). Столкновения, связанные с выездом на ПВД на двухполосных ФАД, как в разрешенных, так и в запрещенных местах, имеют высокую тяжесть последствий – 28,2 и 22,4 соответственно (рис. 3.1.15).



Рис. 3.1.15. Количество столкновений, связанных с выездом на ПВД, на дорогах с двумя полосами движения в разрешенных и запрещенных местах, и тяжесть их последствий в зависимости от статуса дороги

Почти девять из десяти (88,6%, или 7 302) столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошло при встречном движении ТС. При попутном или пересекающемся[1] направлении произошло 9,4% (772) ДТП (рис. 3.1.16). На ДТП, произошедшие при встречном движении ТС, приходятся практически все летальные случаи (97,1%, или 3 099).

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошедших при встречном движении ТС, наибольшее количество (70,6%, или 5 152) не связано с обгоном или выполнением иного маневра. При выполнении обгона произошло более пятой части (22,5%, или 1 641) рассматриваемых происшествий (рис. 3.1.17). Распределение погибших в целом соответствует распределению ДТП: на случаи, не связанные с обгоном или выполнением какого-либо иного маневра, приходится 71,3% (2 211) погибших, на случаи, связанные с обгоном, – 25,4% (788).

Распределение встречных столкновений на ПВД на двухполосных дорогах как в разрешенных, так и в запрещенных местах показывает, что в большинстве случаев (73 и 72,8% соответственно) они не связаны с выполнением обгона или иного маневра (рис. 3.1.18).

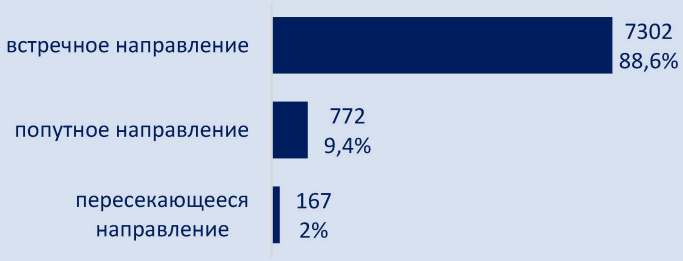


Рис. 3.1.16. Распределение столкновений, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения, в зависимости от направления движения ТС



Рис. 3.1.17. Распределение столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения при движении ТС во встречном направлении в зависимости от выполняемого маневра

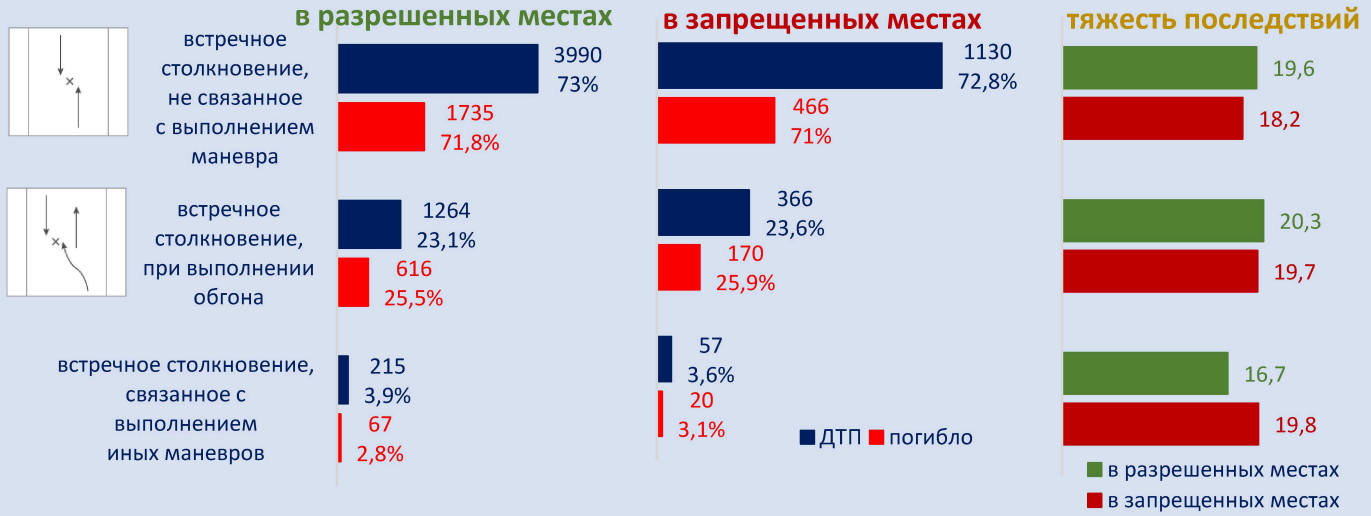


Рис. 3.1.18. Распределение столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения при движении ТС во встречном направлении в зависимости от выполняемого маневра

[1] До ДТП транспортные средства двигались в перпендикулярном или ином невстречном или попутном направлении.

Почти в четверти (24,8%, или 2 743) ДТП, связанных с выездом на ПВД, зафиксированы НДУ, в данных происшествиях погибли 774 (20,3%) человека. Наиболее часто на местах рассматриваемых ДТП фиксировалось отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (45,5%), недостатки зимнего содержания (29%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (13,3%), неудовлетворительное состояние обочин (8,4%), отсутствие тротуаров (8%). Наибольшим показателем тяжести последствий характеризуются происшествия, при совершении которых выявлено неудовлетворительное состояние обочин (17,7) (рис. 3.1.19).

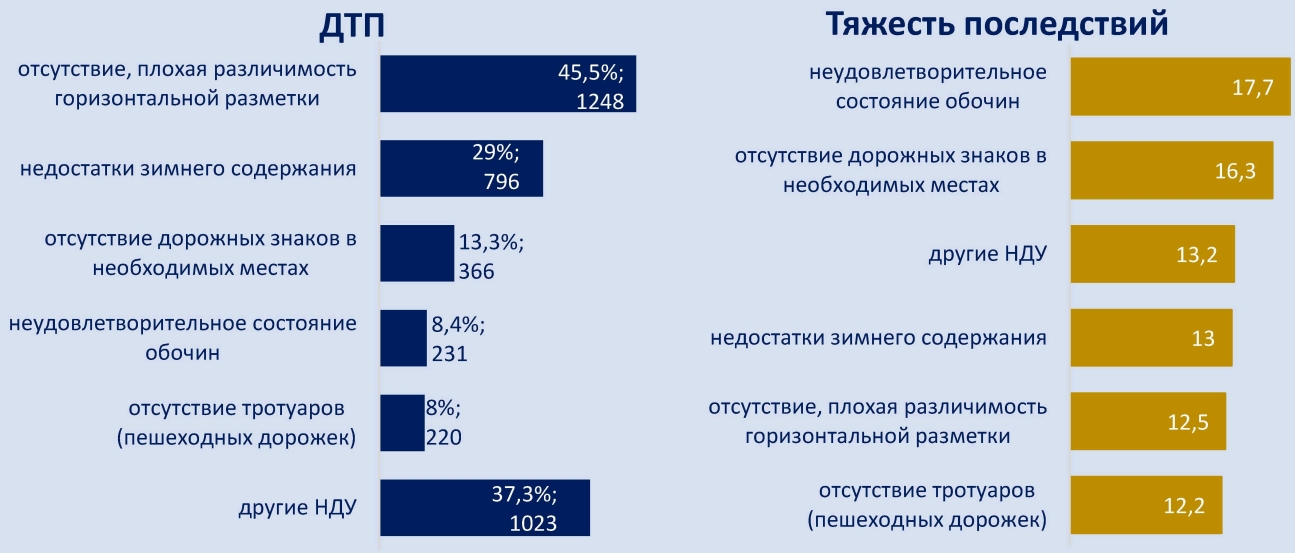


Рис. 3.1.19. Распределение ДТП с НДУ, связанных с выездом на полосу встречного движения, и тяжесть последствий[1]

Учитывая, что в зимнее время отмечается наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД, следует отметить, что 35% (1 093) из них регистрируется в местах, обработанных противогололедными материалами, вторыми по доле (23%) стали происшествия на сухом покрытии, третьими – на мокром (15%). Наибольшая тяжесть последствий характерна для ДТП, произошедших на проезжей части, обработанной противогололедными материалами (18), мокрой (19) и сухой (21) (рис. 3.1.20).

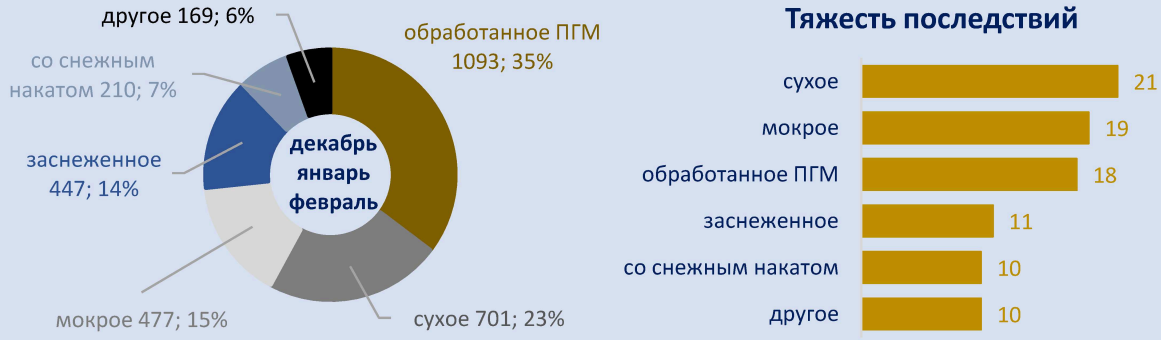


Рис. 3.1.20. Распределение количества ДТП из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, в зимние месяцы в зависимости от состояния дорожного покрытия и тяжесть последствий

[1] В связи с тем, что в одном ДТП может быть выявлено несколько конкретных НДУ, сумма значений будет превышать общее количество и долю ДТП с НДУ.

В 96% случаев на местах совершения ДТП, произошедших при выезде на ПВД, зафиксировано отсутствие разделительной полосы (10 603 ДТП). Наличие разделительной полосы, выделенной только разметкой, зафиксировано в 3% случаев (297), разделительной полосы в виде барьера (металлического или железобетонного) или с грунтовым покрытием – всего в 1% случаев (158).

Подавляющее большинство (80,9%, или 8 946) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершено на прямых в плане участках дорог, на эти происшествия приходится и наибольшее число погибших (82,6%, или 3 143). Исходя из продольного профиля дороги, наибольшее количество рассматриваемых ДТП (89%, или 9 845) совершено на горизонтальных участках, на них приходится почти девять из десяти погибших (87%, или 3 309). Наибольшую тяжесть последствий (21,4) имеют происшествия на вершине подъема (в начале спусков) (рис. 3.1.21).



Рис. 3.1.21. Распределение количества ДТП из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, в зависимости от элемента плана и продольного профиля дороги и тяжесть последствий

Почти две трети (59,3%) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершается водителями в возрасте 20-44 года, на эти происшествия приходится 57,2% погибших. Тяжесть последствий постепенно увеличивается с возрастом водителей (исключение составляет возрастная категория 80 лет и старше). Максимальные значения зафиксированы в ДТП, совершенных водителями в возрасте 70-74 года (19,3), на данные происшествия приходится 2% происшествий соответственно (рис. 3.1.22).

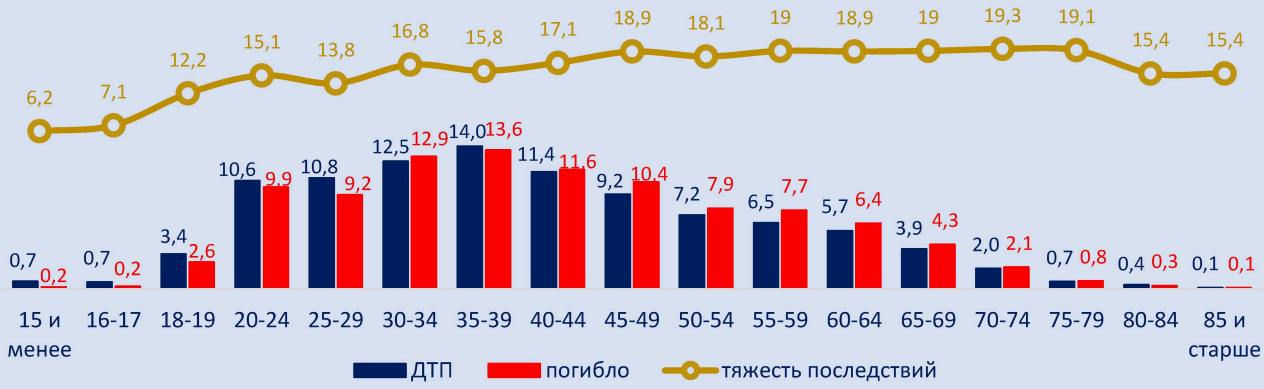


Рис. 3.1.22. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий из-за выезда на ПВД в зависимости от возраста водителей

Почти половина (40,6%) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершена водителями, стаж управления ТС которых составляет 5-19 лет. На эти ДТП приходится аналогичная доля (40,1%) погибших. Наибольший показатель тяжести последствий имеют ДТП, совершенные водителями, имеющими стаж 15-19 лет (18,8) (рис. 3.1.23).

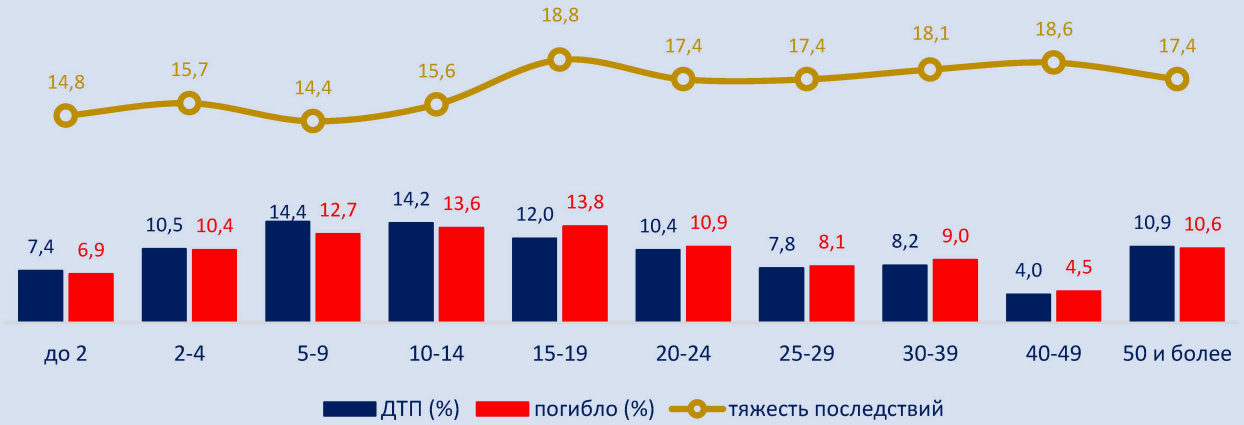


Рис. 3.1.23. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий из-за выезда на ПВД в зависимости от водительского стажа

Почти в каждом пятом (17,7%, или 1 959) ДТП, связанном с выездом на ПВД, водители находились в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В этих происшествиях погибли 789 человек, что составило 20,7% от общего числа погибших при выезде на ПВД. Тяжесть последствий происшествий с участием таких водителей выросла по сравнению с предшествующим годом и составила 19,4 (показатель 2022 года – 18,9).

Почти каждое десятое (7,9%, или 871) происшествие совершено лицами, не имеющими права на управление ТС[1]. На них также приходится 7,3% (278) смертельных случаев. Тяжесть последствий таких ДТП составила 17.

ДТП, связанные с выездом на ПВД, в которых виновниками стали лица, лишенные права управления составили 2,1% (233), в данных происшествиях погибли 89 и ранены 418 человек. Показатель тяжести последствий составил 17,6.

3.2. АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ

В 2023 году почти пятая часть (19,7%, или 26 106) всех ДТП связана с нарушением скоростного режима движения. На данные происшествия пришлось более четверти (26,8%, или 3 881) погибших и почти пятая часть (19,9%, или 33 174) раненых. При этом количество ДТП возросло на 8,6%, число погибших – на 2,2%, раненых – на 8%. Рост показателей аварийности отмечается пятый год подряд.

ДТП, связанные с нарушением скоростного режима движения, включают происшествия, произошедшие из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (92%) и превышения установленной скорости движения (8%) (рис. 3.2.1).

[1] Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление ТС конкретной категории, которым они управляли в момент ДТП.



Рис. 3.2.1. ДТП, связанные с нарушением скоростного режима

В 31 субъекте зафиксировано увеличение всех трех основных показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима движения: республиках Башкортостан, Бурятия, Калмыкия, Карелия, Северная Осетия – Алания, Хакасия, Забайкальском, Камчатском, Красноярском, Пермском, Приморском, Ставропольском краях, Архангельской, Ивановской, Иркутской областях, Кемеровской области – Кузбассе, Кировской, Курганской, Липецкой, Магаданской, Новосибирской, Оренбургской, Ростовской, Самарской, Свердловской, Тамбовской, Тульской, Челябинской, Ярославской областях, г. Москве, Еврейской автономной области.

Почти две трети (62,8%, или 16 395) рассматриваемых ДТП зафиксировано в светлое время суток, на них приходится чуть больше половины (54,5%, или 2 113) погибших. При этом на 37,2% ДТП в темное время суток приходится 45,5% погибших. Тяжесть последствий в темное время суток (12,7) значительно выше, чем в светлое время суток (9,1) (рис. 3.2.2).

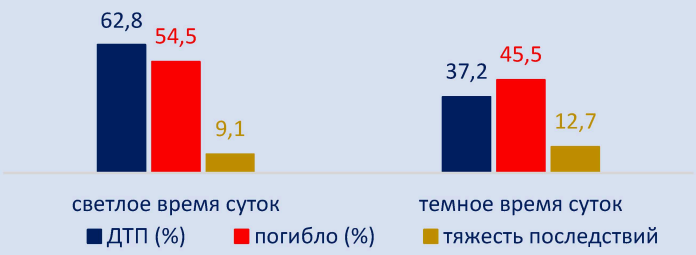


Рис. 3.2.2. Распределение показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима в зависимости от освещенности

Происшествия, связанные с нарушением скоростного режима, чаще всего фиксируются в выходные дни. В субботу и воскресенье зарегистрировано 8 722 ДТП, что составляет более трети (33,4%) от общего количества рассматриваемых происшествий. Распределение погибших по дням недели имеет схожую тенденцию – на выходные дни приходится 36,7% (1 424) (рис. 3.2.3).

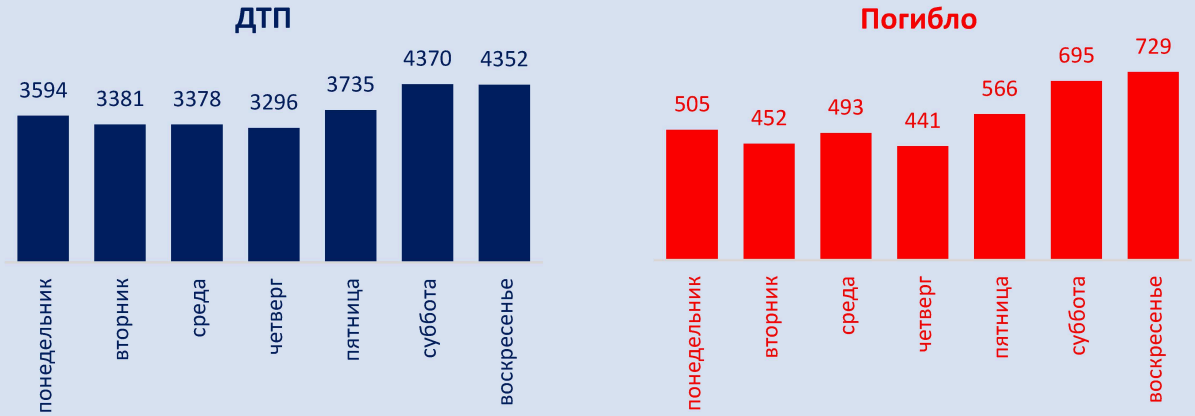


Рис. 3.2.3. Распределение ДТП, связанных с нарушением скоростного режима, в зависимости от дня недели

Наибольшие показатели аварийности из-за нарушений скоростного режима регистрировались в июле и августе. Увеличение показателей началось с мая, а снижение – с ноября (рис. 3.2.4).



Рис. 3.2.4. Распределение показателей аварийности из-за нарушений скоростного режима по месяцам

Нарушения скоростного режима в большинстве случаев (33%, или 8 611) фиксировались при съездах с дороги, столкновениях (16,6%, или 4 337), наездах на препятствие (14,7%, или 3 825), наездах на пешехода (11,7%, или 3 061). В случаях наездов на пешеходов из-за нарушений скоростного режима показатель тяжести последствий (16,1) почти двукратно превышает этот же показатель среди других видов ДТП (рис. 3.2.5).

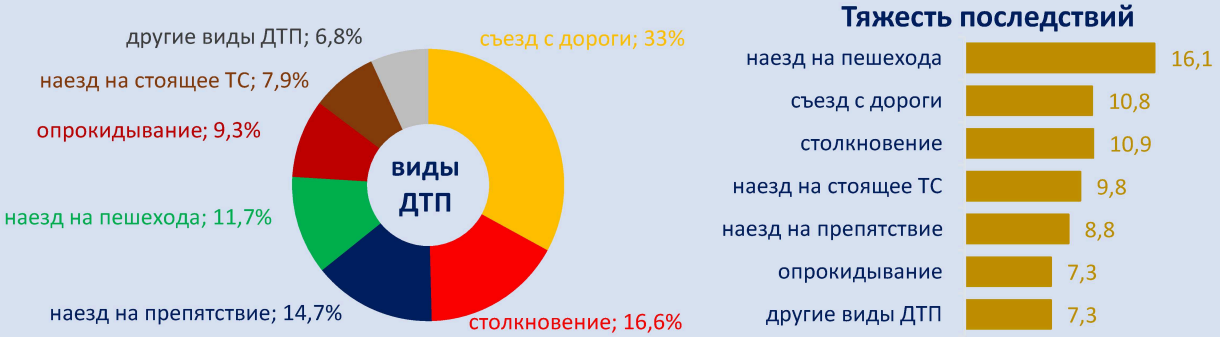


Рис. 3.2.5. Распределение видов ДТП из-за нарушения скоростного режима и тяжесть их последствий

Более половины ДТП (58,8%, или 15 344), связанных с нарушением скоростного режима, произошло в НП. При этом большая доля погибших (57,4%, или 2 228) приходится на дороги вне НП. Тяжесть последствий вне НП (13,3) более чем в полтора раза выше, чем в НП (8,2) (рис. 3.2.6).

Вне НП более половины рассматриваемых ДТП (53,8%, или 5 786) и погибших (53,6%, или 1 194) приходится на региональные и межмуниципальные дороги. Наибольший показатель тяжести последствий (14) имеют ДТП, зарегистрированные на федеральных автомобильных дорогах.

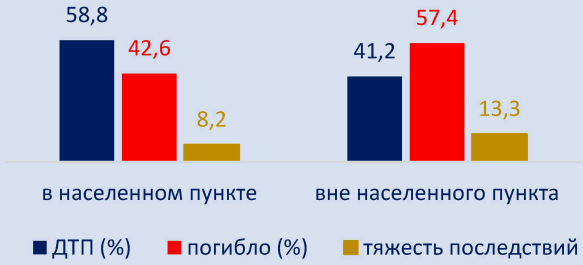


Рис. 3.2.6. Распределение показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима в зависимости от места совершения

Необходимо обратить внимание на участки федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через НП. На этих участках зарегистрировано чуть больше четверти (25,6%, или 3 926) от всех рассматриваемых ДТП в НП, однако доля погибших значительно выше и приближается к половине (42,1%, или 696) (рис. 3.2.7).

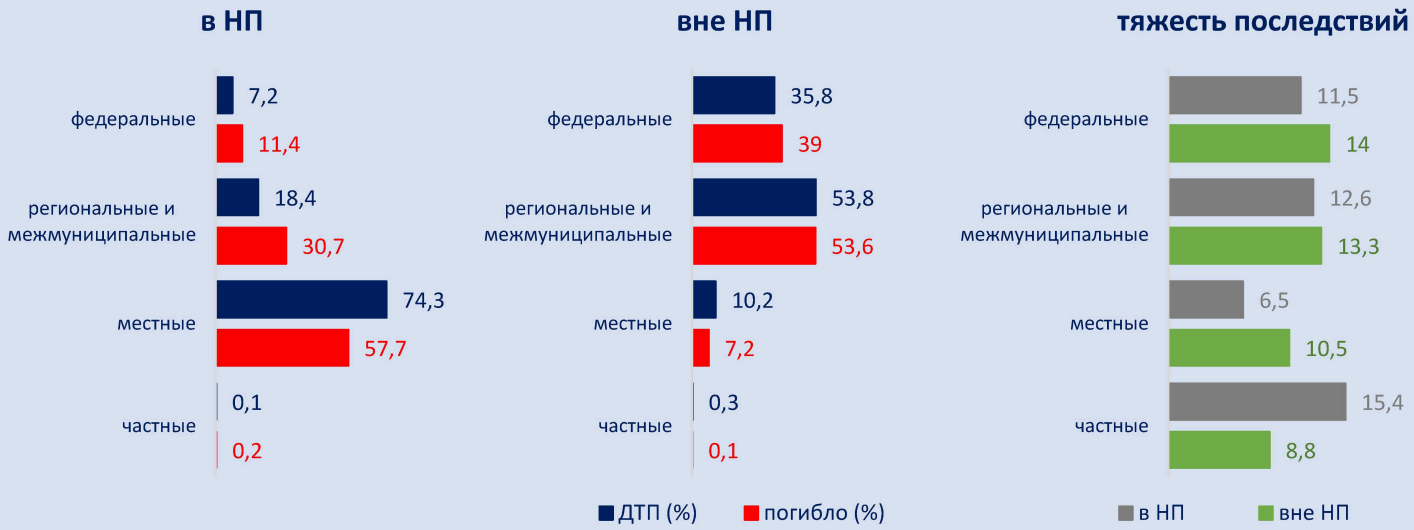


Рис. 3.2.7. Распределение показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима в зависимости от места совершения

В зависимости от типа объектов УДС на месте ДТП почти три четверти (70% или 18 904) ДТП зарегистрированы на участках без дополнительных объектов УДС (перегон). Эти участки отмечаются и наиболее высоким показателем тяжести последствий (11,5) (рис. 3.2.8).



Рис. 3.2.8. Распределение ДТП в зависимости от объекта УДС на местах ДТП

Как и количество соответствующих участков, большинство происшествий из-за превышения скоростного режима зарегистрировано в местах с ограничением максимальной скорости движения не более 60 км/ч (42,6%) и 90 км/ч (35,1%). Однако наибольшая доля погибших (49,5%) приходится на участки с ограничением скорости более 90 км/ч (рис. 3.2.9).

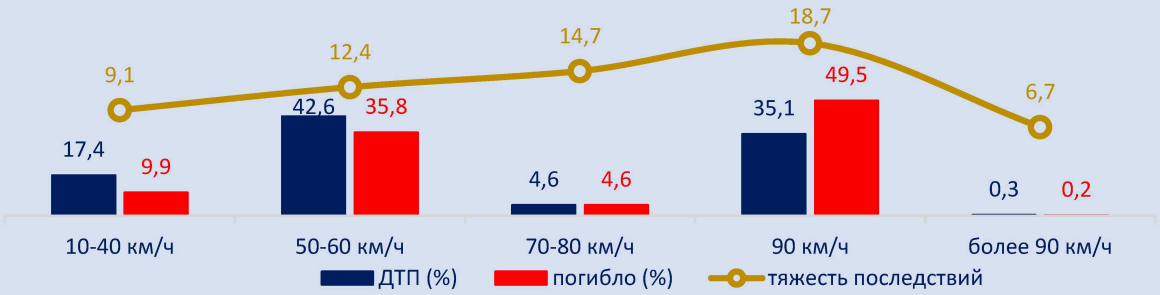


Рис. 3.2.9. Распределение показателей аварийности из-за превышения скоростного режима в зависимости от действующего ограничения максимальной скорости движения

Чаще остальных ДТП из-за нарушений скоростного режима совершались водителями в возрасте 30-39 лет. По их вине зарегистрировано 6 860 ДТП, что составляет 28% от всех ДТП из-за нарушений скоростного режима (рис. 3.2.10).

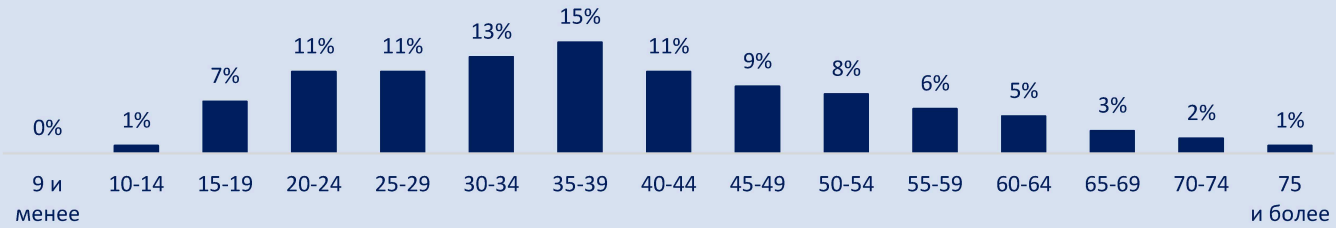


Рис. 3.2.10. Распределение ДТП из-за нарушений скоростного режима в зависимости от возраста водителя

Более трети (37,1%) ДТП из-за нарушений скоростного режима совершено водителями, стаж управления ТС которых составляет 5-19 лет. На эти происшествия приходится 36,2% погибших. Практически каждое пятое (19,1%) ДТП данного вида совершено водителями со стажем управления ТС 50 лет и более. Наибольший показатель тяжести последствий (12,3) отмечен в ДТП, совершенных водителями, стаж которых составляет 20-24 года (рис. 3.2.11).

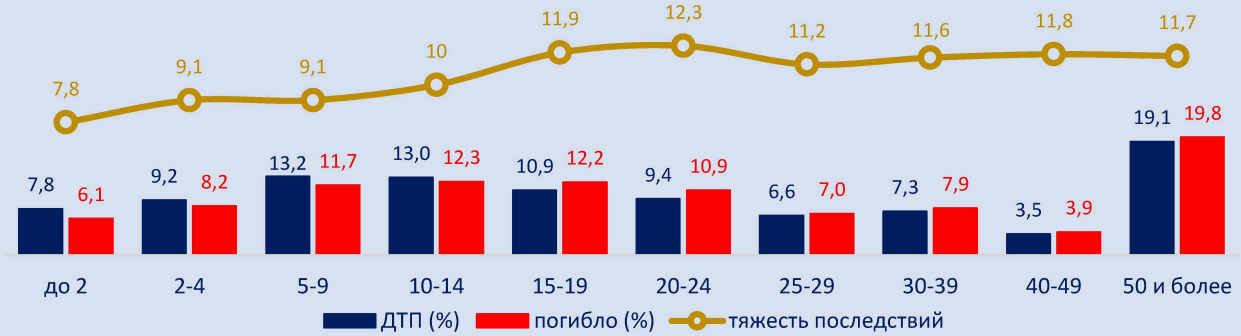


Рис. 3.2.11. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий из-за нарушений скоростного режима в зависимости от стажа водителя

Почти в каждом пятом ДТП (19,1%, или 4 978), связанном с нарушением скоростного режима, виновный водитель находился в состоянии опьянения или отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. На эти ДТП пришлось более трети (34,7%, или 1 345) погибших. Указанные происшествия характеризуются высокой тяжестью последствий (18,6).

Каждое шестое (16,7%, или 4 350) происшествие, связанное с нарушением скоростного режима, совершено лицами, не имеющими права на управление ТС либо лишенными такого права[1]. На эти ДТП приходится почти пятая часть (18,6%, или 721) смертельных случаев. Необходимо отметить, что количество таких ДТП увеличилось на 15,7%, число погибших в них – на 3,3%, раненых – на 13,3%.

3.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ

В 2023 году отмечено снижение на 3,4% (13 940) количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками[2], число погибших в таких происшествиях снизилось на 4,1% (3 413), раненых – на 3,5% (18 150). Несмотря на это, проблематика аварийности с участием водителей с признаками опьянения остается актуальной, так как данные происшествия составляют более десятой части (10,5%) в общем количестве ДТП, а погибшие – почти четверть (23,5%) среди всех погибших. Необходимо в очередной раз обратить внимание на то, что доля погибших по-прежнему более чем в два раза превышает долю ДТП. Показатель тяжести последствий таких ДТП составил 15,8, что почти в два раза выше, чем средний показатель всех ДТП (8) (рис. 3.3.1).



Рис. 3.3.1. Динамика основных показателей аварийности с участием водителей с признаками опьянения

Увеличение количества происшествий с участием водителей с признаками опьянения отмечено в 27 субъектах. Рост числа погибших в таких ДТП произошел в 31 регионе, в том числе наиболее существенный – в республиках Дагестан (+120%, 22), Северная Осетия – Алания (+56,3%, 25), Тыва (+75,9%, 51), Астраханской (+137,5%, 19), Ивановской (+45,5%, 32), Курганской (+73,3%, 52), Магаданской (+42,9%, 10), Челябинской (+71,2%, 89) областях, г. Севастополе (+100%, 8), Ямало-Ненецком автономном округе (+100%, 4).

Особое внимание стоит обратить на Еврейскую автономную область, в которой погибшие в ДТП с участием водителей с признаками опьянения составляют более половины (54,5%, или 12 из 22 погибших) от всех погибших в ДТП, зарегистрированных в данном субъекте Российской Федерации.

В 2023 году отмечено снижение на 14,4% (27 950) количества ДТП без пострадавших с участием водителей с признаками опьянения, а также на 12,9% (277) количества ДТП с пострадавшими, не включенных в официальную статистическую информацию (277) (рис. 3.3.2).

---

[1] Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление ТС конкретной категории, которым они управляли в момент ДТП, и лишенные права управления ТС.

[2] Водители, которые управляли транспортными средствами в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Далее также «водители с признаками опьянения».

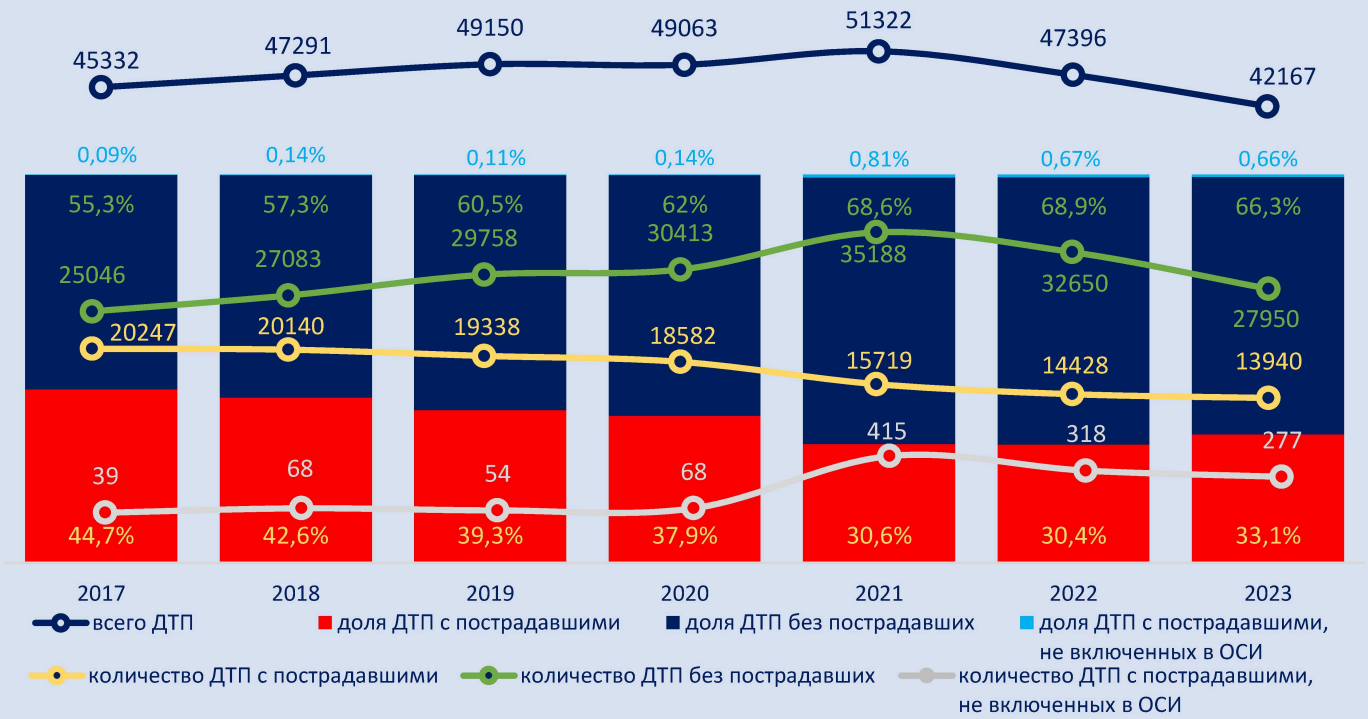


Рис. 3.3.2. Соотношение и динамика ДТП с участием водителей с признаками опьянения с пострадавшими и без пострадавших

Водители, имеющие признаки опьянения, были виновны в 9 из 10 ДТП (92%), в которых участвовали. В 2023 году зарегистрировано 12 822 таких ДТП, в которых погибли 3 133 и ранены 16 755 человек. Удельный вес числа погибших составил 91,8%, раненых – 92,3% от общего числа погибших и раненых в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения соответственно (рис. 3.3.3).

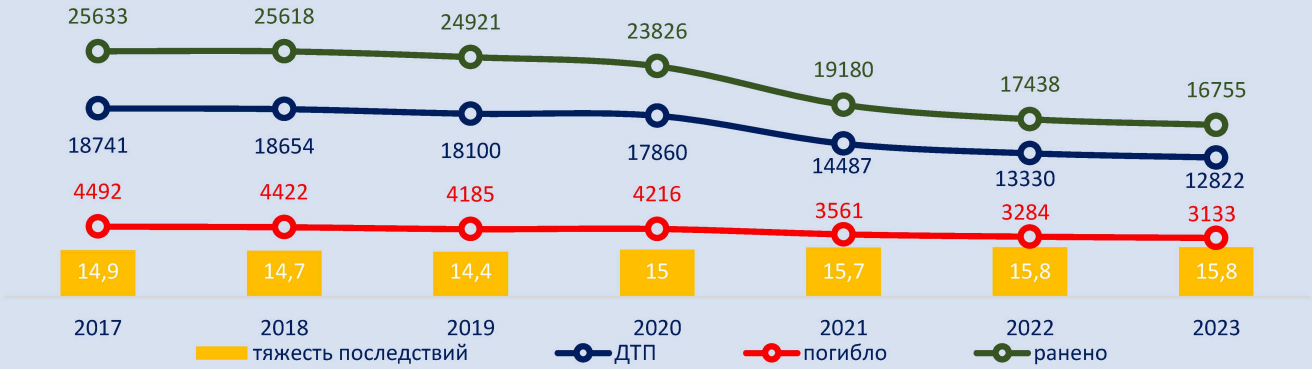


Рис. 3.3.3. Динамика основных показателей аварийности по вине водителей с признаками опьянения

Нарушение скоростного режима движения[1] стало наиболее распространенной причиной совершения ДТП водителями с признаками опьянения. По этой причине совершено более трети (38,8%, или 4 978) ДТП, на которые также пришлась практически половина погибших (43%, или 1 345) и треть раненых (35,1%, или 5 879). Количество таких происшествий снизилось на 2,5%, число погибших – на 1,8%, число раненых – на 0,5%.

[1] Несоответствие скорости конкретным условиям движения и превышение установленной скорости движения транспортного средства.

Удельный вес происшествий, совершенных водителями с признаками опьянения, среди всех ДТП, произошедших по причине нарушения скоростного режима движения, составил 19,1%, при этом удельный вес погибших в полтора раза выше – 34,7% (рис. 3.3.4, 3.3.5).



Рис. 3.3.4. Распределение удельного веса ДТП, совершенных по вине водителей с признаками опьянения, и погибших в них по видам нарушений ПДД (%)[1]

Второй по распространенности причиной является нарушение правил расположения ТС на проезжей части. Зарегистрировано 2 954 таких ДТП (23%), в которых погибли 703 (22,4%) и ранены 3 614 (21,6%) человек. Необходимо отметить снижение показателей аварийности: количества ДТП – на 7,9%, числа погибших – на 8,8%, раненых – на 6,4%. Среди всех ДТП, произошедших из-за данного нарушения, по вине водителей с признаками опьянения совершено более пятой части (21,2%) происшествий, на которые приходится более трети погибших (39%) (рис. 3.3.4, 3.3.5).

Выделяются также ДТП из-за выезда на полосу встречного движения[2]. Всего совершено 1 959 (-4,7%) таких происшествий (15,3% от всех ДТП, произошедших по вине водителей с признаками опьянения), в которых погибли 789 (-2,1%) и ранены 3 272 (-5,6%) человек (25,2 и 19,5% соответственно). Обращает на себя внимание полуторакратное превышение удельного веса погибших над аналогичным показателем ДТП (рис. 3.3.4).

В ДТП, произошедших из-за неправильного выбора дистанции, несоблюдения очередности проезда, непредоставления преимущества в движении пешеходу[3], допущенных водителями с признаками опьянения, доля погибших в два раза или более превосходит долю происшествий в общей структуре аварийности по данным причинам (рис. 3.3.4, 3.3.5).



Рис. 3.3.5. Удельный вес ДТП, совершенных водителями с признаками опьянения, и погибших в них в общей структуре аварийности по конкретной причине (%)

---

[1] Одновременно водителем может быть допущено несколько нарушений, в результате чего сумма соответствующих показателей будет превышать 100%.

[2] Выезд на полосу встречного движения в местах, где такой маневр разрешен, при повороте налево, развороте или объезде препятствия, в местах, где выезд на полосу встречного движения запрещен, движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением, а также выезд на трамвайные пути встречного направления.

[3] Включая нарушение правил проезда пешеходного перехода.

Среди нарушений ПДД, которые не являлись непосредственной причиной совершения ДТП, но устанавливались при фиксации обстоятельств происшествия[1], значительную долю составляют следующие: несоблюдение требований ОСАГО (37,4% ДТП), управление ТС при отсутствии права управления[2] (35,1%), нарушение правил применения ремней безопасности (19,9%) (рис. 3.3.6).



Рис. 3.3.6. Распределение ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, и погибших в них по видам сопутствующих нарушений ПДД (%)[3]

Необходимо отметить происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения, у которых отсутствовало право управления ТС. Они составляют более трети (33,3%, или 4 897) от общего количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения, доля погибших – 32,7% (1 117) и раненых – 37,7% (6 318). Количество ДТП увеличилось на 1,9%, число погибших – на 2,1%, раненых – на 0,9%.

По-прежнему заслуживают особого внимания происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения, лишенных права управления ТС. Произошло 964 таких ДТП, что составляет 6,9% от общего количества происшествий с участием водителей с признаками опьянения. В этих происшествиях погибли 235 и ранены 1 299 человек (6,9 и 7,2% от всех погибших и раненых в ДТП с участием водителей с признаками опьянения). При снижении количества ДТП и числа раненых на 1,8 и 0,8% соответственно, число погибших увеличилось на 4,9%.

Среди всех ДТП с участием водителей, лишенных права управления ТС, факты управления ТС водителем с признаками опьянения составили почти половину (49,5%). При этом на такие ДТП приходится почти две трети (61,4%) всех погибших в происшествиях, в которых участвовали водители, лишенные права управления.

Почти половина (43,4%, или 1 482) всех погибших в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения приходится на ДТП, в которых зафиксированы нарушения правил применения ремней безопасности самим водителем, а также перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, в нарушение п. 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации.

[1] Далее – «сопутствующие нарушения».

[2] Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление конкретной категорией ТС, которым они управляли в момент ДТП, и лишенные права управления ТС.

[3] Возможно, что одновременно допущено несколько нарушений, в результате чего сумма соответствующих показателей будет превышать 100%.

Вид опьянения или поведение[1] водителя

В 2023 году среди всех ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, в большинстве (75,5%, или 10 529) случаев они находились в состоянии алкогольного опьянения, при этом долевое значение несколько выше, чем в 2022 году (74,8%). В таких ДТП погибли 3 056 человек, что составило 89,5% от общего числа погибших в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения (в 2022 году – 90,5%).

Водители в состоянии наркотического опьянения стали участниками 1 022 ДТП, или 7,3% от всех происшествий с участием водителей, имеющих признаки опьянения. Удельный вес погибших составил 7,4% (252 человека). Необходимо отметить увеличение основных показателей аварийности таких происшествий. Количество ДТП увеличилось на 7,5%, число погибших – на 8,6%, раненых – на 6,5%.

Почти каждый пятый (17,4%, или 2 429) из имевших признаки опьянения водителей отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Удельный вес погибших в таких происшествиях составил 3,3% (113 человек), что примерно равно долевому значению 2022 года (3,4%). Количество таких ДТП снизилось на 10,5%, число погибших в них – на 3,4%, раненых – на 8,9%.

Отдельно необходимо отметить ДТП, причастные к которым водители (с их слов) употребили алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после ДТП. Зарегистрировано 767 (-5,8%) таких ДТП, в которых погибли 48 (+2,1%) и ранены 929 (-10%) человек (рис. 3.3.7). Поскольку достоверно установить время употребления таких веществ не представляется возможным, не исключено, что в момент ДТП водители уже находились в состоянии опьянения.



Рис. 3.3.7. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения и погибших в них по видам опьянения (поведения) водителя

Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения (18,6), при этом по сравнению с прошлым годом этот показатель несколько снизился (2022 год – 19). Увеличением с 14,4 до 14,6 также характеризуется тяжесть последствий ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии наркотического опьянения.

Наибольшее значение коэффициента виновности характерно для водителей, совершивших ДТП в состоянии алкогольного опьянения (93,9) (рис. 3.3.8).



Рис. 3.3.8. Тяжесть последствий и коэффициент виновности в зависимости от вида опьянения (поведения)

[1] В данном случае под поведением водителей понимаются действия после ДТП, выраженные в невыполнении законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также в употреблении алкоголя, наркотических и иных запрещенных веществ до проведения освидетельствования или принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Время и место совершения ДТП

В течение года наибольшие значения показателей аварийности с участием водителей, имеющих признаки опьянения, фиксируются в период с июня по сентябрь. При этом удельный вес ДТП в общем их количестве в конкретный месяц имеет более высокие значения в период с апреля по октябрь. Несколько иначе распределяется удельный вес погибших в общем их числе в конкретный месяц, наибольший зафиксирован с апреля по июль – около трети погибших (рис. 3.3.9).

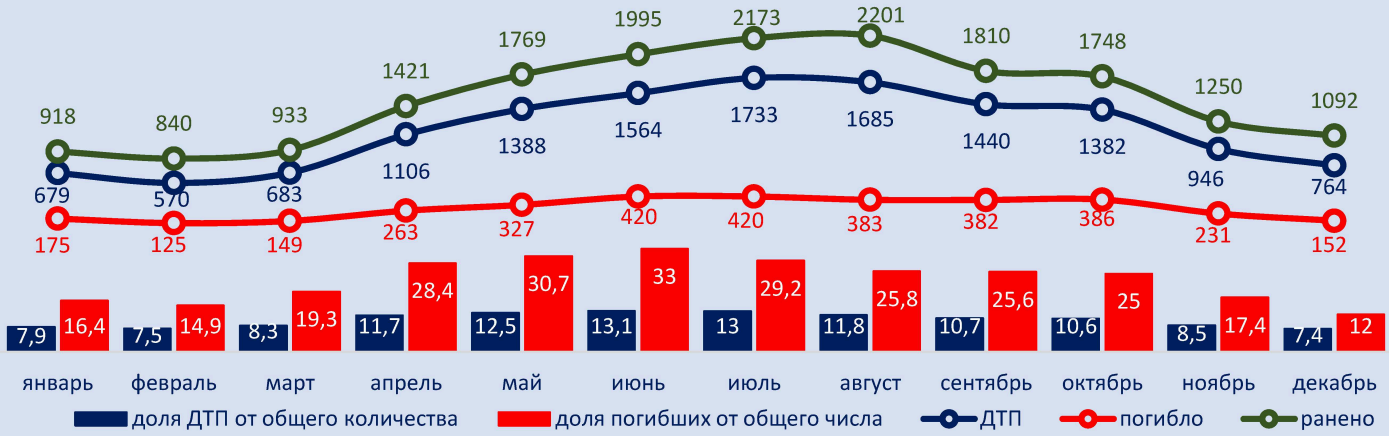


Рис. 3.3.9. Аварийность с участием водителей с признаками опьянения по месяцам

В выходные дни аварийность с участием водителей с признаками опьянения значительно выше. На субботу и воскресенье приходится 41,4% таких ДТП, 41,8% погибших и 42,6% раненых. Также необходимо отметить, что если с понедельника по пятницу удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения колеблется от 7,9 до 10% от общего количества ДТП, то в выходные дни значение гораздо выше (в субботу – 14,1%, в воскресенье – 16,8%). В выходные дни почти треть погибших приходится на происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения (в субботу – 28,3%, в воскресенье – 31,3%) (рис. 3.3.10).



Рис. 3.3.10. Аварийность с участием водителей с признаками опьянения по дням недели

Аналогичными закономерностями характеризуются иные выходные и праздничные дни. Например, ДТП с участием водителей с признаками опьянения, произошедшие 1 января 2023 года, составили более четверти (28,1%) в общем массиве ДТП за этот день, что является максимальным в январе. В День защитника Отечества, а также день после праздника[1] данный показатель достиг отметки

[1] В соответствии с постановлением Правительства РФ от 29.08.2022 № 1505 «О переносе выходных дней в 2023 году» были перенесены следующие выходные дни: с воскресенья 1 января на пятницу 24 февраля; с воскресенья 8 января на понедельник 8 мая.

13,4 и 15,6% соответственно, что стало максимальным значением в феврале. Международный женский день также характеризуется похожей динамикой, удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения в праздничный день достиг отметки 12,1%. Майские праздники также характеризовались высокими показателями. Значения удельного веса ДТП с участием водителей с признаками опьянения 1 и 9 мая составили 18,9 и 17,9% соответственно. В День России показатель удельного веса ДТП с участием водителей с признаками опьянения составил 19,1%, в День народного единства – 13,2% (рис. 3.3.11).

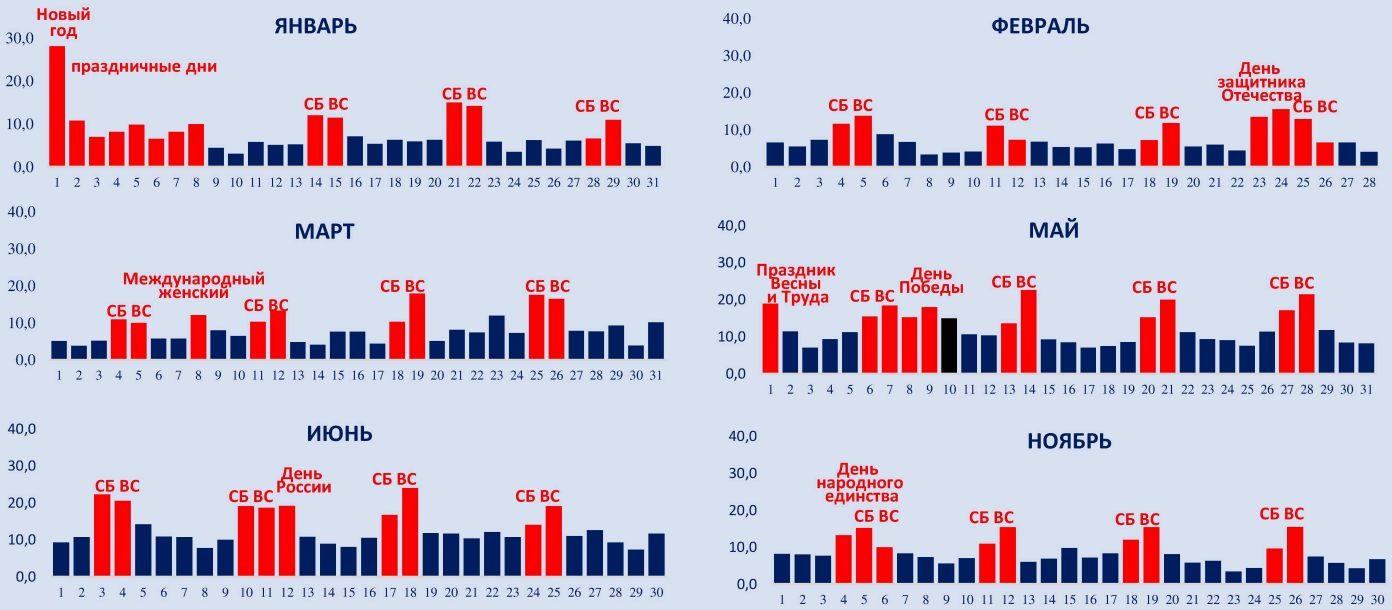


Рис. 3.3.11. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения в общей структуре аварийности в выходные и праздничные дни 2023 года

В течение суток ДТП с участием водителей с признаками опьянения имеют наибольший удельный вес в общей структуре аварийности в ночное время (с 22:00 до 06:00). В среднем в каждом третьем ДТП, произошедшем в период с 01:00 до 05:00, принимали участие водители с признаками опьянения. Начиная с 06:00, долевое значение заметно снижается в два и более раза и хронологическое смещение точки начала его дальнейшего увеличения напрямую зависит от времени года, обуславливающего занятость населения трудовой деятельностью (предполагается, что основной период отпусков приходится на летние месяцы) (табл. 3.3.1).

Таблица 3.3.1

Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения в общей структуре аварийности по месяцам и времени суток

	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59
Январь	4,0	2,0	4,0	3,5	4,8	4,5	6,2	6,7	5,8	5,7	7,6	7,7	10,7	10,9	14,9	17,7	23,7	30,2	28,0	26,5	23,9	25,3	14,0	4,6
Февраль	4,1	3,8	3,1	2,5	6,1	4,3	4,2	4,8	6,4	7,3	7,9	8,3	9,2	12,1	13,8	20,2	19,8	28,6	31,7	31,3	27,8	12,5	6,4	2,4
Март	4,2	3,0	5,3	3,7	4,1	4,4	3,8	4,9	6,3	7,7	8,0	9,8	10,0	14,9	15,0	23,0	17,6	25,0	31,7	31,3	38,2	16,8	8,3	4,2
Апрель	5,8	5,4	6,0	4,8	7,9	6,4	8,3	8,9	8,7	10,2	10,7	12,5	15,2	13,6	21,0	26,0	29,6	32,5	33,0	35,1	28,4	27,8	13,9	5,9
Май	7,0	6,3	7,0	6,9	8,7	7,9	8,0	7,1	9,5	10,1	11,7	13,6	14,9	14,6	20,0	20,2	22,4	31,1	36,2	38,1	41,5	39,2	16,2	8,4
Июнь	9,4	4,4	5,1	6,7	5,9	8,5	8,8	9,9	9,3	7,1	13,3	12,4	13,8	19,3	23,2	21,5	26,8	33,8	34,0	35,2	44,0	40,0	20,3	8,9
Июль	8,6	10,0	7,2	8,4	9,1	9,2	8,2	9,8	8,7	8,4	10,1	9,9	14,2	15,5	18,3	22,8	27,6	27,5	31,2	29,7	36,2	33,3	18,3	10,9
Август	5,5	5,1	7,6	5,9	6,9	8,3	8,2	10,0	8,0	9,2	11,1	12,3	13,7	13,5	14,0	20,3	28,7	25,6	29,8	31,7	31,3	28,5	19,4	11,3
Сентябрь	5,0	5,5	6,1	6,2	5,8	6,4	6,7	9,3	9,2	9,1	8,3	11,5	12,2	14,0	20,5	19,6	27,3	25,6	33,9	30,8	27,4	26,4	17,4	6,9
Октябрь	5,7	3,4	5,5	6,2	6,1	8,7	8,5	7,6	9,7	8,5	8,6	10,3	11,9	15,3	18,1	21,8	24,5	29,3	34,0	41,5	31,4	18,4	12,0	5,7
Ноябрь	2,9	5,6	4,8	4,6	4,3	6,1	6,1	7,7	6,0	6,6	5,9	9,5	10,4	12,5	17,9	20,4	24,4	26,6	39,2	32,7	23,1	19,4	8,0	4,3
Декабрь	2,2	3,2	3,9	3,0	3,7	5,0	3,8	6,1	5,2	5,0	5,5	8,3	11,7	13,4	15,6	21,4	23,1	29,7	23,8	26,1	23,9	15,8	4,9	5,0

Указанные закономерности прослеживаются и в распределении долевых значений погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения, которые они имеют в общей структуре аварийности, однако временной эпицентр менее выражен (табл. 3.3.2).

Таблица 3.3.2

Удельный вес погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения в общей структуре аварийности по месяцам и времени суток

	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59
Январь	14,3	4,5	8,3	5,6	22,6	3,0	13,6	6,4	19,2	12,8	23,2	14,8	18,4	23,1	13,5	41,7	25,9	40,0	43,8	36,4	38,5	16,7	21,4	6,9
Февраль	8,3	8,3	4,8	0	11,1	16,7	25,9	8,0	20,7	8,6	6,7	12,7	15,6	22,4	18,2	48,4	21,4	44,4	31,3	36,4	17,6	21,4	23,8	7,0
Март	7,7	0	4,3	3,1	13,6	12,1	3,1	7,5	10,9	14,7	39,0	21,2	19,7	25,6	28,1	34,4	40,0	30,8	28,6	10,5	50,0	26,7	18,8	20,0
Апрель	10,5	19,0	9,7	11,4	10,6	16,2	20,5	30,2	36,5	40,9	28,2	17,3	33,3	22,4	37,5	36,4	33,3	50,0	55,6	55,0	40,9	26,9	47,4	9,1
Май	11,8	14,7	22,6	19,3	17,3	17,5	37,5	22,0	22,6	33,9	25,0	38,3	40,0	26,6	25,4	38,6	18,4	48,9	39,5	68,0	66,7	67,7	50,0	24,2
Июнь	15,2	15,9	12,5	16,7	13,9	39,5	30,5	26,3	21,3	25,4	38,3	37,3	48,2	40,0	31,3	31,9	44,7	45,1	36,8	51,5	68,9	50,0	53,5	27,6
Июль	24,0	12,5	17,5	23,4	26,8	23,8	21,9	25,0	20,8	15,6	24,0	31,1	39,5	33,3	19,1	36,9	40,7	27,8	57,7	47,9	47,1	43,8	19,4	30,0
Август	7,5	8,2	30,4	16,3	24,6	28,1	20,0	30,7	22,4	28,8	25,6	35,5	27,1	13,6	21,8	27,4	32,7	25,8	31,4	44,8	36,6	29,6	34,8	32,4
Сентябрь	13,6	10,4	15,0	24,2	23,1	21,2	11,8	30,0	33,3	28,2	22,9	23,4	20,9	20,4	28,0	30,4	41,9	42,9	37,5	54,2	38,7	40,0	36,2	16,7
Октябрь	25,0	12,5	29,2	13,0	27,4	30,0	27,9	16,7	24,0	25,0	23,5	14,1	21,1	22,1	23,9	34,6	41,7	44,2	37,5	44,8	56,5	24,4	44,2	13,2
Ноябрь	8,6	14,6	6,5	5,8	11,1	24,1	13,5	24,1	15,3	8,7	8,6	22,1	20,8	17,4	33,3	38,8	17,4	26,9	29,0	52,2	40,0	19,2	9,5	9,9
Декабрь	0,0	1,7	5,3	3,8	10,4	7,4	4,6	14,8	13,8	5,7	2,4	13,0	22,5	22,5	26,7	42,3	20,6	43,8	22,2	33,3	10,3	11,1	5,0	14,1

В 2023 году почти две трети (65,8%, или 9 177) ДТП с участием водителей с признаками опьянения произошло в населенных пунктах, более трети (34,2%, или 4 763) ДТП – вне НП. Однако удельный вес погибших несколько больше вне НП (53,5%, или 1 825), чем в НП (46,5%, или 1 588).

В населенных пунктах городского типа зарегистрировано 5 983 ДТП, что составляет почти половину (42,9%) от общего количества ДТП, участниками которых являлись водители с признаками опьянения. В населенных пунктах сельского типа произошла пятая часть (22,9%, или 3 194) таких ДТП (рис. 3.3.12).

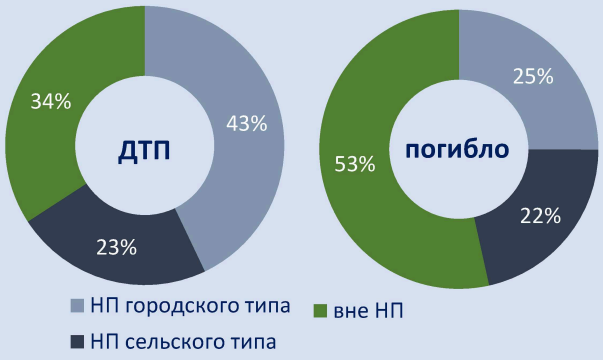


Рис. 3.3.12. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения и погибших в них по местам совершения

Распределение рассматриваемых ДТП среди населенных пунктов городского типа показывает, что 39% (2 357) происходит в столицах субъектов Российской Федерации.

В городских округах произошло 23% (1 395) ДТП. Значительный удельный вес (18%, или 1 093) также имеют административные центры муниципальных районов (рис. 3.3.13).

Административные центры муниципальных районов выделяются по доле ДТП с участием водителей с признаками опьянения среди всех ДТП, произошедших на территории конкретного вида населенного пункта городского типа (рис. 3.3.14).



Рис. 3.3.13. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по видам населенных пунктов городского типа

При предупреждении фактов управления ТС водителями, находящимися в состоянии наркотического опьянения, особого внимания заслуживают города федерального значения. В указанных населенных пунктах более чем в четверти всех ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, устанавливалось наркотическое опьянение (рис. 3.3.15).



Рис. 3.3.14. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения среди всех ДТП, произошедших в населенном пункте конкретного вида



Рис. 3.3.15. Удельный вес ДТП с участием водителей в состоянии наркотического опьянения среди всех ДТП с участием водителей с признаками опьянения

Среди населенных пунктов сельского типа почти пятая часть (19%, или 610) ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, происходит в административных центрах сельских поселений. Большинство же ДТП зафиксировано в иных сельских поселениях (81%, или 2 584) (рис. 3.3.16).

Среди всех происшествий, совершенных в населенных пунктах сельского типа, доля ДТП с участием водителей с признаками опьянения составила почти пятую часть (17,7%). На них приходится почти треть (29,1%) от общего числа погибших на их территории (рис. 3.3.17).



Рис. 3.3.16. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по видам населенных пунктов сельского типа



Рис. 3.3.17. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения и числа погибших в них по месту совершения

Почти две трети (60,4%, или 2 877) из всех ДТП с участием водителей с признаками опьянения вне НП произошло на дорогах регионального или межмуниципального значения. Более четверти (27,1%, или 1 289) ДТП пришлось на дороги федерального значения, еще 12,3% (584) ДТП произошло на дорогах местного значения (рис. 3.3.18). Распределение погибших примерно соответствует распределению ДТП. Наибольшее число зарегистрировано на дорогах регионального или межмуниципального значения (57,3%, или 1 046), на дорогах федерального значения – 33,6% (613), на дорогах местного значения – 9% (64).

Большинство ДТП[1] с участием водителей с признаками опьянения происходит вблизи индивидуальных (31%, или 2 973) и многоквартирных (17%, или 2 383) жилых домов (рис. 3.3.19).



Рис. 3.3.18. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения вне НП на дорогах различного статуса

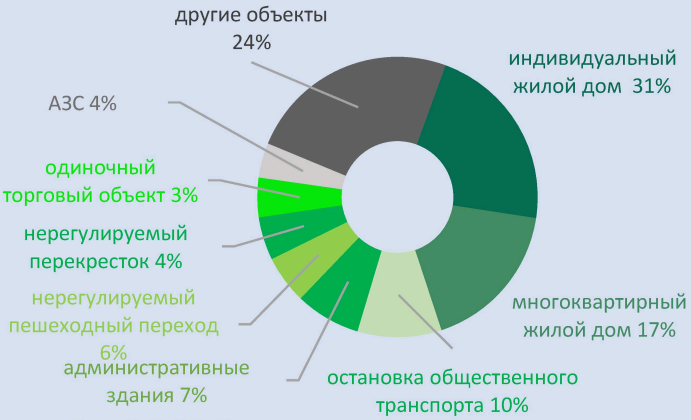


Рис. 3.3.19. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения в зависимости от находящихся вблизи объектов улично-дорожной сети

Характеристика личности водителя, участвовавшего в ДТП и имеющего признаки опьянения

В 9 из 10 ДТП (88%, или 12 312) с участием водителей с признаками опьянения такие водители являлись мужчинами.

В трети (33,1%) таких ДТП возраст водителей составил 30-39 лет. Эта возрастная группа также характеризуется наибольшим удельным весом происшествий с участием водителей с признаками опьянения среди всех ДТП с участием лиц данной возрастной группы.

Большинство (80%) участвовавших в ДТП водителей с признаками опьянения имели среднее или среднее специальное образование.

Почти половина (42,4%) водителей с признаками опьянения, участвовавших в ДТП, официально не работали. Пятую часть (20,8%) составляют работники непроизводственной сферы (торговли, услуг).

В трех четвертях (76,5%) ДТП[2] с участием водителей с признаками опьянения они ранее привлекались к административной ответственности за нарушение ПДД.

Транспортное средство

В большинстве (79%) ДТП с участием водителей с признаками опьянения они управляли легковыми автомобилями. Более десятой части (16%) приходится на мототранспорт. На остальные виды ТС приходится 5% (рис. 3.3.20). Вместе с тем почти каждый третий водитель самоходной машины, ставший участником ДТП, имел признаки опьянения. Аналогичным образом почти каждый пятый мотоциклист, ставший участником происшествия, имел признаки опьянения (рис. 3.3.21).

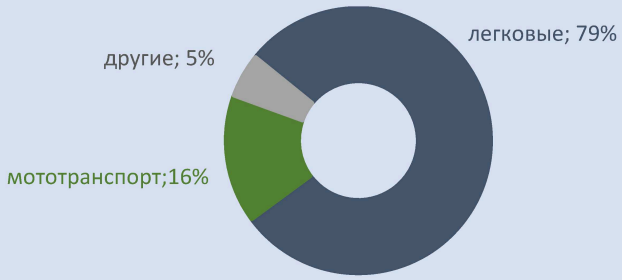


Рис. 3.3.20. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по типу ТС

[1] Среди ДТП, вблизи мест совершения которых имеются объекты улично-дорожной сети.
[2] Из участников ДТП, в отношении которых имеется информация в ИБД и проводилась проверка.



Рис. 3.3.21. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения от всех ДТП с конкретным типом ТС

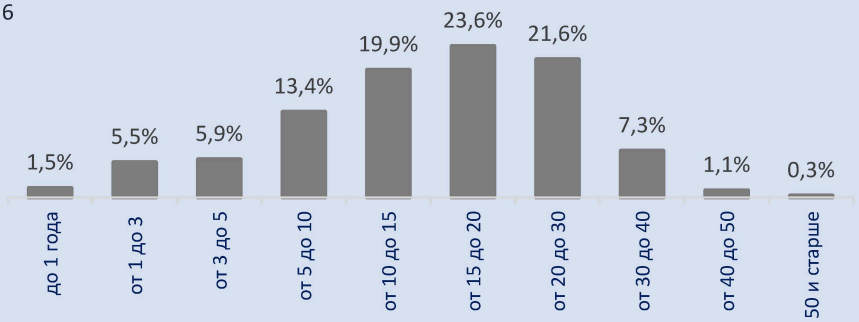


Рис. 3.3.22. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по возрасту ТС

Почти в четверти (23,6%) всех ДТП с участием водителей с признаками опьянения они управляли ТС, с года выпуска которых прошло от 15 до 20 лет (рис. 3.3.22).

Выявляемость правонарушений, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения

В 2023 году выявлено более 452 тыс. правонарушений, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения, наибольшее количество в мае – 42,1 тыс. В целом выделяется период с мая по август, в котором наблюдается наибольшее количество выявленных правонарушений данного вида (рис. 3.3.23).



Рис. 3.3.23. Количество выявленных административных правонарушений и количество ДТП, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения

Проведение медицинского освидетельствования на состояние опьянения

В 2023 году отмечается увеличение на 1,7% (196 022) числа водителей, направленных на медицинское освидетельствование в целях установления состояния опьянения[1]. Также с 57,4% в 2022 году до 60,9% в 2023 году наблюдается увеличение удельного веса случаев, когда водители имели признаки опьянения, но состояние опьянения не было установлено, при этом за последние 7 лет данный показатель является максимальным (рис. 3.3.24).

Из числа выявленных в 2023 году случаев опьянения в рамках МОСО в 68% случаев (37 254) установлено алкогольное опьянение, в 30% (16 617) – наркотическое и в 2% (1 304) – опьянение

[1] Далее – «МОСО».

ненаркотическими психоактивными веществами[1] (рис. 3.3.25). Еще в 21 422 случаях водители, направленные на МОСО, отказались от его прохождения, что составило 10,9% от общего числа водителей, направленных на МОСО.



Рис. 3.3.24. Число водителей, направленных на МОСО, а также доля случаев, когда опьянение не установлено

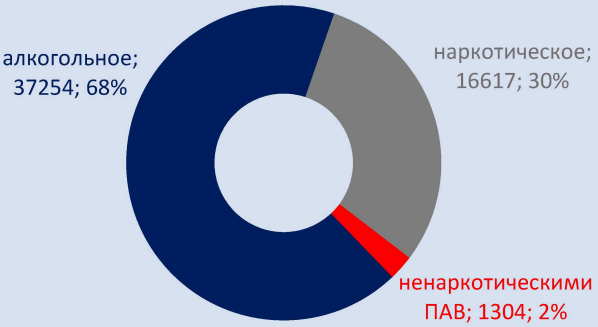


Рис. 3.3.25. Распределение установленных случаев опьянения по видам

3.4. ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП

Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (25,5%, или 29 725) совершено водителями в возрасте 30-39 лет. На эти происшествия также пришлось наибольшее число погибших (26,7%, или 3 297) и раненых (25,7%, или 39 116) (рис. 3.4.1).

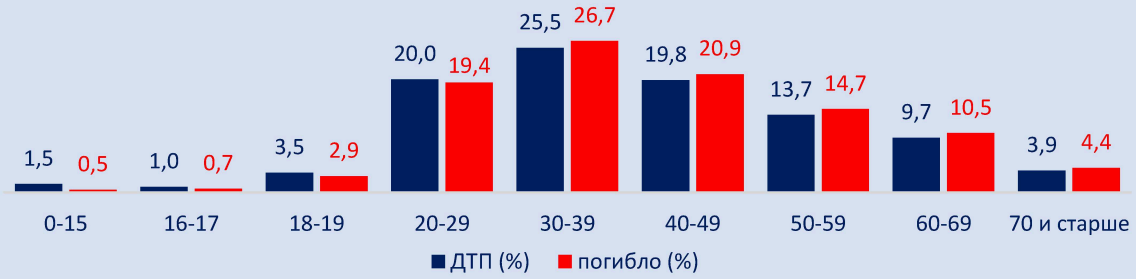


Рис. 3.4.1. Распределение показателей аварийности в зависимости от возраста водителя, виновного в совершении ДТП

Отмечено увеличение основных показателей аварийности по вине водителей в возрастной группе 60 лет и старше. Количество ДТП увеличилось на 11,8% (15 778), число погибших в них – на 11,4% (1 827), раненых – на 10,9% (20 142). Кроме того, отмечается значительный рост количества ДТП (+77,1%, 1 739), совершенных водителями в возрасте до 16 лет, то есть лицами, которые не могли быть допущены к участию в дорожном движении в качестве водителя механического ТС, а также числа погибших (+34,8%, 62) и раненых (+67,1%, 2 064) в них.

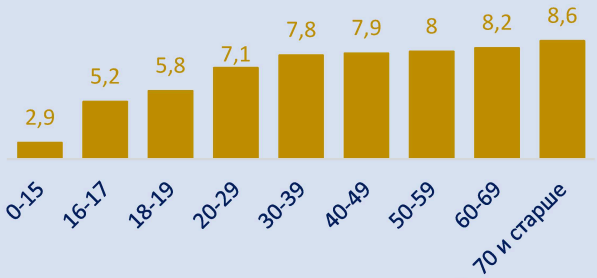


Рис. 3.4.2. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от возраста водителей, виновных в их совершении

[1] Далее – «ПАВ».

Тяжесть последствий ДТП возрастает одновременно с увеличением возраста водителей ТС. Наибольший показатель имеют ДТП, совершенные водителями в возрасте 70 лет и старше (8,6) (рис. 3.4.2).

При рассмотрении взаимосвязи стажа управления ТС с показателями аварийности по вине водителей установлено, что наибольшее количество (43%, или 50 158) ДТП совершено водителями, имеющими стаж управления ТС 20 лет и более. Вероятнее всего, это связано с тем, что водителей с таким стажем управления наибольшее число. Однако стоит отметить, что доля погибших, приходящаяся на данные ДТП (48,5%, или 5 977), превосходит долю самих происшествий (рис. 3.4.3).

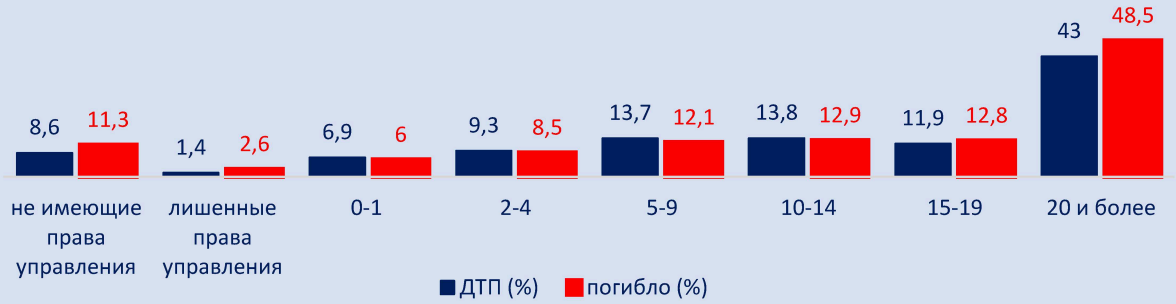


Рис. 3.4.3. Распределение показателей аварийности в зависимости от стажа водителя, виновного в совершении ДТП, и наличия права управления ТС

По вине водителей, не имеющих права управления ТС[1], совершено 9 992 ДТП, что составляет 8,6% от всех ДТП по вине водителей. Доля погибших, приходящаяся на такие ДТП, в полтора раза выше (11,3%, или 1 391). Всего с участием водителей, не имеющих права управления ТС, в 2023 году произошло 12 649 (+16,1%) ДТП. Коэффициент виновности[2] данных водителей составил 79, то есть данные водители стали виновными в 8 из 10 ДТП с их участием. Тяжесть последствий ДТП из-за нарушения ПДД водителями, не имеющими права управления ТС, составляет 9,9. Среди участвовавших в ДТП водителей, не имеющих права управления ТС, наблюдается увеличение доли женщин, если в 2017 году она составляла 5,8%, то к 2023 году увеличилась до 7,9%.

Водителями, лишенными права управления, совершено 1 630 ДТП, или 1,4% от всех происшествий по вине водителей. Доля погибших, приходящаяся на такие ДТП, почти в два раза выше и составляет 2,6% (318). Всего с участием водителей, лишенных права управления ТС, произошло 1 948 (+0,5%) ДТП, данные водители являлись виновными в 83,7% случаев. В ДТП, произошедших по вине водителей, лишенных права управления, погиб каждый восьмой пострадавший (рис. 3.4.5).

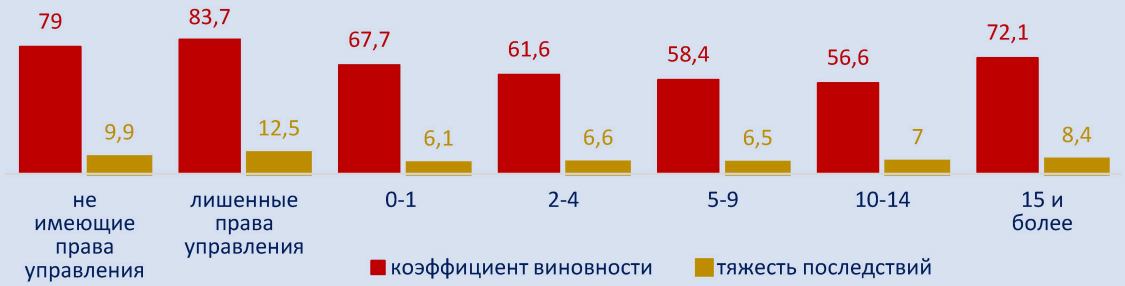


Рис. 3.4.5. Распределение относительных показателей аварийности в зависимости от стажа водителя, виновного в совершении ДТП, и наличия права управления ТС

[1] Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление ТС конкретной категории, которым они управляли в момент ДТП.

[2] Доля ДТП, в совершении которых виновны водители, от общего числа ДТП с их участием.

Впервые за четыре года отмечается увеличение показателей аварийности по вине малоопытных водителей[1]. В 2023 году количество ДТП увеличилось на 3,2% (8 042), число погибших – на 8,6% (736), раненых – на 3,9% (11 409). При этом рост аварийности произошел на фоне сокращения на 4,8% (2,18 млн) числа таких водителей.

Показатель числа погибших по вине малоопытных водителей на 10 тыс. малоопытных водителей (аналог социального риска)[2] в 2023 году увеличился и составил 3,38 (рис. 3.4.6).



Рис. 3.4.6. Динамика числа малоопытных водителей, числа погибших в ДТП по их вине и коэффициента опасности малоопытных водителей

В связи с тем, что абсолютные показатели аварийности в зависимости от возраста или стажа виновных в совершении ДТП водителей в значительной степени зависят от численности водителей соответствующих возрастных групп и групп с различным стажем управления ТС, целесообразно оценить водителей по возрасту и стажу, рассмотрев их коэффициент виновности. В данном случае коэффициент виновности показывает долю ДТП, произошедших по вине водителей соответствующей возрастной категории и с определенным стажем управления ТС, от общего количества ДТП с их участием. Для большей репрезентативности проанализированы совокупные данные по каждой категории за период с 2017 по 2023 год.

Высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель равен или превышает 64% (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет – 42,3%).

С увеличением водительского стажа происходит снижение коэффициента виновности во всех возрастных группах. Наименьшие значения отмечены для водителей в возрасте от 25 до 55 лет, имеющих стаж управления не менее 10 лет. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 51%. Относительно высокие показатели коэффициента виновности наблюдаются при достижении водителями возраста 60 лет. К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 69%, то есть данные водители являлись виновными практически в 7 из 10 ДТП с их участием. Причем, в отличие от других возрастных групп, водители данной группы, имеющие большой стаж, незначительно отличаются от малоопытных водителей (табл. 3.4.1).

[1] Стаж управления ТС менее двух лет.
[2] Далее – «коэффициент опасности МВ».

Таблица 3.4.1

Коэффициент виновности водителей в зависимости от возраста и стажа управления за период с 2017 по 2023 год (%)

Возраст	Стаж												
	до 2	2-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59
0-15	-												
16-17	42,3												
18-19	65,8	56,0											
20-24	67,0	61,1	55,6										
25-29	66,0	59,6	55,7	50,8									
30-34	65,6	58,6	55,1	51,6	49,4								
35-39	65,4	59,5	55,1	52,7	50,9	48,5							
40-44	66,3	59,6	56,0	53,7	51,6	50,0	48,6						
45-49	66,1	59,4	55,5	55,4	53,0	50,2	49,8	49,0					
50-54	65,0	61,8	56,5	56,0	54,2	52,7	51,4	49,6	49,3				
55-59	65,0	61,9	57,6	58,5	55,6	55,8	54,7	53,4	50,6	51,7			
60-64	64,2	62,0	62,2	61,7	60,0	59,6	58,5	58,4	56,7	54,7	55,0		
65 и старше	68,0	69,3	67,8	70,8	69,6	69,3	68,0	68,5	68,3	67,1	64,9	67,5	74,6

В периоде с 2017 по 2023 год водители, лишенные права управления ТС, были виновны в среднем в 84% ДТП. Примерно таким же коэффициентом виновности характеризуются водители, не имевшие права управления (81%). При этом лица, допущенные к участию дорожном движении в качестве водителя, становились виновными в совершении ДТП значительно реже, в среднем в 59% случаев. Распределение коэффициента виновности данных категорий лиц в зависимости от их возраста не имеет существенных различий, за исключением водителей, легитимно управлявших ТС, в возрасте 65 лет и старше, которые имеют коэффициент 70%, что значительно выше младших возрастов (среднее значение 57,6%).

Стоит также обратить внимание на высокий коэффициент виновности лиц в возрасте до 16 лет (74%), то есть тех, которые не могли быть допущены к участию в дорожном движении в качестве водителя механического ТС и, соответственно, не могли иметь стаж управления ТС (рис. 3.4.7).

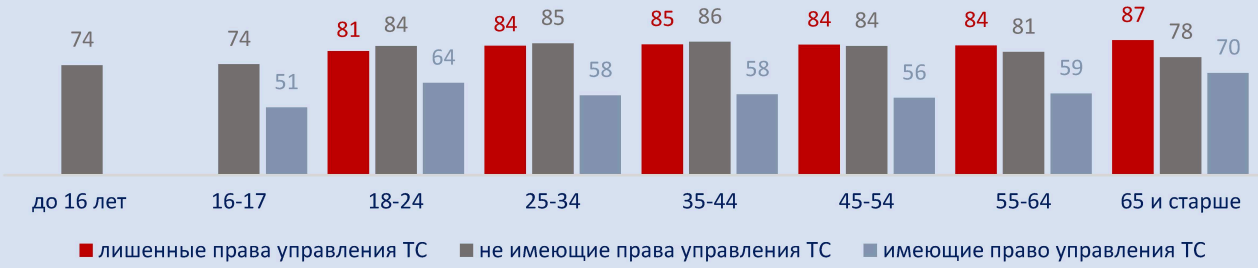


Рис. 3.4.7. Распределение коэффициента виновности водителей конкретного возраста в зависимости от наличия допуска к управлению ТС за период с 2017 по 2023 год (%)

Соотношение количества ДТП за период с 2017 по 2023 год с участием лиц, имеющих право управления ТС, лишенных права управления и не имеющих права управления, в зависимости от места совершения происшествия показывает, что из общего количества ДТП с участием лиц, имеющих право управления, на НП сельского типа приходится 11,3% прошествий, в то время как доля ДТП с участием лиц, лишенных права управления, приходящаяся на данный тип НП, составляет 17,9%, а не имеющих права управления – 29,8%. Соотношение долей ДТП с участием данных категорий лиц вне НП также показывает, что водители, не имеющие или лишенные права управления, чаще становятся участниками происшествий в данном месте, чем водители, имеющие право управления ТС (рис. 3.4.8).



Рис. 3.4.8. Распределение ДТП за период с 2017 по 2023 год с участием лиц, имеющих право управления ТС, лишенных права управления и не имеющих права управления, в зависимости от места совершения происшествия (%)

3.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

Третий год подряд наблюдается рост количества ДТП по вине водителей-иностранных граждан (+6,8%, 5 647). Увеличилось также число погибших в таких происшествиях на 4,4% (521), раненых – на 8,4% (7 607) (рис. 3.5.1).



Рис. 3.5.1. Основные показатели аварийности по вине водителей-иностранных граждан

В 2023 году наибольший рост ДТП отмечен в Северо-Кавказском (+56,9%, 171), Приволжском (+26%, 1067), Сибирском (+23%, 732) и Дальневосточном (+11,7%, 753) федеральных округах. В то же время значительным увеличением числа погибших характеризуются Приволжский (+27,8%, 170), Южный (+26,7%, 109), Северо-Западный (+18,6%, 102) и Уральский (+14,6%, 94) федеральные округа (табл. 3.5.1).

Таблица 3.5.1

Показатели аварийности с участием водителей-иностранных граждан по федеральным округам

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Северо-Кавказский ФО	171	+56,9	31	-3,1	277	+64,9	10,1
Приволжский ФО	1067	+26	170	+27,8	1607	+41	9,6
Сибирский ФО	732	+23	92	+3,4	993	+19,4	8,5
Дальневосточный ФО	753	+11,7	52	-23,5	1067	+14,2	4,6
Уральский ФО	741	+9	94	+14,6	1097	+15,1	7,9
Центральный ФО	3494	+5,1	334	-2,1	4290	+3	7,2
Южный ФО	478	+0,4	109	+26,7	693	+1	13,6
Северо-Западный ФО	1225	-5,2	102	+18,6	1597	-4,8	6

Рост всех основных показателей аварийности по вине водителей-иностранных граждан зафиксирован в 19 субъектах: республиках Бурятия, Калмыкия, Северная Осетия – Алания, Хакасия, Алтайском и Камчатском краях, Амурской, Астраханской, Владимирской, Волгоградской, Костромской, Нижегородской, Новосибирской, Омской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Тульской, Ульяновской областях (табл. 3.5.2).

Таблица 3.5.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Бурятия	23	+27,8	1	–	42	+61,5	2,3
Республика Калмыкия	19	+90	13	+1200	24	+33,3	35,1
Республика Северная Осетия – Алания	30	+100	4	–	57	+128	6,6
Республика Хакасия	7	+250	2	–	8	+100	20
Алтайский край	45	+36,4	9	50	71	+29,1	11,3
Камчатский край	31	+34,8	2	–	36	12,5	5,3
Амурская область	34	+61,9	5	+400	39	+39,3	11,4
Астраханская область	27	+42,1	3	–	38	58,3	7,3
Владимирская область	61	+41,9	13	+333,3	98	+32,4	11,7
Волгоградская область	41	+24,2	10	+150	67	+26,4	13
Костромская область	13	+8,3	3	+200	17	+13,3	15
Нижегородская область	130	+51,2	11	–	183	+50	5,7
Новосибирская область	150	+7,9	12	+9,1	205	+2,5	5,5
Омская область	54	+80	8	+100	80	+90,5	9,1
Пензенская область	55	+57,1	8	+166,7	106	+100	7
Самарская область	131	+36,5	34	+54,5	214	+81,4	13,7
Саратовская область	65	+116,7	17	+750	134	+168	11,3
Тульская область	68	+11,5	9	+50	88	+4,8	9,3
Ульяновская область	23	+43,8	4	+100	34	+54,5	10,5

Наибольший удельный вес ДТП, совершенных водителями-гражданами иностранных государств, в общем количестве ДТП, произошедших по вине водителей на территории конкретного региона, отмечен в Хабаровском крае (10,6%, или 130), Московской области (11,8%, или 401), г. Москве (18,5%, или 1 284), г. Санкт-Петербурге (15,1%, или 496).

Наибольшее количество ДТП произошло по вине водителей-граждан Республики Узбекистан (1 514), Киргизской Республики (1 284) и Республики Таджикистан (1 188). Наибольшее число погибших зафиксировано в ДТП, произошедших по вине водителей-граждан этих же государств: Республики Узбекистан – 173, Республики Таджикистан – 88, Киргизской Республики – 52 (табл. 3.5.3).

Таблица 3.5.3

Аварийность из-за нарушения ПДД водителями-иностранными гражданами (наибольшие показатели)

	ДТП, кол-во	Погибло, человек	Ранено, человек	Коэффициент виновности[1]
Республика Узбекистан	1514	173	2014	65
Киргизская Республика	1284	52	1642	61,8
Республика Таджикистан	1188	88	1627	66,2
Республика Армения	331	52	442	65,5
Азербайджанская Республика	326	34	426	64,2
Республика Беларусь	299	49	407	51,3
Республика Казахстан	203	29	317	51,5
Украина	91	10	121	61,9
Туркменистан	85	6	111	70,8
Республика Молдова	47	6	62	67,1
Республика Грузия	40	4	55	58,8
Китайская Народная Республика	37	3	78	64,9

[1] Доля ДТП, в совершении которых виновны водители, от общего числа ДТП с их участием.

В среднем иностранные водители были виновны в двух третях (65%) от всех ДТП с их участием. Несколько больший показатель отмечен у водителей-граждан Туркменистана (70,8%), республик Молдова (67,1%), Таджикистан (66,2%), Армения (65,5%), относительно низкий – у водителей-граждан Республики Казахстан (51,5%) и Республики Беларусь (51,3%).

Среди всех ДТП по вине иностранных граждан наибольшая доля происшествий (95%, или 5 367) зарегистрирована по вине иностранных граждан стран СНГ[1]. Показатель тяжести последствий также выше в ДТП, произошедших по вине водителей-иностранцев, относящихся к числу стран СНГ (6,5) (рис. 3.5.2).



Рис. 3.5.2. Показатели аварийности иностранных граждан

Снизилось на 12,9% (249) количество ДТП с участием водителей-граждан иностранных государств, имевших признаки опьянения, они являлись виновными в совершении 217 происшествий. Необходимо отметить, что в четверти ДТП (24,5%, 61) из всех случаев участия водителей-иностранных граждан в ДТП с признаками опьянения у них устанавливалось наркотическое опьянение. При этом общий показатель участия водителей в состоянии наркотического опьянения среди всех имевших признаки опьянения составляет 7,3%.

В 444 ДТП у управляющих ТС водителей-граждан иностранных государств отсутствовало право управления ТС[2], при этом они являлись виновными в 77% (343) ДТП, в которых погибли 57 человек, что составляет 10,9%, от всех погибших в ДТП по вине водителей-граждан иностранных государств.

Почти в четверти (23,2%, 2 014) ДТП участвующие водители-иностранные граждане допустили нарушения требований ОСАГО.

[1] Республики Армения, Беларусь, Казахстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджанская и Киргизская республики, Туркменистан, Украина.

[2] Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление конкретной категорией ТС, которым они управляли в момент ДТП и лишенные права управления ТС.

4. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА

В 2023 году количество транспортных средств[1], состоящих на государственном учете, увеличилось на 1,7% и составило 61,5 млн единиц[2]. Темп роста увеличился по сравнению с 2022 годом (+0,5%) и достиг сопоставимого значения по сравнению с предшествующими годами (2021 год – +1,95, 2020 год – +1,44, 2019 год – +1,85). Снижение темпа в 2022 году обуславливалось последствиями геополитической ситуации, в связи с чем накопился спрос на рынке новых ТС. В 2023 году возобновление ранее приостановленных автопроизводств, появление новых брендов отечественных автомобилей, а также приход на рынок китайских производителей позволили удовлетворить отложенный спрос, в результате чего продажи новых автомобилей стали стремительно расти[3].

По данным Росстата, по итогам 2023 года в России производство легковых автомобилей увеличилось на 19% (537,1 тыс.), грузовых ТС – на 19,3% (167,6 тыс.), автобусов разрешенной максимальной массой более 5 тонн – на 10,9% (всего 14,1 тыс.).

Объем продаж новых грузовых автомобилей увеличился на 70% (144 219), автобусов – на 26% (17 069)[4]. Помимо этого, возрос импорт ТС. По информации аналитического агентства «Автостат», в Россию было ввезено 1,1 млн легковых автомобилей, из которых 706,7 тыс. со сроком эксплуатации до трех лет и 387,1 тыс. со сроком эксплуатации более трех лет[5].

По итогам 2023 года количество зарегистрированных легковых ТС увеличилось на 1,9% (51 553 508, или 83,8%), грузовых ТС – на 1,8% (6 795 683, или 11,1%), автобусов – на 0,2% (835 866, или 1,4%), однако количество мототранспорта (категорий L3-L5, L7) сократилось на 1,2% (2 310 235, или 3,8%) (рис. 4.1).

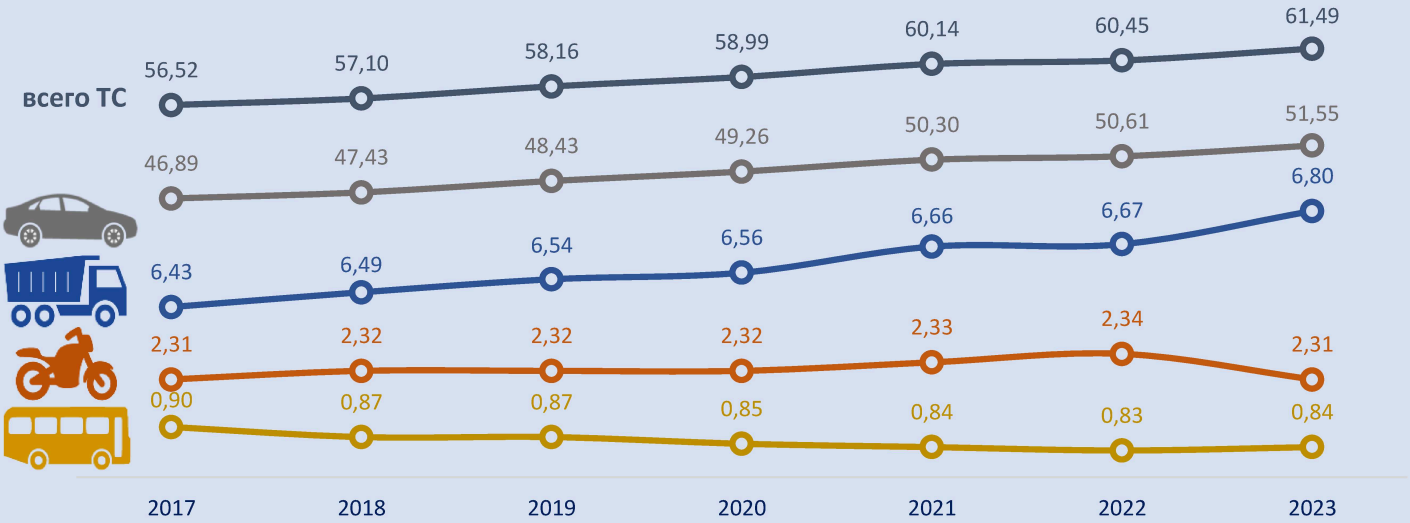


Рис. 4.1. Количество зарегистрированных транспортных средств (млн)

---

[1] Механических транспортных средств, не учитывая прицепы и полуприцепы.

[2] Данные раздела 3 (количество автомототранспортных средств, прицепов и полуприцепов к ним, стоящих на учете) Формы «№ 1-БДД», утвержденной приказом МВД России от 08.02.2018 № 79 «О форме федерального статистического наблюдения «№ 1-БДД» (далее – «Форма «№ 1-БДД»).

[3] Рынок новых легковых автомобилей в России. Итоги 2023 года, тенденции и перспективы // URL: https://autostat.ru/research/product/515/ (дата обращения: 05.02.2024). Рынок коммерческих автомобилей в России. Итоги 2023 года, тенденции и перспективы // URL: https://autostat.ru/research/product/516/ (дата обращения: 05.02.2024).

[4] Состояние ключевых сегментов транспортного комплекса РФ по итогам 2023 г. Материалы презентации Государственной транспортной лизинговой компании https://www.gtlk.ru/upload/iblock/1c5/33piefncyhrcpmgbjln40xo7tl1459r2/Sostoyanie-rynkov-transporta_12M-2023_.pdf. (дата обращения: 22.03.2024).

[5] За 2023 год в Россию было импортировано 1,1 млн легковых автомобилей // URL: https://autostat.ru/news/56576/ (дата обращения: 05.02.2024).

На фоне роста автопарка страны 2023 года отмечено увеличение количества ДТП с участием всех видов транспорта. Так, количество ДТП с участием легкового транспорта увеличилось на 2,2% (113 130) и составило 85,4% от общего количества ДТП, с участием грузовых ТС – на 6,2% (18 657, или 14,1%), с участием автобусов – на 8,1%, (7 750, или 5,9%), мототранспорта[1] – на 23,9% (12 650, или 9,5%). Увеличение числа погибших отмечается в ДТП с участием легковых ТС – на 2,7% (12 225, или 84,3% от общего числа погибших), грузовых ТС – на 9,9% (4 457, или 30,7%), мототранспорта – на 14,6% (1 061, или 7,3%). В то же время число погибших в ДТП с участием автобусов снизилось на 2% и составило 590 человек, или 4,1% от всех погибших в ДТП. В отличие от других видов ТС доля погибших, приходящаяся на происшествия с участием грузовых ТС, в два раза превышает соответствующую долю ДТП (рис. 4.2).



Рис. 4.2. Удельный вес количества ТС по видам и удельный вес ДТП и погибших[2]

Значительная доля зарегистрированных ТС по-прежнему имеет длительные сроки эксплуатации, однако в сравнении с 2022 годом ситуация несколько улучшилась. Срок эксплуатации свыше 15 лет имеет почти четверть (24,3%, или 12,5 млн) легковых ТС (в 2022 году 25,6%), более трети (39,5%, или 2,7 млн) грузовых автомобилей (в 2022 году 41,1%), пятая часть (21,7%, или 0,18 млн) автобусов (в 2022 году 22,9%) и абсолютное большинство (80%, или 1,8 млн) мототранспортных средств (в 2022 году 80,6%) (рис. 4.3).

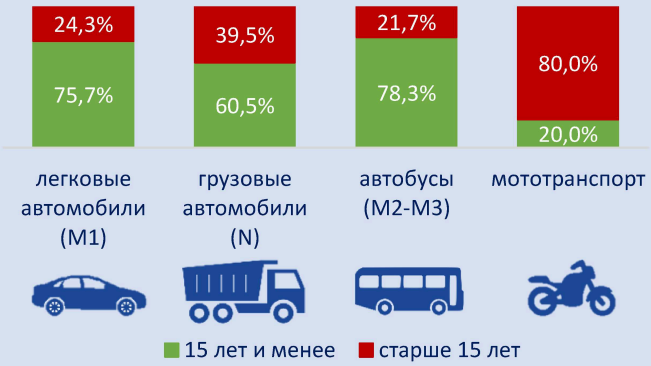


Рис. 4.3. Распределение ТС по возрастам

Несмотря на некоторое обновление автопарка, ситуация остается сложной, в том числе это связано с ростом потребительских цен на автомобили. Так, например, по итогам 2023 года индекс потребительских цен на новые отечественные легковые автомобили вырос на 10,2%, на новые легковые автомобили иностранных марок – на 7,2%[3].

[1] Включая мотоколяски, мопеды с двигателем внутреннего сгорания рабочим объемом менее 50 куб. см, мопеды с электродвигателем мощностью менее 4 кВт, мотовелосипеды, мотонарты, аэросани, снегоходы, самоходные мотоблоки и иные мототранспортные средства.

[2] В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать транспортные средства разных видов, данное ДТП будет одновременно учитываться как происшествие с участием ТС разных видов, в результате чего сумма удельных весов ДТП и погибших в них будет превышать 100%.

[3] Индекс потребительских цен на непродовольственные товары // URL: http://bi.gks.ru/biportal/ (дата обращения: 05.02.2024).

Срок эксплуатации ТС отражается на показателях аварийности. Наименьший показатель транспортного риска, исходя из числа погибших в ТС[1], имеют ТС, с года выпуска которых прошел 1 год и менее (0,4). Наибольшее значение (2,6) имеют ТС, с года выпуска которых прошло 11-15 лет (рис. 4.4). Тенденция может быть обусловлена тем, что новые ТС, как правило, имеют хорошую техническую надежность и оборудованы современными системами активной и пассивной безопасности. Снижение транспортного риска ТС, с года выпуска которых прошло 16 лет и более (2,5), может быть обусловлено их большей долей в общем количестве ТС (28,1%). При этом часть их эксплуатируется с меньшей интенсивностью либо не эксплуатируется вообще.

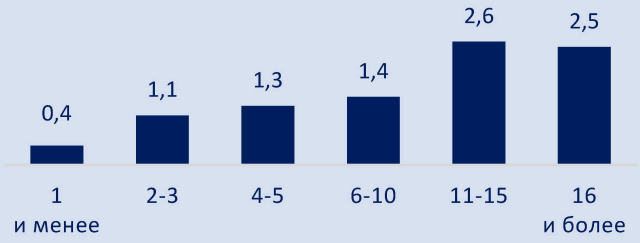


Рис. 4.4. Транспортный риск исходя из числа погибших в ТС разных сроков эксплуатации

При увеличении срока эксплуатации ТС возрастает тяжесть последствий ДТП и для лиц, находящихся в момент ДТП в салоне ТС. Наименьшее значение рассматриваемого показателя отмечается у ТС, с года выпуска которых прошло не более трех лет (не более 5,4). Показатель тяжести последствий возрастает с увеличением срока эксплуатации и достигает наибольшего значения у ТС, с года выпуска которых прошло 16 лет и более (9,5) (рис. 4.5).

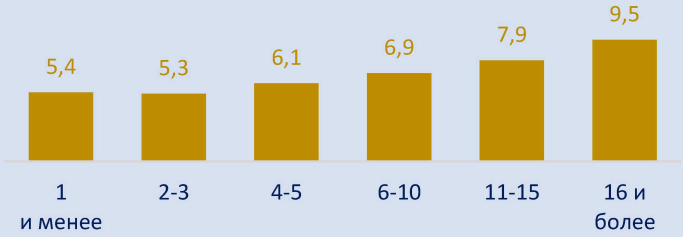


Рис. 4.5. Распределение тяжести последствий для лиц, находящихся в момент ДТП в ТС, в зависимости от срока эксплуатации ТС

В 2023 году по сравнению с годом ранее увеличился в полтора раза импорт иностранных автомобилей, ввезенных из восточных стран, и составил 226 тыс.[2]. Основную часть импортированных автомобилей составили автомобили из Японии и Южной Кореи. По данным японского Министерства финансов, экспорт легковых автомобилей из Японии в Россию составил 212 тыс. Учитывая, что импортируемые японские автомобили (Toyota, Mazda, Nissan, Honda, Subaru, Suzuki), преимущественно выпускаются с правым расположением руля, отчасти это обстоятельство способствовало увеличению на 1,7% (3,5 млн) количества зарегистрированных ТС с правым расположением рулевого управления. Такие ТС составили 5,6% от общего числа зарегистрированных механических ТС.

С участием ТС с правым расположением рулевого управления совершено 15 933 (+12,2%) происшествия, что составляет более десятой части (12%) от всех ДТП, а это в два раза выше доли таких ТС в общей структуре автопарка. В рассматриваемых происшествиях погибли 1 768 (+14,4%) и ранены 21 442 (+12,5%) человека, что составляет более десятой части (12,2 и 12,9% соответственно) от общего числа погибших и раненых. Транспортный риск данных ТС (5,1) в два раза выше, чем ТС с левым расположением рулевого управления (2,2).

Наибольшее количество ДТП с участием транспортных средств с правым расположением рулевого управления зафиксировано в Красноярском (1 206), Приморском (1 865), Хабаровском (1 027) краях, Иркутской (1 109) и Новосибирской (1 050) областях. Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в 41 регионе.

Исходя из представленных данных, можно предположить, что дальнейшее увеличение ввоза ТС с правым расположением рулевого управления может негативно сказаться на состоянии аварийности,

[1] Число погибших, находившихся в салоне ТС с определенным сроком эксплуатации, в расчете на 10 тыс. таких ТС.

[2] По данным Дальневосточного таможенного управления.

особенно с учетом того, что наибольшая популярность таких ТС традиционно наблюдается в восточной части страны, где в настоящее время уже осложнилась ситуация с аварийностью из-за переориентации транспортных потоков.

Наибольшее значение показателя транспортного риска отмечается у автобусов (7,1) и грузовых ТС (6,6), что превышает аналогичный показатель для легковых ТС (2,4) в несколько раз (рис. 4.6). По сравнению с предшествующим годом отмечен рост транспортного риска грузового и мототранспорта.

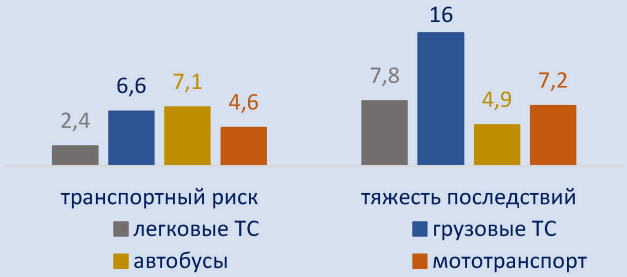


Рис. 4.6. Распределение относительных показателей аварийности по видам транспорта

Распределение по тяжести последствий показывает, что наибольшее значение имеют ДТП с участием грузовых ТС – в них погибает почти каждый шестой пострадавший (тяжесть последствий – 16). В два раза ниже тяжесть последствий ДТП с участием легковых ТС (7,8) и мототранспорта (7,2), в три раза – с участием автобусов (4,9) (рис. 4.6).

Распределение коэффициента виновности по видам транспорта показывает, что наибольшее значение имеют водители легкового транспорта, они являлись виновными в 81,5% из всех ДТП с их участием. Водители мототранспорта являлись виновными в совершении чуть более половины (59,3%) происшествий с их участием, водители грузовых ТС и автобусов – примерно в половине случаев (53 и 47,6% соответственно) (рис. 4.7).



Рис. 4.7. Распределение коэффициента виновности по видам транспорта

Высокий коэффициент виновности водителей легкового транспорта связан с тем, что в значительном количестве ДТП участвовали только легковые автомобили, и, соответственно, только водитель легкового ТС мог являться виновным в совершении происшествия.

Как отмечалось ранее, технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, зафиксированы в 3,9%, или 5 149 ДТП. Среди наиболее распространенных технических неисправностей ТС либо условий, при которых запрещена их эксплуатация, выявляются такие, как наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах, –1371 (26,3%), установка на одну ось ТС шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 893 (16,8%), неисправность внешних световых приборов – 647 (12,6%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного – 763 (14,8%), износ рисунка протектора – 398 (7,7%).

Технические неисправности грузовых ТС фиксировались в 5,7% ДТП от общего количества происшествий с их участием (2022 год – 6,4%), доля ДТП с участием автобусов, имеющих технические неисправности, составила 3,2% (2022 год – 4,2%), легковых ТС – 3,1% (2022 год – 3,7%), мототранспорта – 1,2% (2022 год – 1,3%) (рис. 4.8).



Рис. 4.8. Распределение удельного веса ДТП, в которых фиксировалась техническая неисправность ТС, по видам транспорта

Данное распределение показывает, что технические неисправности ТС либо условия, при

которых запрещена их эксплуатация, фиксируемые при ДТП, по-прежнему наиболее характерны для автобусов и грузового транспорта. Для грузового транспорта также отмечается наиболее высокий коэффициент тяжести последствий ДТП, при которых выявлены технические неисправности (16,9), то есть смертельные травмы получил почти каждый шестой пострадавший.

В связи с тем, что большинство грузовых ТС и автобусов эксплуатируется юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями[1] в рамках оказания услуг, охватывающих широкий круг участников общественных отношений, более пристального внимания заслуживает организация специальных механизмов допуска, предназначенных для минимизации участия в дорожном движении ТС с техническими неисправностями.

Еще одним аспектом, также содержащим дополнительные требования к ЮЛ и ИП, осуществляющим эксплуатацию ТС и (или) коммерческие перевозки, является организация проведения обязательных медицинских осмотров водителей ТС[2] в целях выявления признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения. Среди транспорта, участвующего в перевозках пассажиров и грузов, наибольшая доля ДТП и погибших в них с признаками опьянения приходится на водителей легковых ТС, находящихся в эксплуатации, ЮЛ или ИП (3,4 и 8,7% соответственно), а также на водителей легковых такси (2,7 и 4,5% соответственно) (рис. 4.9).



Рис. 4.9. Доля ДТП с участием водителей с признаками опьянения и погибших в них от общего количества ДТП с их участием и числа погибших в них

В целом система медицинских осмотров, несмотря на отдельные недостатки, на примере соотношения различных видов ТС, эксплуатируемых ЮЛ и ИП, показывает эффективность существующих требований. Доли ДТП и погибших с участием водителей автобусов с признаками опьянения самые низкие, вероятно, в связи с тем, что для них обязательны не только предрейсовые, но и послерейсовые осмотры.

В органах государственного контроля (надзора) в области технического состояния и эксплуатации самоходных машин и других видов техники зарегистрировано 3,2 млн (+1,1%) тракторов, самоходных машин и прицепов к ним. С участием данной техники произошло 593 (+9%) ДТП, в которых погиб 101 (+5,2%) и ранены 712 (+2%) человек. Тяжесть последствий ДТП с участием данной техники достаточно высокая (12,4) и уступает только показателю грузовых ТС.

[1] Далее также – «ЮЛ» и «ИП».

[2] Приказ Минздрава России от 30.05.2023 № 266н «Об утверждении Порядка и периодичности проведения предсменных, предрейсовых, послесменных, послерейсовых медицинских осмотров, медицинских осмотров в течение рабочего дня (смены) и перечня включаемых в них исследований // URL: http://pravo.gov.ru, (Зарегистрировано в Минюсте России 30.05.2023 N 73621). Далее – «Порядок проведения медицинских осмотров».

4.1. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА

Количество ДТП с участием легковых ТС увеличилось на 2,2% (113 130), число погибших в таких ДТП – на 2,7% (12 225), раненых – на 2,5% (145 493) (рис. 4.1.1). Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,8, транспортный риск – 2,4.

Распределение показателей аварийности с участием легковых ТС по месяцам показывает, что наименьшее количество ДТП, число погибших и раненых зарегистрировано в первой половине года. Наибольшими значениями характеризуется период с июля по октябрь (рис. 4.1.2).



Рис. 4.1.1. Показатели аварийности с участием легковых ТС



Рис. 4.1.2. Аварийность с участием легковых ТС по месяцам

По вине водителей легковых ТС совершено 92 240 ДТП, что составляет 69,6% от общего количества ДТП в 2023 году. Доля погибших составила 66,5% (9 646), раненых – 73,6% (122 575).

Наибольшее количество ДТП совершено из-за несоблюдения очередности проезда (21,1%), нарушения скоростного режима (20,7%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (11,4%), нарушения правил проезда пешеходного перехода (11%), выезда на полосу встречного движения (10,2%), неправильного выбора дистанции (9,8%). Распределение удельного веса погибших выглядит иначе, примерно по трети приходится на ДТП из-за выезда на полосу встречного движения и нарушения скоростного режима (33,6 и 32,1% соответственно), что значительно превышает удельный вес самих ДТП (рис. 4.1.3).



Рис. 4.1.3. Распределение удельного веса ДТП, совершенных водителями легкового транспорта, и погибших в них по конкретной причине (%)

В каждом восьмом (12%, или 11 053) ДТП, произошедшем по вине водителей легковых ТС, они имели признаки опьянения. На эти происшествия приходится более четверти (28,9%, или 2 784) от общего числа погибших по вине водителей легковых ТС и менее десятой части (12,2%, или 15 009) раненых. Необходимо отметить, что тяжесть последствий данных происшествий (15,6) в два раза выше, чем тяжесть последствий всех ДТП по вине водителей легковых ТС (7,3).

Из общего количества зарегистрированных легковых ТС физическим лицам[1] принадлежат 93,8% (48 335 892), юридическим лицам – 5,6% (2 896 153), индивидуальным предпринимателям – 0,4% (197 855), организациям без прав ЮЛ[2] – 0,1% (123 608).

Распределение показателей аварийности с участием легковых ТС, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности[3], в общем пропорционально их количеству. С участием легкового транспорта, фактически эксплуатируемого ФЛ, произошло 94% (106 317) ДТП от их общего количества, ЮЛ – 6,4% (7 198), ИП – 1,3% (1 474). Вместе с тем необходимо обратить внимание на соотношение показателей транспорта ИП. При доле зарегистрированного транспорта, составляющего 0,4%, на ДТП приходится 1,3% ДТП от всех ДТП с участием легкового транспорта (рис. 4.1.4).



Рис. 4.1.4. Соотношение зарегистрированных легковых ТС по форме собственности и показателей аварийности с участием ТС, фактически эксплуатируемых субъектами таких форм собственности

Анализ относительных показателей аварийности свидетельствует о том, что ДТП с участием легкового транспорта, фактически эксплуатируемого ФЛ, характеризуются наиболее высоким значением показателя тяжести последствий (7,9), а также ФЛ имеют наибольший коэффициент виновности (79,9) (рис. 4.1.4).

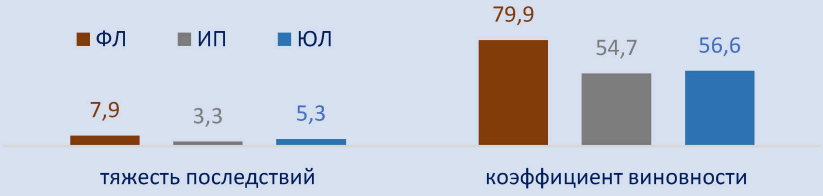


Рис. 4.1.4. Распределение относительных показателей аварийности с участием легковых ТС, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности

[1] Далее также – «ФЛ».

[2] Согласно Общероссийскому классификатору организационно-правовых форм ОК 028-99, утвержденному Комитетом РФ по стандартизации, метрологии и сертификации 01.01.2000, под организациями без прав ЮЛ понимаются хозяйствующие субъекты, не являющиеся ЮЛ, но имеющие право осуществлять свою деятельность без образования ЮЛ, к которым относятся финансово-промышленные группы РФ, паевые инвестиционные фонды, представительства, филиалы и другие обособленные подразделения ЮЛ, а также простые товарищества.

[3] Фактическая эксплуатация может осуществляться несобственником ТС (например, на основании договора аренды, проката, лизинга и т.д.).

4.2. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

В 2023 году объем перевезенных грузов всеми видами транспорта[1] сохранился на уровне предыдущего года (+0,1%, 7 596,9 млн тонн). Как и в предшествующие годы, в 2023 году абсолютное большинство перевезенных грузов пришлось на автомобильный транспорт – 6 225 млн тонн, или 81,9% от общего объема грузов, перевезенных всеми видами транспорта[2] (рис. 4.2.1). По сравнению с 2022 годом этот показатель несколько увеличился (+0,2%), при том что объемы перевозки грузов другими видами транспорта сократились: железнодорожным – на 0,1%, водным – на 5,3%, воздушным – на 22,9%. Также необходимо отметить, что грузооборот автомобильным транспортом увеличился на 22,1%, в то время как железнодорожным – только на 0,2%, а водным и воздушным транспортом наоборот сократился на 10,3 и 39% соответственно[3].

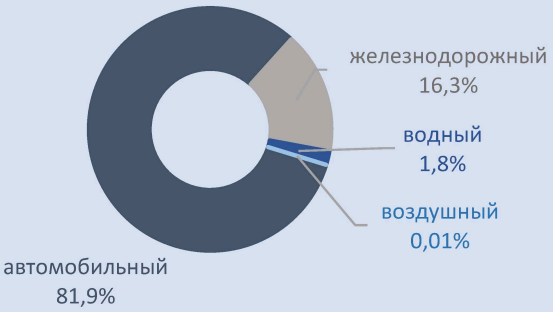


Рис. 4.2.1. Долевое соотношение объема перевезенных грузов по видам транспорта

На фоне роста востребованности грузоперевозок автомобильным транспортом впервые за последние 6 лет отмечается рост основных показателей аварийности с участием грузовых ТС. Количество ДТП увеличилось на 6,2% (18 657), число погибших – на 9,9% (4 457), раненых – на 5,1% (23 457) (рис. 4.2.2).

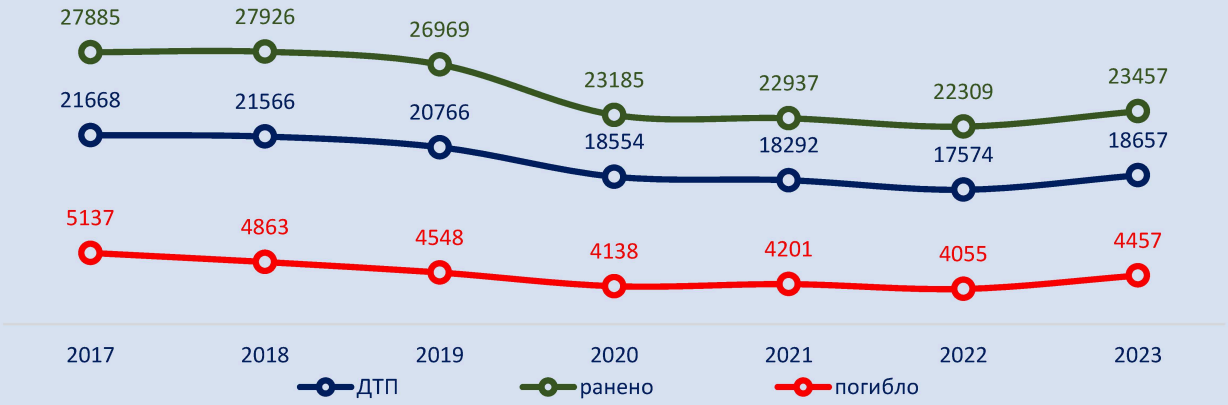


Рис. 4.2.2. Динамика основных показателей аварийности с участием грузовых ТС

Одновременное увеличение трех основных показателей аварийности с участием грузовых ТС зафиксировано в 32 субъектах Российской Федерации (в 2022 году – в 18 регионах) (таб. 4.1), а также в целом в Центральном, Южном, Северо-Кавказском, Приволжском, Уральском и Сибирском федеральных округах. Рост числа погибших произошел в 51 регионе (в 2022 году – в 39 регионах). В то же время в 13 субъектах зафиксировано снижение всех основных показателей аварийности с участием данного вида транспорта.

[1] Без учета перевозки грузов трубопроводным транспортом.
[2] Без учета перевозки грузов трубопроводным транспортом.
[3] По оперативным данным Росстата на 28.02.2024 г.

Таблица 4.1

Регионы, в которых произошел рост основных показателей аварийности с участием грузовых ТС

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Дагестан	309	+23,6	95	+11,8	436	+23,5	17,9
Кабардино-Балкарская Республика	92	+33,3	21	+5	118	+55,3	15,1
Республика Калмыкия	92	+19,5	49	+113	124	+8,8	28,3
Республика Крым	220	+17	49	+14	292	+13,6	14,4
Республика Северная Осетия – Алания	99	+6,5	26	+85,7	158	+12,1	14,1
Чувашская Республика – Чувашия	137	+7,9	41	+10,8	184	+1,7	18,2
Забайкальский край	135	+21,6	55	+37,5	152	+28,8	26,6
Краснодарский край	966	+4,2	252	+13	1 182	+0,5	17,6
Красноярский край	404	+8,9	107	+11,5	509	+12,4	17,4
Пермский край	304	+24,1	86	+14,7	390	+10,2	18,1
Ставропольский край	355	+33,5	87	+64,2	466	+27,3	15,7
Брянская область	114	+48,1	40	+81,8	128	+60	23,8
Волгоградская область	319	+4,9	75	+17,2	440	+16,7	14,6
Воронежская область	424	+19,8	117	+4,5	534	+20,3	18
Ивановская область	124	+25,3	33	+83,3	138	+9,5	19,3
Иркутская область	356	+8,9	95	+20,3	410	+2	18,8
Калужская область	173	+1,2	42	+61,5	237	+12,3	15,1
Кемеровская область – Кузбасс	366	+10,6	108	+10,2	449	+0,4	19,4
Курганская область	126	+1,6	47	+14,6	160	+16,8	22,7
Липецкая область	205	+36,7	52	+13	277	+45	15,8
Нижегородская область	630	+10,7	116	+10,5	834	+6,8	12,2
Новосибирская область	416	+37,7	91	+15,2	529	+37,8	14,7
Омская область	256	+20,2	60	+62,2	325	+17,3	15,6
Оренбургская область	178	+9,2	67	+21,8	212	+9,8	24
Пензенская область	236	+0,4	53	+10,4	365	+14,4	12,7
Ростовская область	481	+19,1	158	+14,5	563	+16,1	21,9
Рязанская область	287	+10,8	89	+18,7	358	+10,5	19,9
Самарская область	418	+10,6	137	+20,2	551	+15	19,9
Смоленская область	144	+19	34	+13,3	155	+6,2	18
Тверская область	244	+22	54	+10,2	274	+16,1	16,5
Тюменская область	327	+12,4	74	+42,3	422	+7,9	14,9
Челябинская область	465	+16,3	112	+67,2	545	+6,7	17

В отличие от общего распределения показателей аварийности, в соответствии с которым в течение года основной пик приходится на август, с участием грузовых ТС наибольшие значения зафиксированы в декабре (10,7%, или 1 997 ДТП, 11%, или 492 погибших). Данная тенденция сохраняется на протяжении последних лет (рис. 4.2.3).

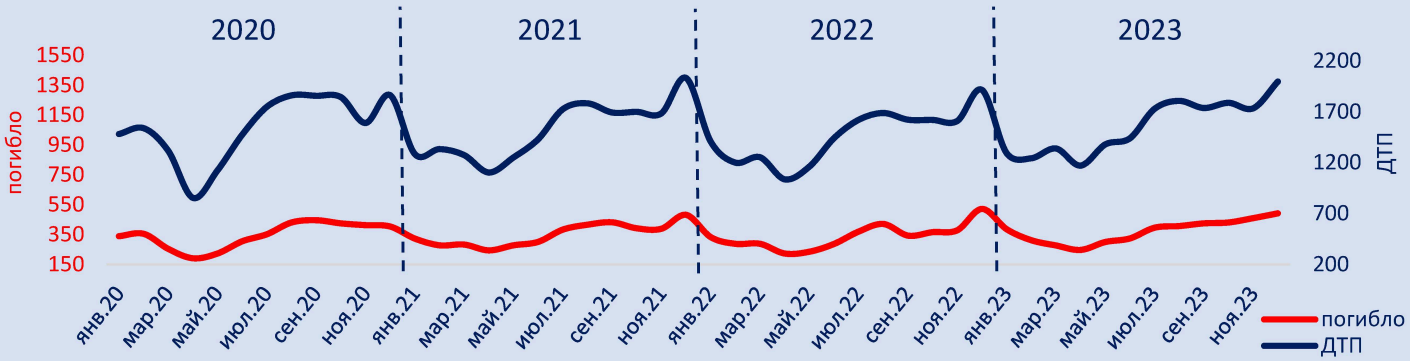


Рис. 4.2.3. Динамика количества ДТП и числа погибших в ДТП с участием грузового транспорта по месяцам

В распределении показателей аварийности по дням недели у грузового транспорта также отмечаются некоторые особенности. В отличие от общих тенденций аварийности наибольшее число погибших в ДТП с участием грузовых ТС отмечается в пятницу (16,7%, или 744), а одно из минимальных – в воскресенье (12,8%, или 570). Данная закономерность наиболее выражена в распределении ДТП, когда максимальная доля приходится на пятницу (16,6%, или 3 096), а минимальная – на воскресенье (10,5%, или 1 966), что с большей долей вероятности может быть обусловлено режимом работы грузополучателей и отправителей (рис. 4.2.4).

Несмотря на минимальные долевые значения ДТП и погибших в воскресенье, в этот день недели зафиксировано максимальное значение показателя тяжести последствий (18).



Рис. 4.2.4. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от дня недели

Девять из десяти (90,7%) ДТП с участием грузовых ТС произошло с 06:00 до 00:00 (рис. 4.2.5). Это может быть обусловлено тем, что водители грузовых ТС в большинстве случаев являются водителями-работниками, рабочий график которых в основном предполагает управление ТС в дневное время, либо же предпочтительней выбирают для передвижения светлое время суток, а в темное время суток останавливаются для отдыха. При этом более высокое значение показателя тяжести последствий ДТП, наоборот, отмечается в период с 00:00 до 06:00.



Рис. 4.2.5. Количество ДТП с участием грузовых ТС и тяжесть последствий в зависимости от времени суток

Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС по видам ДТП в целом соответствует общей структуре дорожно-транспортной аварийности. Наибольшую долю ДТП составляют столкновения ТС (65,9%, или 12 290) и наезды на пешеходов (12,4%, или 2 317) (рис. 4.2.6). Однако доля столкновений среди всех ДТП с участием грузовых ТС в полтора раза выше, чем доля столкновений среди ДТП с участием всех иных видов ТС.



Рис. 4.2.6. Соотношение удельного веса ДТП с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от вида ДТП

Доля наездов на пешеходов среди всех ДТП с участием грузовых ТС (12,4%) в два раза ниже, чем среди ДТП с участием иных видов ТС (25,7%) (рис. 4.2.6). Это может быть обусловлено тем, что большая часть маршрутов передвижения грузовых ТС проходит вне населенных пунктов, где вероятность появления на дороге пешеходов значительно ниже. Кроме того, в городах, где отмечается наибольший пешеходный трафик, действуют ограничения на движение грузовых ТС.

Доля наездов на стоящее ТС в общей структуре аварийности грузовых ТС (9,1%) в три раза превышает аналогичный показатель для других видов ТС (3%) (рис. 4.2.6).

Одним из наибольших значений показателя тяжести последствий ДТП с участием грузовых ТС имеют наезды на пешеходов (23,3), при этом оно превышает значение аналогичного показателя для иных видов ТС (8,8) почти в три раза. Это обусловлено тем, что в сравнении с иными видами грузовые ТС из-за массогабаритных характеристик значительно вероятнее нанесут пешеходу смертельные травмы. Также показатель тяжести последствий выше в таких видах ДТП с участием грузовых ТС, как столкновение ТС (грузовые ТС – 15,8, иные ТС – 7,3), наезд на стоящее ТС (грузовые ТС – 14,9, иные ТС – 8,9), наезд на препятствие (грузовые ТС – 12,5, иные ТС – 8,6) и опрокидывание (грузовые ТС – 9,6, иные ТС – 7,5) (рис. 4.2.7).



Рис. 4.2.7. Соотношение тяжести последствий ДТП с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от вида ДТП

Обратным образом складывается ситуация со съездами с дороги (грузовые ТС – 9, иные ТС – 10,7). Меньшее значение тяжести последствий ДТП с участием грузовых ТС по сравнению с иными видами транспорта обусловлены их массогабаритными особенностями, а также тем, что указанный вид ДТП не предполагает механического взаимодействия с другими участниками дорожного движения и транспортными средствами.

На дорогах вне населенных пунктов произошла почти половина (47,4%, или 8 838) ДТП с участием грузовых ТС, при этом доля погибших в полтора раза выше и составляет более двух третей (69,3%, или 3 088). Тяжесть последствий ДТП с участием грузовых ТС, произошедших вне НП (21,1), превышает показатели НП как городского, так и сельского типа (7,9 и 16,4 соответственно) (рис. 4.2.8).

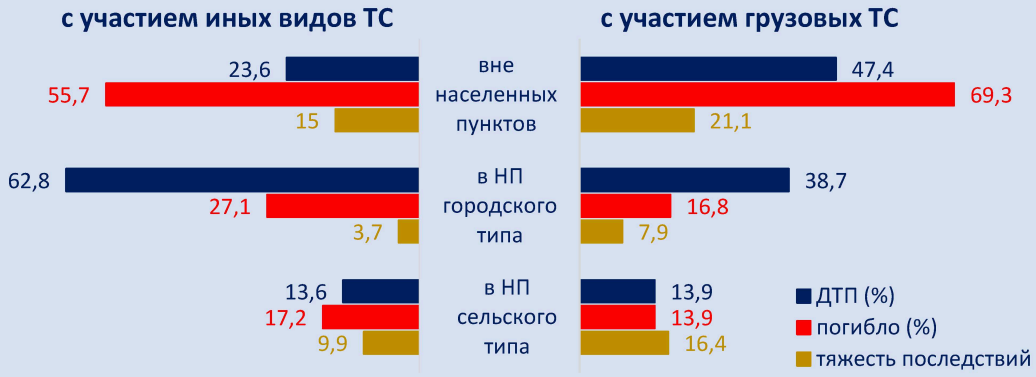


Рис. 4.2.8. Соотношение показателей аварийности с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от места совершения ДТП

Сравнение показателей аварийности с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от места совершения ДТП показывает, что доля ДТП с участием грузовых ТС, приходящаяся на дороги вне НП (47,4%), почти в два раза превосходит аналогичный показатель для иных видов ТС (23,6%). Это обстоятельство, вероятнее всего, связано с преобладанием трафика грузовых ТС вне НП, тогда как трафик иных видов ТС в большей степени сконцентрирован в НП.

Наибольшие доли ДТП (34,6%, или 6 450) и погибших (49,4%, или 2 200) в общей структуре аварийности с участием грузовых ТС приходятся на происшествия с участием седельных тягачей[1]. Данные происшествия также характеризуются наибольшим показателем тяжести последствий (21,7) (рис. 4.2.9).

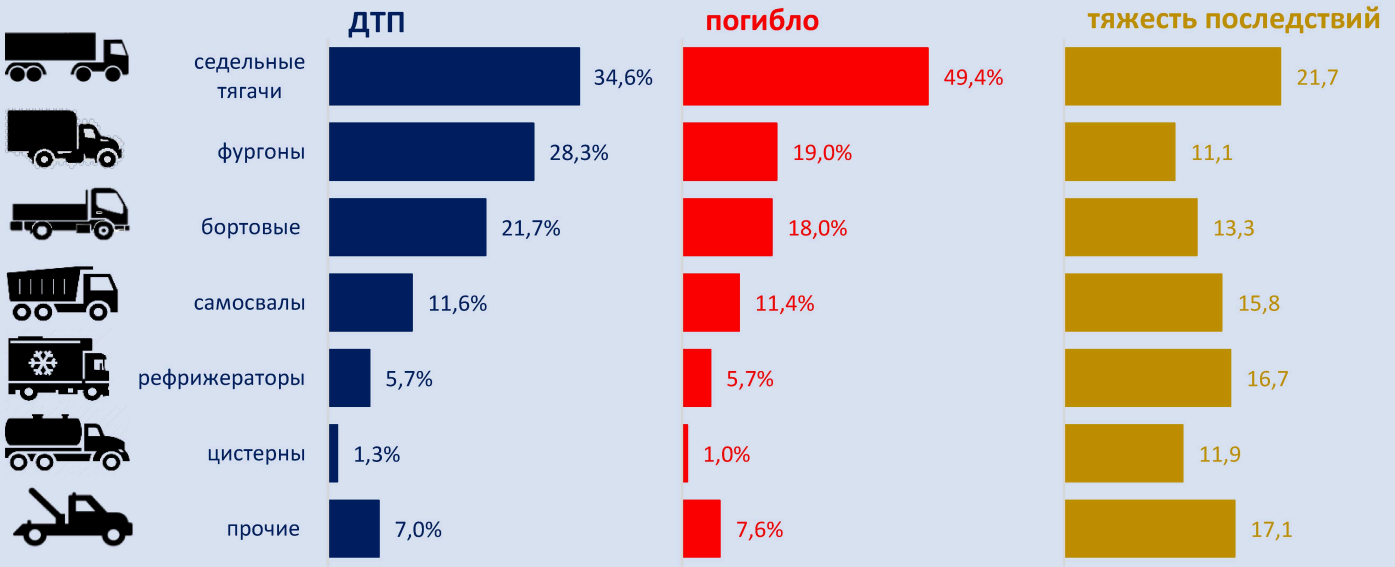


Рис. 4.2.9. Распределение показателей аварийности в зависимости от конкретного вида грузовых ТС[2]

[1] С учетом того, что в одном ДТП могут участвовать грузовые ТС разных видов.

[2] Классификация в соответствии с приказом Росстата от 29.12.2017 № 887 «Об утверждении методологических положений по статистике транспорта».

На втором месте находятся ДТП с участием фургонов, доля происшествий составляет 28,3% (5 275), при этом доля погибших меньше практически в полтора раза (19%, или 846). Тяжесть последствий ДТП с участием данного вида грузовых ТС в сравнении с другими самая низкая (11,1).

В населенных пунктах и на дорогах вне их границ доли ДТП с участием разных видов грузовых ТС значительно различаются. Так, в НП городского типа наибольшая доля ДТП (37%, или 2 677) произошла с участием фургонов, в НП сельского типа и на дорогах вне НП – с участием седельных тягачей (31,1 и 47,4% соответственно). Несмотря на это, во всех местах наибольшая доля погибших приходится на происшествия с участием седельных тягачей (НП городского типа – 34,5%, НП сельского типа – 42,3%, дороги вне НП – 54,4%) (рис. 4.2.10).



Рис. 4.2.10. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от конкретного вида грузовых ТС и значения населенного пункта

На участках ФАД и РиММАД вне НП наибольшая доля из всех происшествий с участием грузовых ТС приходится на ДТП с участием седельных тягачей. Однако если на ФАД количество таких ДТП составляет более половины (57%), а число погибших в них – практически две трети (63,2%), то на РиММАД долевое значение уже не такое значительное (ДТП – 31,9%, погибшие – 37,4%). Сопоставимые доли происшествий на РиММАД вне НП уже приходятся на случаи участия фургонов (23,9%) и бортовых грузовых ТС (22,7%). На участках МАД вне НП по четверти происшествий приходятся на случаи участия бортовых грузовых ТС (23,9%,) и самосвалов (27,6%) (рис. 4.2.11).

Представленные распределения показателей аварийности в целом отражают наиболее часто используемые маршруты движения конкретных видов грузовых ТС. Например, седельные тягачи наиболее часто используются для доставки грузов на значительные расстояния (междугородние, международные грузовые перевозки), поэтому из всех ДТП вне НП с участием грузовых ТС на них приходится наибольшая доля. Так как основными междугородними связующими путями являются ФАД, то, соответственно, на них также наибольшая доля из всех ДТП с участием грузовых ТС приходится на происшествия с участием седельных тягачей.

В связи с тем, что для перевозки продовольственных, промышленных товаров, хлебобулочных изделий, мебели и других грузов в основном используются фургоны, значительная доля происшествий в городах приходится именно на данный вид грузовых ТС.

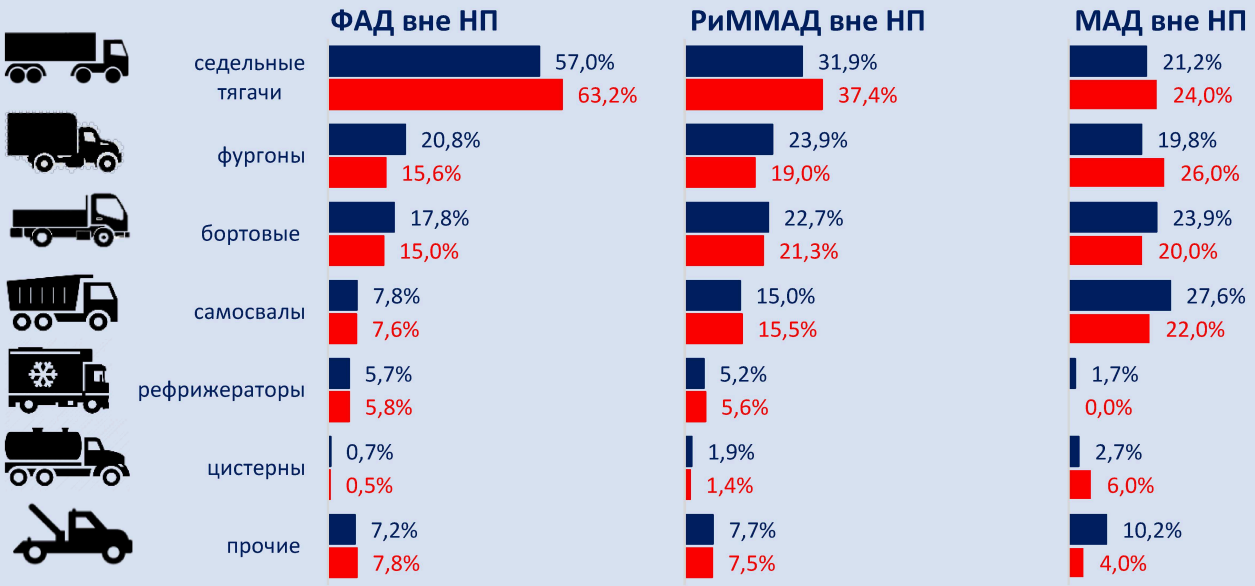


Рис. 4.2.11. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от конкретного вида грузовых ТС и статуса автомобильной дороги

По вине водителей грузовых ТС совершено 9 893 (+8,8%) ДТП, в которых погибли 1 588 (+12,9%) и ранены 12 260 (+7,7%) человек. По сравнению с 2022 годом коэффициент виновности водителей грузовых ТС увеличился (2022 год – 51,8, 2023 год – 53).

Наибольшее количество ДТП совершено из-за неправильного выбора дистанции (21,4%, или 2 113), нарушения скоростного режима (21,2%, или 2 097)[1], несоблюдения очередности проезда (13,9%, или 1 373), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (10,8%, или 1 065) и выезда на полосу встречного движения (9,9%, или 976). При этом распределение удельного веса погибших в ДТП по вине водителей грузовых ТС показывает, что по четвертой части погибших приходится на нарушение скоростного режима (25%, или 397) и выезд на полосу встречного движения (25,3%, или 402). ДТП, совершенные из-за данных нарушений, имеют наиболее высокие значения показателя тяжести последствий (13,6 и 21,9 соответственно) (рис. 4.2.12).

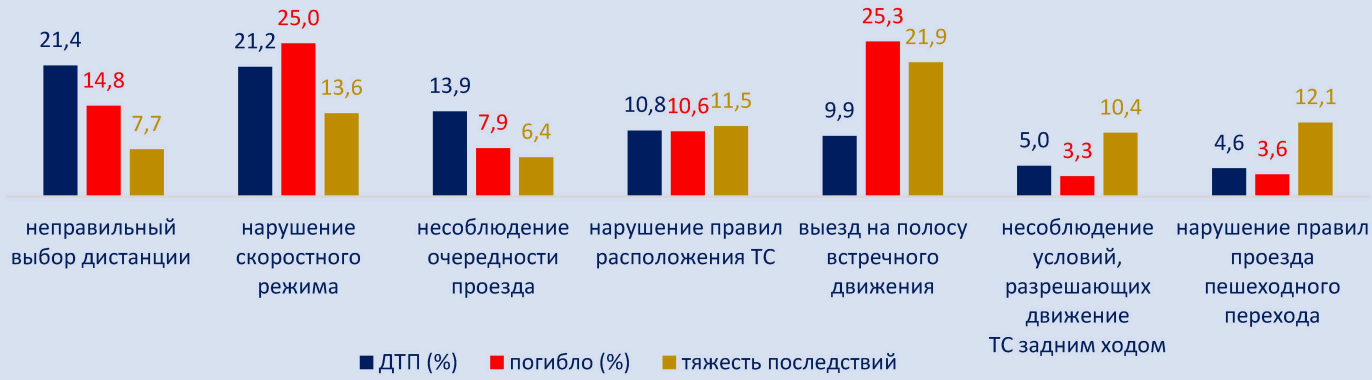


Рис. 4.2.12. Распределение показателей аварийности водителей грузовых ТС по видам нарушений ПДД

[1] Включая превышение установленной скорости движения и ее несоответствие конкретным условиям движения.

Одновременное увеличение трех основных показателей аварийности отмечено из-за совершения водителями грузового транспорта следующих нарушений: неправильный выбор дистанции (ДТП – на 3%, погибших – на 3,5%, раненых – на 4,1%), нарушение скоростного режима движение (ДТП – на 13,2%, погибших – на 7,6%, раненых – на 10%), несоблюдение очередности проезда (ДТП – на 9,3%, погибших – на 52,4%, раненых – на 3,7%), выезд на полосу встречного движения (ДТП – на 4,9%, погибших – на 17,9%, раненых – на 4,5%), нарушение правил перестроения (ДТП – на 20,2%, погибших – на 177,8%, раненых – на 26,6%). нарушение правил обгона (ДТП – на 19,5%, погибших – на 207,7%, раненых – на 8%), нарушение требований сигналов светофора (ДТП – на 6,4%, погибших – на 80%, раненых – на 11%), нарушение требований дорожных знаков (ДТП – на 29,2%, погибших – на 28,6%, раненых – на 44,2%), эксплуатация ТС с техническими неисправностями, при которых запрещается их эксплуатация (ДТП – на 21,2%, погибших – на 78,6%, раненых – на 9,3%), непредоставление преимущества в движении пешеходу (ДТП – на 22%, погибших – на 38,9%, раненых – на 21,7%), невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения (ДТП – на 40,4%, погибших – на 31,3%, раненых – на 58,6%).

Распределение показателей аварийности из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС по месяцам в целом соответствует распределению показателей с их участием, однако необходимо обратить внимание на декабрь. Несмотря на то, что в этом месяце зафиксированы наибольшие показатели аварийности, доля погибших в ДТП по вине водителей грузовых ТС от всех погибших в ДТП с их участием (33,9%) является средней по сравнению с аналогичными показателями других месяцев (рис. 4.2.13). Данная тенденция в целом наблюдалась и в предшествующие годы.

Указанное может свидетельствовать о том, что наибольшее число погибших в ДТП с участием грузовых ТС, приходящееся на декабрь, обусловлено ДТП, происходящими по вине других участников ДТП, что связано не с динамикой грузоперевозок, а со специфическими особенностями, присущими зимнему периоду времени.



Рис. 4.2.13. Динамика числа погибших в ДТП с участием и по вине водителей грузовых ТС и доля погибших по вине водителей грузовых ТС от общего числа погибших в ДТП с их участием по месяцам

Из общего количества зарегистрированных грузовых ТС ФЛ принадлежит 56,2% (3 816 589), ЮЛ – 42,1% (2 859 415), ИП – 1,1% (74 044), организациям без прав юридического лица – 0,7% (45 635).

Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности[1], в общем пропорционально их зарегистрированному

[1] Фактическая эксплуатация может осуществляться несобственником ТС (например, на основании договора аренды, проката, лизинга и т.д.).

количеству. На ДТП с участием грузового транспорта фактически эксплуатируемого ФЛ приходится 56,8% (10 594) от всех ДТП с участием грузового транспорта и 50,5% (2 250) от всех погибших в таких ДТП. Для ЮЛ доля ДТП составляет 41,1% (7 660), доля погибших – 46,9% (2 092).

Отдельного внимания заслуживают показатели грузового транспорта, фактически эксплуатируемого ИП. При доле 1,1% в общем количестве зарегистрированных грузовых ТС доля ДТП в шесть раз выше и составляет 6,6% (1 231), доля погибших еще более значительна – 10,1% (451) (рис. 4.2.14).

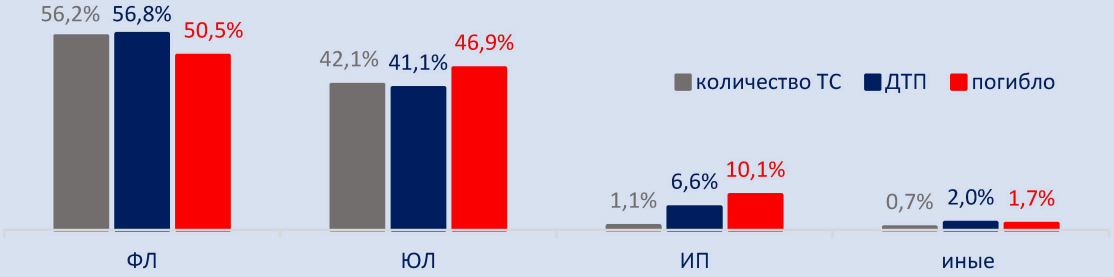


Рис. 4.2.14. Соотношение зарегистрированных грузовых ТС по форме собственности и показателей аварийности с участием ТС, фактически эксплуатируемых субъектами таких форм собственности

Анализ относительных показателей аварийности с участием грузовых ТС показывает, что ДТП с участием грузового транспорта, фактически эксплуатируемого ИП, также характеризуются и наиболее высоким значением тяжести последствий (23,9). Значения коэффициента виновности у всех рассматриваемых категорий находятся примерно на одном уровне, однако несколько больший показатель имеют водители управлявшие ТС в личных целях (ФЛ) (рис. 4.2.15).

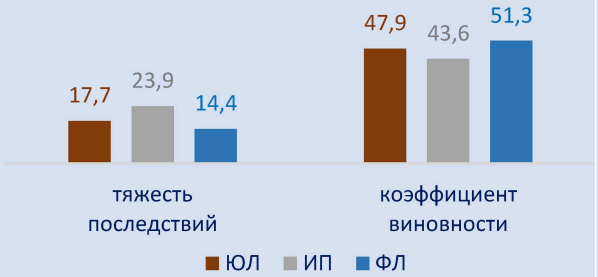


Рис. 4.2.15. Распределение относительных показателей аварийности с участием грузовых ТС, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности

Следует отметить, что в 2023 году рост всех трех основных показателей аварийности по вине водителей грузовых ТС зафиксирован для каждой из форм собственности. Однако если для ФЛ рассматриваемые показатели увеличились не более чем на десятую часть (ДТП – на 7,5%, или 5 436, погибших – на 4,6%, или 778, раненых – на 6,7%, или 6 728), то для грузовых ТС, фактически эксплуатируемых ИП или ЮЛ, рост отдельных показателей превышает пятую часть. Число погибших в ДТП по вине водителей грузовых ТС, фактически эксплуатируемых ЮЛ, увеличилось на 24,9% (633), ИП – на 14,4% (135).

В 2023 году отмечается снижение на 1,8% (433) количества ДТП, совершенных водителями грузовых ТС с признаками опьянения, и на 4,5% (128) числа погибших в таких ДТП. При этом число раненых увеличилось на 9,3% и составило 563 человека.

На 5,8% (1 064) снизилось количество ДТП с участием грузовых ТС, имеющих технические неисправности, или когда выявлены условия, при которых запрещена их эксплуатация. Число погибших в таких ДТП снизилось на 15,6% (282), раненых – на 5,2% (1 383). Однако такие происшествия по-прежнему имеют высокую тяжесть последствий, из всех пострадавших в них погибает почти каждый шестой.

4.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ

В 2023 году отмечено увеличение на 8,1% (7 750) количества ДТП с участием автобусов, числа раненых – на 5,8% (11 539), однако число погибших снизилось на 2% (590) (рис. 4.3.1). Необходимо отметить, что снижение числа погибших произошло на фоне роста в предшествующие годы и по-прежнему превосходит значения 2020 и 2021 годов. Тяжесть последствий ДТП с участием автобусов снизилась и составила 4,9 (в 2022 году – 5,2).

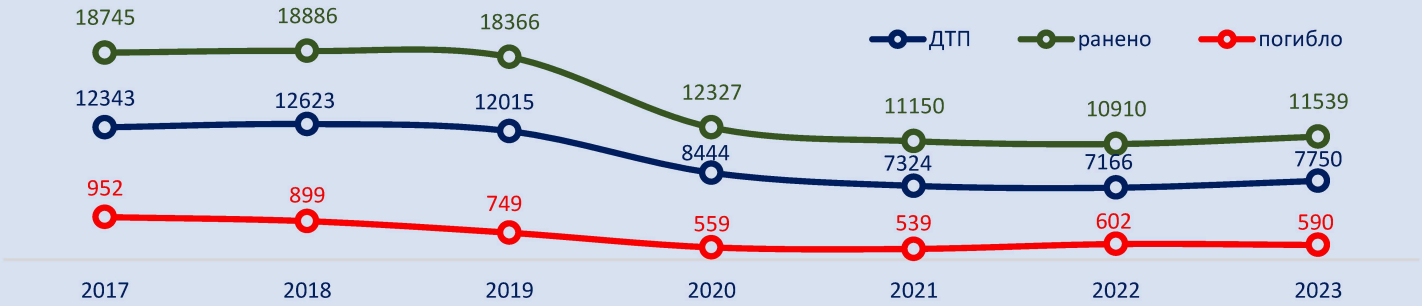


Рис. 4.3.1. Показатели аварийности с участием автобусов

Рост числа погибших отмечен почти в каждом третьем регионе (32). Более чем в два раза увеличилось число погибших в Республиках Алтай (+100%, 2), Ингушетия (7), Коми (+150%, 5) и Кабардино-Балкарской (+300%, 8) Республике, Пермском (+160%, 13) и Приморском (+166,7%, 8) краях, Архангельской (+450%, 11), Брянской (+100%, 4), Вологодской (+100%, 2), Курганской (+100%, 2), Курской (+150%, 5), Мурманской (+700%, 8), Новосибирской (+100%, 20), Пензенской (+700%, 8), Тамбовской (+100%, 4) областях и г. Севастополе (+150%, 5). Рост всех основных показателей аварийности с участием автобусов отмечен в 17 регионах (табл. 4.3.1).

Таблица 4.3.1

Регионы, в которых произошел рост основных показателей аварийности с участием автобусов

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Ингушетия	15	+114,3	7	–	48	+300,0	12,7
Кабардино-Балкарская Республика	25	+38,9	8	+300,0	59	+103,4	11,9
Республика Коми	52	+15,6	5	+150,0	92	+10,8	5,2
Архангельская область	70	+29,6	11	+450,0	104	+28,4	9,6
Брянская область	35	+66,7	4	+100,0	84	+236,0	4,5
Волгоградская область	156	+8,3	14	+75,0	232	+4,5	5,7
Иркутская область	114	+0,9	16	+23,1	204	+6,3	7,3
Курганская область	43	+16,2	2	+100,0	60	+33,3	3,2
Курская область	50	+13,6	5	+150,0	77	+13,2	6,1
Мурманская область	46	+39,4	8	+700,0	87	+29,9	8,4
Новосибирская область	128	+23,1	20	+100,0	213	+15,1	8,6
Нижегородская область	318	+16,5	14	+75,0	499	+20,8	2,7
Пензенская область	86	+8,9	8	+700,0	180	+31,4	4,3
Ростовская область	142	+18,3	19	+26,7	227	+48,4	7,7
Самарская область	165	+20,4	17	+30,8	257	+8,0	6,2
Тамбовская область	66	+88,6	4	+100,0	93	+40,9	4,1
Ямало-Ненецкий автономный округ	14	+27,3	3	–	15	+7,1	16,7

Как и в предыдущие годы, количество ДТП во второй половине года (июль-декабрь) несколько превышает показатели первой половины. Наибольшее число погибших в таких ДТП зарегистрировано в осенне-зимний период (рис. 4.3.2).

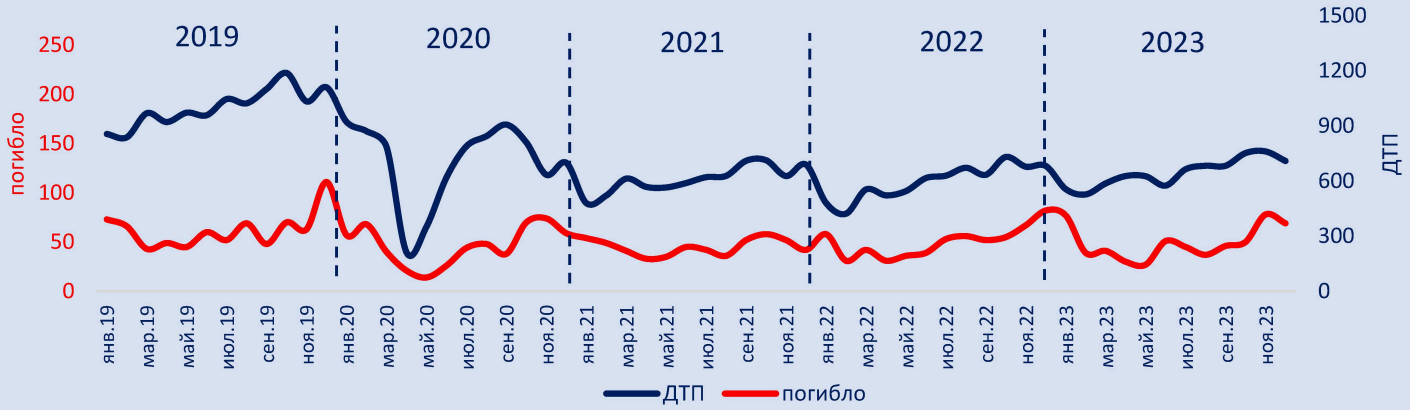


Рис. 4.3.2. Распределение показателей аварийности с участием автобусов по месяцам

Наибольшее количество ДТП с участием автобусов зарегистрировано в будние дни, при этом максимальное – в пятницу (16,6%, или 1 286). Наибольшее число погибших в таких ДТП пришлось на четверг (16,8%, или 99). Выходные дни характеризуются меньшим количеством ДТП, однако доля погибших в них превосходит долю ДТП, в связи с чем в выходные дни отмечаются наибольшие показатели тяжести последствий (в субботу – 5,7, в воскресенье – 5,6) (рис. 4.3.3).



Рис. 4.3.3. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от дня недели

В светлое время суток произошло три четверти (78,1%, или 6 056) ДТП, при этом доля погибших несколько ниже и составляет 63,2% (373). В темное время суток совершено менее четверти (21,9%, или 1 694) ДТП, доля погибших составила более трети (36,8%, или 217). Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (7,8), почти в два раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (4).

Вместе с тем почти пятая часть (17,8%, или 105) погибших в ДТП с участием автобусов погибли в темное время суток в местах с отсутствующим освещением. Тяжесть последствий таких ДТП составила 14,6 (рис. 4.3.4).



Рис. 4.3.4. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от освещенности

Наибольшее количество ДТП с участием автобусов в течение суток произошло в период с 07:00 до 20:00, что может быть обусловлено наиболее интенсивной эксплуатацией данного транспорта в указанные часы. При этом двукратный рост количества ДТП фиксируется в период с 06:00 до 07:00 (рис. 4.3.5).



Рис. 4.3.5. Количество ДТП с участием автобусов и тяжесть последствий в зависимости от времени суток

Распределение аварийности по видам ДТП показывает, что столкновения составляют почти половину (40,3%, или 3 124) от всех происшествий с участием автобусов. На них пришлось почти две трети (60,7%, или 358) от всех погибших, что превышает долю ДТП в полтора раза.

Более трети (36,4%, или 2 822) ДТП пришлось на падение пассажира. Однако доля погибших на порядок ниже и составляет 0,3% (2). При этом среди всех падений пассажира (для всех видов ТС) на ДТП с участием автобусов приходится почти три четверти (78,6%), что является отличительной особенностью аварийности с участием автобусов.

Седьмая часть ДТП (14,1%, или 1 090) – наезды на пешеходов. При этом удельный вес погибших (28,1%, или 166), приходящийся на данный вид ДТП, в два раза превышает удельный вес происшествий. Данные ДТП характеризуются высоким значением тяжести последствий (14,6) (рис. 4.3.6).



Рис. 4.3.6. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от вида ДТП

Большинство ДТП с участием автобусов произошло в НП (88,9%, или 6 888), на них приходится больше половины (53,9%, или 318) погибших. Вне НП зарегистрировано около десятой части (11,1%, или 862) происшествий, при этом на них пришлась почти половина (46,1%, или 272) всех погибших в ДТП с участием автобусов. Тяжесть последствий происшествий вне НП почти в четыре раза больше (11,2) по сравнению с ДТП в НП (3,3).

Наибольшее количество (94,3%, или 6 497) из всех ДТП в НП произошло в НП городского типа. В НП сельского типа совершено незначительное количество (5,7%, или 391) происшествий, однако доля погибших в них составляет почти пятую часть (19,5%, или 62) от всех погибших в ДТП с участием автобусов в НП. Тяжесть последствий ДТП в сельских НП (7,9) почти в 3 раза выше аналогичного показателя для ДТП в городских НП (2,9).

На местных дорогах[1] произошло подавляющее большинство ДТП (82,1%, или 6 365), на которые пришлось более трети (37,5%, или 221) погибших. На ФАД пришлось более четверти (27,8%, или 161) погибших, при том что доля ДТП на этих дорогах составляет только 7,9% (613). Аналогичная ситуация сложилась и на РИММАД, где на небольшую долю ДТП (9,9%, или 769) приходится более трети (34,7%, или 205) погибших, при этом на данные дороги приходятся наибольшие значения тяжести последствий (10,9), чем на других по значению дорогах (федеральные – 10,1, местные – 2,6) (рис. 4.3.7).



Рис. 4.3.7. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от значения дороги

Доля ДТП, имевших место на остановках общественного транспорта, составила почти пятую часть (19,3%, или 1 496) от всех происшествий, при этом почти три четверти из них (71,2%, или 821) связаны с падением пассажира.

Количество ДТП из-за нарушений ПДД водителями автобусов увеличилось (+6,2%, 3 686), число раненых в них – на 2,4% (5 522), однако число погибших в таких происшествиях уменьшилось на 2,2% (176).

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями автобусов, являются нарушения скоростного режима движения[2] (24,4%, или 898) и неправильный выбор дистанции (15,5%, или 570). Наибольшая тяжесть последствий отмечена в ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения (8,8) (табл. 4.3.2).

Таблица 4.3.2

Наиболее распространенные нарушения, допущенные водителями автобусов, ставшие причиной ДТП

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Нарушение скоростного режима движения	898	+14,8	30	-38,8	1443	+3,3	2
Неправильный выбор дистанции	570	-12	19	+11,8	1024	-18,8	1,8
Несоблюдение очередности проезда	266	+8,5	24	+140	492	+33	4,7
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	306	+20	13	-23,5	570	+0,9	2,2
Невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения	405	+4,1	7	-22,2	405	+4,4	1,7
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	281	-0,7	37	+54,2	261	-5,1	12,4
Выезд на полосу встречного движения	104	–	26	-10,3	268	+13,6	8,8

Наибольшим удельным весом виновно совершенных ДТП характеризуются водители автобусов, относящиеся к возрастным группам 21-29 лет, а также 60 лет и старше. По вине указанных водителей произошла почти половина происшествий с их участием.

[1] К местным дорогам отнесена улично-дорожная сеть городов и населенных пунктов.

[2] Несоответствие скорости конкретным условиям движения и превышение установленной скорости движения транспортного средства.

Распределение по стажу управления ТС показывает, что наиболее склонны к совершению нарушений водители, имеющие стаж до четырех лет включительно (виновны более чем в половине ДТП, в которых участвовали) (рис. 4.3.8).

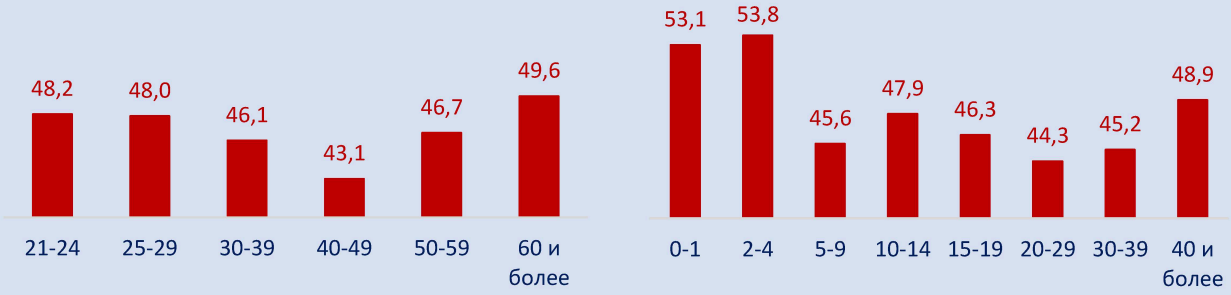


Рис. 4.3.8. Коэффициент виновности водителей автобусов в зависимости от возраста и стажа управления

Снизилось (-25%, 51) количество ДТП с участием водителей автобусов, имеющих признаки опьянения. В них погибли 12 (-25%) и получили ранения 118 (-16,3%) человек. Тяжесть последствий таких ДТП составила 9,2. Данные водители были виновны более чем в трех четвертях происшествий (78,4%, или 40).

Отмечено снижение количества ДТП с участием автобусов, водители которых допустили нарушение режима труда и отдыха (-11,8%, 172), числа погибших в них – на 16% (21), числа раненых – на 18,9% (279). Более половины (54,7%, или 94) ДТП, в которых водителями автобусов допущено нарушение режима труда и отдыха, совершены по их вине. Почти в трех четвертях таких ДТП (70,2%, или 66) осуществлялась пассажирская перевозка.

Среди ДТП с участием автобусов, имеющих технические неисправности либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, наиболее часто выявлялись наличие конструктивных изменений по сравнению с серийными ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах, – 44 (15,2%), неисправность внешних световых приборов – 34 (12%), установка на одну ось ТС шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 40 (13,8%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного, установка дополнительных предметов или нанесение покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя, – 33 (11,7%), износ рисунка протектора – 29 (10,2%).

Сравнение тяжести последствий ДТП с участием автобусов, имеющих разный срок эксплуатации, показало, что ДТП с участием автобусов, с года выпуска которых прошло более 10 лет, в 2023 году имели значение 6,3, что почти в полтора раза выше, чем в ДТП с участием автобусов с меньшим сроком эксплуатации (4,4). Данная тенденция наблюдалась и в предшествующие годы (рис. 4.3.9).



Рис. 4.3.9. Динамика тяжести последствий ДТП с участием автобусов, с года выпуска которых прошло менее 10 лет, и автобусов, с года выпуска которых прошло более 10 лет

Из всех ДТП с особо тяжкими последствиями почти две трети (60,1%) произошло с участием автобусов. Количество таких ДТП возросло на 4,9% (86), число погибших и раненых снизилось на 14,2% (91) и 0,2% (1 068) соответственно. Показатель тяжести последствий таких ДТП (7,9) более чем в полтора раза выше, чем общий показатель для всей аварийности с участием автобусов.

Рассматривая структуру зарегистрированных автобусов в зависимости от формы собственности, стоит отметить, что на автобусы, принадлежащие ЮЛ, приходится 53% (443 367) от всех зарегистрированных автобусов, доля автобусов ФЛ составляет 43% (359 493), автобусов ИП – 1,8% (15 248), организаций без прав юридического лица – 2,1% (17 758).

Распределение показателей аварийности с участием автобусов, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности[1], показывает, что наибольшее количество ДТП (66,7%, или 5 173) и число погибших (59,5%, или 351) приходится на случаи с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ЮЛ, при этом наибольшая доля зарегистрированных автобусов также приходится на ЮЛ (53%).

ДТП с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ФЛ, составляют 12,3% (953) от всех происшествий с участием автобусов, на них приходится 19,8% (117) погибших, при этом доля автобусов, зарегистрированных на ФЛ, составляет 43%. Противоположное соотношение наблюдается относительно автобусов, зарегистрированных на ИП. Так, при доле зарегистрированных автобусов 1,8%, доля ДТП с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ИП, составляет 14,1% (1 096), а доля погибших, приходящаяся на эти происшествия, – 18,6% (110) (рис. 4.3.10).

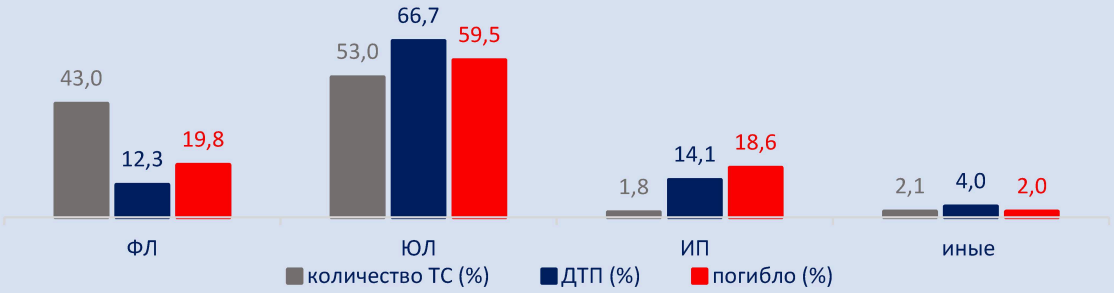


Рис. 4.3.10. Соотношение зарегистрированных автобусов по форме собственности и показателей аварийности с участием ТС, фактически эксплуатируемых субъектами таких форм собственности

Водители автобусов, находящихся в эксплуатации ЮЛ, наименее склонны к нарушениям, приводящим к ДТП, их коэффициент виновности составил 45,3. Наибольший показатель отмечен среди водителей ИП – 51,9.

Наибольший показатель тяжести последствий отмечен в ДТП с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ФЛ (6,7), наименьший – ЮЛ (4,5) (рис. 4.3.11).



Рис. 4.3.11. Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов по форме собственности

[1] Фактическая эксплуатация может осуществляться не собственником ТС (например, на основании договора аренды, проката, лизинга и т.д.).

В 2023 году на 6,2% увеличилось количество перевозок пассажиров общественным транспортом, при этом, как и в предыдущие годы, подавляющее большинство (86,9%, или 8,8 млрд чел.) из них осуществлялось автобусами (рис. 4.3.12). С учетом наибольшей доли рост общего количества перевозок обусловлен в первую очередь ростом самих автобусных перевозок (+6,2%). Наблюдается также и рост на 6,6% показателя пассажирооборота автобусами (93,5 млрд пассажиро-километров)[1].

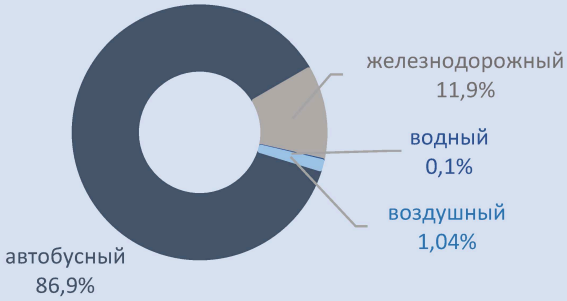


Рис. 4.3.12. Долевое соотношение объема перевозок пассажиров по видам транспорта

В восьми из десяти ДТП с участием автобусов (79,5%) автобусы использовались для осуществления пассажирских перевозок[2] (2022 год – 81,8%). Отмечено увеличение количества таких ДТП на 5,1% (6 160) и числа раненых – на 1,4% (9 152), при этом число погибших в них снизилось на 5,4% (417).

В то же время на 8,5% (953) увеличилось количество ДТП с участием автобусов, использовавшихся физическими лицами, при этом перевозка пассажиров не рассматривается как вид деятельности по перевозкам пассажиров автобусами, требующий лицензирования. Число погибших в таких происшествиях возросло на 11,4% (117), раненых – на 20,1% (1 635). Данные ДТП составили немногим более десятой части (12,3%) от общего количества ДТП с участием автобусов. Однако тяжесть последствий таких ДТП (6,7) в полтора раза выше, чем в происшествиях при осуществлении пассажирских перевозок (4,4) (рис. 4.3.13).



Рис. 4.3.13. Распределение показателей аварийности с участием автобусов по типу перевозки[2]

Возможно, что в ряде таких происшествий в действительности осуществлялась скрытая деятельность по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами, однако достоверно установить данный факт не всегда представляется возможным.

В 86,2% (5 308) ДТП с участием автобусов, осуществлявших пассажирские перевозки, автобусы были внесены в реестр лицензиатов, доля погибших составила 87,3% (364).

С участием автобусов, осуществлявших пассажирскую перевозку, у которых установлено отсутствие лицензии при необходимости ее наличия, произошло 25 (+19,1%) ДТП, в них погибли 10 (+66,7%) и ранены 59 (+43,9%) человек. Такие происшествия отличаются высокой тяжестью последствий (14,5).

[1] По оперативным данным Росстата на 28.02.2024.

[2] Деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, требующая лицензирования в соответствии с Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

[3] Под иной перевозкой понимается передвижение автобусов, фактически используемых ЮЛ, ИП или иными организациями без прав юридического лица, не связанное с лицензированной перевозкой пассажиров.



Рис. 4.3.14. Соотношение количества зарегистрированных автобусов и количества автобусов, включенных в реестр лицензий

Всего с участием автобусов, внесенных в реестр лицензиатов, произошло 5 921 ДТП, что составляет 76,4% от всех ДТП с участием автобусов. В этих происшествиях погибли 455 и ранены 8 990 человек, или 77,1 и 77,9% от общего числа погибших и раненых в ДТП с участием автобусов соответственно.

Водители данных автобусов были виновны в 52,9% (2 810) ДТП с их участием. В этих происшествиях погибли 126 и ранены 4 367 человек.

По вине водителей автобусов, не включенных в реестр лицензиатов, совершено 724 (+1,7%) происшествия (45,1% от общего количества ДТП с их участием), при этом число погибших в таких ДТП возросло на 6,4% (50).

Показатель транспортного риска для ДТП с участием автобусов с имеющейся лицензией составил 13,3, что в 4,8 раза больше по сравнению с аналогичным показателем для автобусов без лицензии (2,8) (рис. 4.3.15).



Рис. 4.3.15. Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от наличия лицензии

Несмотря на то, что некоторые показатели аварийности автобусов, внесенных в реестр лицензиатов, выше, чем у невнесенных, нельзя сделать однозначный вывод о том, что лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров не оказывает положительного влияния на обеспечение безопасности дорожного движения. Это в первую очередь связано с латентностью перевозочной деятельности, осуществляемой физическими лицами, и невозможностью достоверной оценки аварийности при ее осуществлении. Вторым фактором является то, что автобусы, легально используемые для пассажирских перевозок, эксплуатируются практически в режиме 24/7, что статистически повышает вероятность участия в ДТП и, соответственно, ухудшает показатели аварийности.

На регулярные перевозки пассажиров автобусами приходится 90,9% (5 599) от всех ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, и более двух третей (68,8%, или 287) погибших. При перевозках для собственных, производственных нужд доля погибших (9,6%, или 40) более чем в два с половиной раза превышает долю ДТП (3,8%, или 231). Удельный вес погибших, приходящийся на заказные перевозки (18%, или 75), почти в четыре раза превышает удельный вес таких ДТП (4,4%, или 269), эти происшествия характеризуются наибольшей тяжестью последствий (10,3) (рис. 4.3.16).



Рис. 4.3.16. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам перевозок

Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам сообщения показывает, что произошло увеличение всех основных показателей аварийности при осуществлении пассажирских перевозок во внутригородском сообщении. Так, количество ДТП увеличилось на 6,7% (4 780), число погибших – на 5,4% (157), число раненых – на 5,3% (6 433). Данные происшествия составили 77,6% от общего количества ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, погибшие – 37,6%, раненые – 70,3%. Однако данные происшествия имеют наименьший показатель тяжести последствий (2,4). ДТП, произошедшие при осуществлении перевозок по другим видам сообщения, характеризуются тем, что доля погибших в несколько раз превышает долю ДТП (в пригородном – в 2,1 раза, в междугороднем – в 3,5 раза, в межрегиональном – в 6,2 раза, в международном – в 7,9 раза) (рис. 4.3.17).



Рис. 4.3.17. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам сообщения

Подавляющее большинство ДТП (75,2%, или 4 405) с участием автобусов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, зарегистрировано на муниципальных маршрутах, на эти происшествия пришлась и наибольшая доля погибших (38,3%, или 169). Почти пятая часть погибших (19,3%, или 85) пришлась на происшествия на межмуниципальных маршрутах, при этом доля ДТП значительно меньше и составила 11,6% (681). Высокой тяжестью последствий характеризуются ДТП, произошедшие при осуществлении перевозок по смежным межрегиональным (21,4) и международным (22,2) маршрутам. Водители автобусов на международном сообщении были виновны более чем в двух третях ДТП (66,7) (рис. 4.3.18).

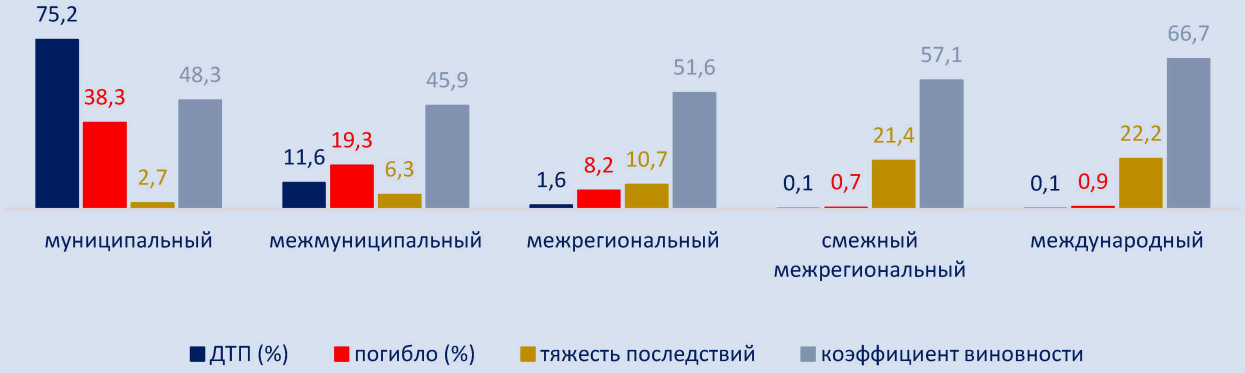


Рис. 4.3.18. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, по видам маршрутов

4.4. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ

В 2023 году отмечено снижение аварийности с участием легкового такси. Количество ДТП сократилось на 7,4% (3 079), число погибших – на 12,5% (112), раненых – на 7,4% (3 854) (рис. 4.4.1). Тяжесть последствий таких происшествий составила 2,8, что более чем в два с половиной раза ниже, чем в общем для происшествий с участием легкового транспорта (7,8) и более чем в полтора раза – с участием автобусов (4,9).

Несмотря на общее снижение аварийности с участием легкового такси, увеличение числа погибших отмечено в 10 субъектах. Рост всех основных показателей аварийности с участием легкового такси отмечен в трех регионах (табл. 4.4.1).

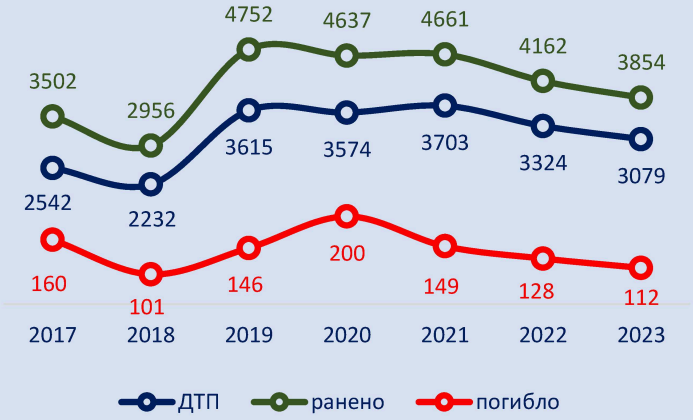


Рис. 4.4.1. Показатели аварийности с участием легкового такси

Таблица 4.4.1

Регионы, в которых произошел рост всех основных показателей аварийности с участием легкового такси

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Астраханская область	28	+64,7	2	+100,0	34	+54,6	5,6
Ростовская область	61	+117,9	7	+600,0	98	+151,3	6,7
Тверская область	5	+400,0	1	–	8	+700,0	11,1

Наиболее массовым видом ДТП с участием легкового такси является столкновение, на которое приходится практически две третьих (65,9%, или 2 030) от общего числа ДТП и более половины (52,7%, или 59) от общего числа погибших с их участием. Доля ДТП, связанных с наездами на пешеходов, превысила пятую часть (21,7%, или 667 ДТП), при этом доля погибших несколько выше и составляет почти треть (32,1%, или 36) от всех погибших с участием рассматриваемого транспорта. На каждый из других видов ДТП приходится не более 4% происшествий.

По вине водителей легкового такси произошло 1 869 (-9,9%) ДТП, в которых погибли 56 (-28,2%) и ранены 2 345 (-9,3%) человек. Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями легкового такси, являются несоблюдение очередности проезда (22,4%, или 419), неправильный выбор дистанции (22,4% или 418), нарушение правил проезда пешеходного перехода (13,1%, или 245), нарушение скоростного режима движения (11,6%, или 217). Наибольшая тяжесть последствий (9,2) отмечена в ДТП из-за выезда на полосу встречного движения (3,2%, или 60) (табл. 4.4.2).

Таблица 4.4.2

Наиболее распространенные нарушения, допущенные водителями легкового такси, ставшие причиной ДТП

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Несоблюдение очередности проезда	419	+1,5	10	+25	560	+7,3	1,8
Неправильный выбор дистанции	418	-8,3	8	0	547	-6	1,4
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	245	-3,2	3	-75	250	-6,4	1,2
Нарушение скоростного режима	217	-19,9	11	-26,7	302	-15,2	3,5
Выезд на полосу встречного движения	60	-11,8	12	-36,8	118	-11,9	9,2

В 2023 году отмечено снижение аварийности с участием водителей легкового такси с признаками опьянения. Количество ДТП снизилось на 1,2% (82), число погибших в таких ДТП – на 37,5% (5), число раненых осталось на прежнем уровне (115). В целом такие происшествия составляют только 2,7% от всех ДТП с участием рассматриваемого транспорта.

С участием водителей легкового такси, не имеющих права на управление ТС либо лишенных такого права, произошло 27 (-40%) ДТП, или 0,9% от всех происшествий с участием рассматриваемого транспорта, в которых погибли 2 (-66,7%) и получили ранения 43 (-32,8%) человека.

С участием водителей легкового такси, являющихся гражданами иностранных государств, зарегистрировано 934 ДТП (30,3% от всех происшествий с участием данного транспорта). В них погиб 21 и ранен 1 121 человек (18,8 и 29,1% от всех погибших и раненых соответственно). Данные водители виновны в 58,9% ДТП с их участием, что чуть ниже относительно общего показателя для всей аварийности с участием легкового такси (60,7).

ДТП с участием водителей легкового такси, являющихся гражданами иностранных государств, зарегистрированы в 23 субъектах. Подавляющее большинство (81,5%, или 761) – в г. Москве, на эти происшествия пришлось и более половины (57,1%, или 12) погибших. На Московскую область пришлось 10,5% (98) таких происшествий, однако доля погибших значительно выше – 33,3% (7). В других регионах количество зарегистрированных ДТП существенно ниже.

Распределение показателей аварийности с участием легкового такси, фактически эксплуатируемого субъектами различных форм собственности[1], показывает, что на происшествия с участием транспорта, фактически эксплуатируемого ЮЛ, приходится более половины (54,4%, или 1 675) от всех ДТП с участием данного вида транспорта. Доля погибших составила чуть меньше половины (48,2%, или 54) от всех погибших в ДТП с участием легкового такси. Коэффициент виновности водителей ТС, эксплуатируемых ЮЛ (61,3), несколько выше, чем эксплуатируемых ИП (55).

С участием легкового такси, фактически эксплуатируемого ИП произошло чуть менее половины (45%, или 1 387) от всех ДТП, при этом доля погибших несколько больше (49,1%, или 55) (рис. 4.4.2).

[1] Фактическая эксплуатация может осуществляться несобственником ТС (например, на основании договора аренды, проката, лизинга и т.д.).



Рис. 4.4.2. Распределение показателей аварийности с участием легкового такси, фактически эксплуатируемого субъектами разных форм собственности

Доля ДТП с участием легкового такси с имеющимся разрешением на осуществление пассажирских перевозок составляет большинство (89,7%, или 2 762) от всех ДТП с участием легкового такси, доля погибших – 94,6% (106) от всех погибших в ДТП с участием такси. Водители такого транспорта становились виновными в 60% происшествий. Снизилось на 14,4% (101) количество ДТП с участием легкового такси, не имеющего соответствующего разрешения при необходимости его наличия. Погибших в таких ДТП не зарегистрировано.

Коэффициент виновности водителей легкового такси, не имеющих соответствующего разрешения при необходимости его наличия (60), несколько выше, чем среди водителей легкового такси без такого разрешения (66,3).

Согласно данным ФГИС «Такси» в России зарегистрировано 462 600 автомобилей, включенных в реестр такси. Транспортный риск легковых такси, отвечающих лицензионным требованиям и включенных в действующее разрешение перевозчика, составил 2,3, что ниже, чем общий показатель для всех легковых ТС (2,4).

4.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВЫХ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ) [1]

По итогам 2023 года зафиксировано снижение на 1,3% (766) количества ДТП с участием каршеринговых ТС, числа раненых в них – на 2,4% (964), при этом отмечен рост числа погибших на 3,9% (53). Тяжесть последствий таких ДТП составила 5,2, что ниже, чем показатель для легкового транспорта (7,8), но почти в два раза выше, чем для легкового такси (2,8) (рис. 4.5.1).

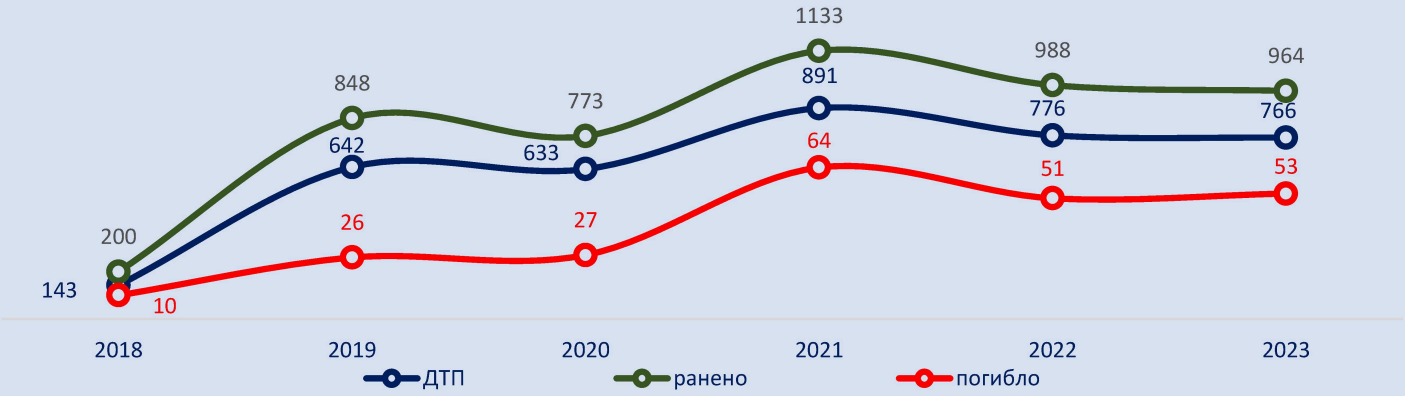


Рис. 4.5.1. Показатели аварийности с участием каршеринга

[1] Далее также – «каршеринг» или «каршеринговые ТС».

Происшествия с участием каршеринговых ТС зарегистрированы в 26 субъектах и на федеральной территории «Сириус». Более половины (55%, или 421) всех ДТП с участием каршеринга произошли в г. Москве, при этом их количество возросло на 9,6%. На эти происшествия приходится почти треть (32,1%, или 17) всех погибших и более половины (51,6%, или 497) раненых.

Таблица 4.5.1

Регионы с наибольшими показателями аварийности каршеринговых ТС

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
г. Москва	421	+9,6	17	-15	497	+10,2	3,3
г. Санкт-Петербург	134	-11,8	5	-37,5	165	-9,3	2,9
Московская область	53	-8,6	8	-20	78	-11,4	9,3
Ленинградская область	21	+16,7	6	+500	23	-17,9	20,7
Новосибирская область	21	+50	7	+250	32	+39,1	17,9
Краснодарский край	20	+81,8	3	0	25	+66,7	10,7
Республика Татарстан (Татарстан)	17	+13,3	2	+100	18	-25	10
Свердловская область	17	-29,2	3	+100	28	-28,2	9,7
Самарская область	15	+7,1	1	–	22	+22,2	4,3
Нижегородская область	14	-46,2	0	-100	22	-40,5	0

Большинство ДТП с участием каршеринговых ТС зарегистрировано в НП (92,4%, или 708), на них же приходится и наибольшее число погибших (62,3%, или 33). При относительно небольшой доле ДТП вне НП (7,6%, или 58) доля погибших составляет более трети (37,7%, или 20), при этом количество ДТП увеличилось на 23,4%, число погибших – 185,7%. Происшествия вне населенных пунктов характеризуются высокой тяжестью последствий (18,2) (рис.4.5.2).



Рис. 4.5.2. Распределение показателей аварийности с участием каршеринга в зависимости от места ДТП

Наибольшее количество ДТП с участием каршеринга зарегистрировано в выходные дни, на которые пришлась почти треть всех происшествий (32,6%, или 250). Доля погибших в таких ДТП выше и составила почти половину (43,4%, или 23), при этом доля погибших в ДТП в воскресенье почти в два раза превышает долю количества ДТП (рис. 4.5.3).



Рис. 4.5.3. Распределение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС в зависимости от дня недели

По вине водителей каршеринговых ТС совершено более двух третей (68,9%, или 528) от всех ДТП с их участием, доля числа погибших также составила более двух третей (67,9%, или 36, -5,3%). Тяжесть последствий ДТП, произошедших по вине водителей каршеринга, составляет 5,1.

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями каршеринговых ТС, являются нарушение скоростного режима (21%, или 111 ДТП), неправильный выбор дистанции (19,3%, или 102 ДТП), несоблюдение очередности проезда (16,7%, или 88 ДТП). ДТП, связанные с выездом на полосу встречного движения, характеризуются наиболее высокой тяжестью последствий (17,3).

В двух третях происшествий (65,3%, или 500) участвовали водители каршеринговых ТС в возрасте 20-34 года. Возможно предположить, что лица данной возрастной группы являются наиболее активными пользователями каршеринговых сервисов. Распределение коэффициента виновности показывает, что водители более старших возрастов реже признавались виновными в совершении ДТП.

С участием водителей каршеринга в возрасте до 18 лет произошло 2 (0,3%) ДТП, при этом лица указанного возраста не могли быть допущены к управлению такими ТС. Данные водители были виновны во всех ДТП (рис. 4.5.4).



Рис. 4.5.4. Распределение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС в зависимости от возраста водителя[1]

Водителями каршеринга со стажем управления менее 5 лет совершена почти половина (47,8%, или 252) от всех ДТП по вине таких водителей, на них приходится половина (50%, или 18) погибших. Обращает на себя внимание тот факт, что почти четверть ДТП (23,7%, или 125) и более четверти погибших (27,8%, или 10) приходится на случаи, когда происшествие возникло по вине водителя со стажем управления ТС один год и менее (27,8%, или 10). Такие водители чаще других становились виновными в совершении ДТП (76,2%) (рис. 4.5.5).

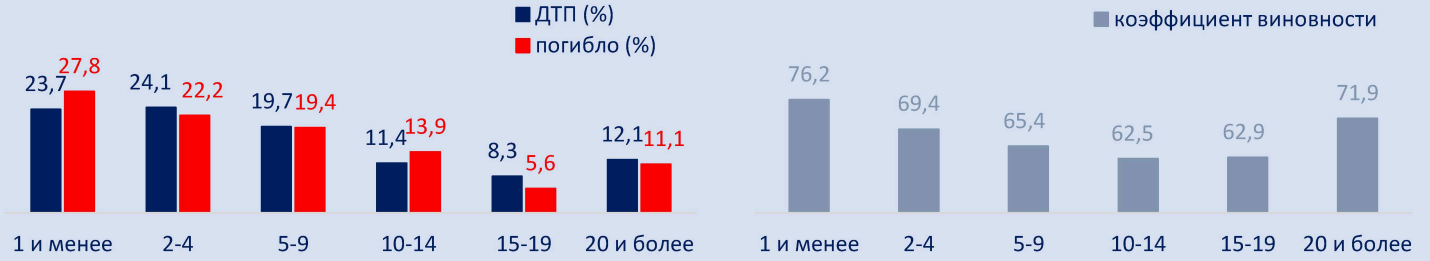


Рис. 4.5.5. Распределение показателей аварийности по вине водителей каршеринговых ТС в зависимости от их стажа[2]

По итогам 2023 года с участием водителей каршеринга с признаками опьянения произошло 75 ДТП, что составляет 9,8% от общего количества происшествий с участием каршеринга. Доля числа погибших в таких ДТП почти в три раза выше относительно доли ДТП и составила более четверти (28,3%,

[1] В связи с тем, что в материалах о некоторых ДТП отсутствуют сведения о возрасте водителя каршеринга, данные ДТП не учтены в представленном распределении. Исходя из этого, сумма долей ДТП меньше 100.

[2] В связи с тем, что в материалах о некоторых ДТП отсутствуют сведения о стаже водителя каршеринга, данные ДТП не учтены в представленном распределении. Исходя из этого, сумма долей ДТП меньше 100.

или 15) от всех погибших в ДТП с участием каршеринга, при этом такие водители были виновны почти в каждом ДТП с их участием (94,7). Тяжесть последствий ДТП по вине таких водителей составила 13,3.

Почти в двух третях случаев (65,3%, или 49) водители находились в состоянии алкогольного опьянения. В таких ДТП погибли 12 человек. В более чем десятой части ДТП (13,3%, или 10) водители находились в момент ДТП в наркотическом опьянении. В таких ДТП погиб 1 человек (рис.4.5.6).

Особо необходимо отметить, что в 20 ДТП водители каршеринга не имели права на управление транспортными средствами, при этом данные водители были виновны в большинстве совершенных ДТП. Тяжесть последствий таких ДТП составила 5,9.



Рис. 4.5.6. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения и погибших в них по видам опьянения (поведения) водителя

Еще в 11 ДТП (+83,3%) участвовали водители каршеринга лишенные права управления ТС. Они являлись виновными во всех ДТП с их участием. Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,1.

4.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛОВ

В 2023 году отмечен значительный рост всех основных показателей аварийности с участием мотоциклов. Количество ДТП увеличилось почти на 23% (7 805), число погибших – на 17% (744), число раненых – на 22,8% (8 363). Тяжесть последствий данных происшествий составила 8,2, то есть в них погиб каждый 12 пострадавший (рис. 4.6.1).

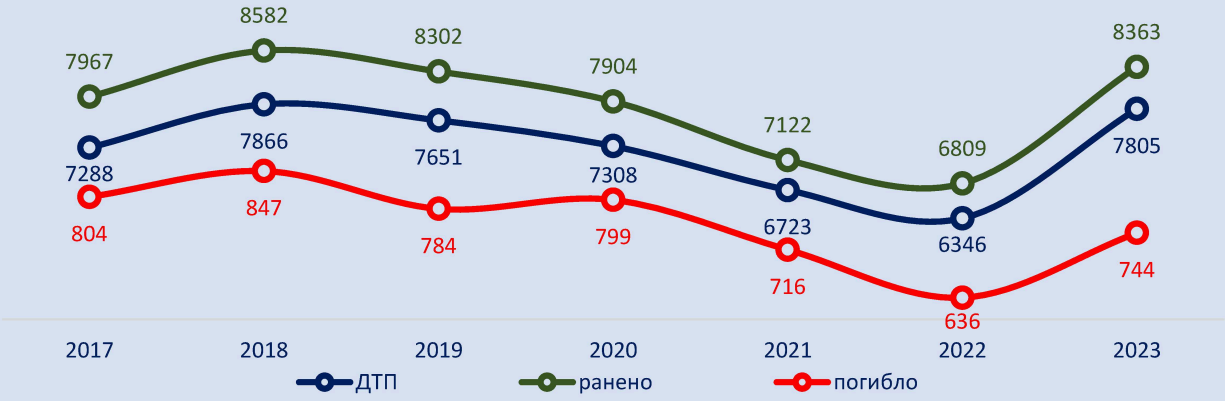


Рис. 4.6.1. Динамика основных показателей аварийности с участием мотоциклов

Увеличение всех трех основных показателей аварийности отмечено в 42 субъектах и на федеральной территории «Сириус». Рост числа погибших отмечен в 50 регионах и на федеральной территории «Сириус». Наибольшее число погибших зарегистрировано в Забайкальском (22, +10%), Краснодарском (53, +32,5%), Приморском (23, 53,3%) краях, Иркутской (21, +10,5%), Ленинградской (21, +75%), Московской (53, -3,6%), Ростовской (20, -4,8%) областях и г. Москве (30, +25%).

Наибольшие показатели аварийности с участием мотоциклов регистрируются с мая по сентябрь в связи с тем, что данный вид транспорта активно используется именно в это время года. Рост аварийности начинается с апреля и достигает максимальных значений в июле и августе, после чего наблюдается постепенное снижение. Наименьшими показателями характеризуется период с января по февраль и с ноября по декабрь, так как в это время погодные условия не позволяют комфортно использовать данный транспорт (рис. 4.6.2).



Рис. 4.6.2. Аварийность с участием мотоциклов по месяцам

Наиболее распространенным видом ДТП с участием мотоциклов является столкновение. На них приходится почти две трети (62,4%, или 4 867) от общего количества происшествий и более половины (56,3%, или 419) от общего числа погибших. Вторым по массовости видом ДТП с участием мотоциклов является опрокидывание (13,8%, или 1 075 ДТП). В силу низкого уровня пассивной безопасности мотоциклов по сравнению с другими ТС высокими значениями тяжести последствий характеризуются наезд на препятствие (15,9), съезд с дороги (13,7), наезд на стоящее ТС (10,1), наезд на животное (8,3) (рис. 4.6.2).



Рис. 4.6.2. Долевое распределение количества ДТП и числа погибших с участием мотоциклов в зависимости от вида

Большая часть ДТП с участием мотоциклов зафиксирована в НП (84,1%, или 6 567), на них приходится более двух третей (67,6% или 503) погибших. Вне НП произошло 15,9% (1 238) ДТП, однако доля погибших значительно больше и составляет почти треть (32,4%, 190). Тяжесть последствий ДТП вне НП (15,8) почти в два с половиной раза выше, чем в НП (6,6).

Более трех четвертей (73,8%, или 4 845) от всех происшествий в НП произошло в НП городского типа. На эти ДТП пришлась большая часть (66,4%, или 334) погибших. Однако тяжесть последствий ДТП, совершенных в НП сельского типа (8,2), превышает показатель в НП городского типа (6).

В 2023 году из-за нарушений ПДД водителями мотоциклов совершено 4 250 (+23,1%) ДТП, в которых погибли 478 (+19,5%) и получили ранения 4 496 (+22%) человек. Водители мотоциклов были виновны более чем в половине случаев (54,5%). Тяжесть последствий составляет 9,6.

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями мотоциклов, и ставшими непосредственной причиной ДТП, являются несоблюдение скоростного режима движения

(41,4%, или 1 758), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (19,6%, или 834), неправильный выбор дистанции (10,9%, или 465), несоблюдение очередности проезда (7,6%, или 321), выезд на полосу встречного движения (8%, или 340). ДТП, произошедшие из-за выезда на полосу встречного движения, характеризуются высокой тяжестью последствий (16) (табл. 4.6.2).

Таблица 4.6.2

Наиболее распространенные нарушения, допущенные водителями мотоциклов, ставшие причиной ДТП

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Несоблюдение скоростного режима движения	1758	+23,1	210	+4,48	1789	+24,8	10,5
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	834	+12,1	102	+17,2	863	+7,7	10,6
Неправильный выбор дистанции	465	+21,7	41	+105	484	+13,6	7,8
Несоблюдение очередности проезда	321	+40,8	26	+52,9	374	+41,1	6,5
Выезд на полосу встречного движения	340	+37,7	70	+40	368	+34,3	16
Нарушение требований сигнала светофора	100	+56,3	12	+71,4	115	+38,6	9,4

Наличие специальной экипировки[1] у водителей мотоциклов значительно снижает значения тяжести последствий при попадании в ДТП. Так, тяжесть последствий ДТП, в которых водители мотоциклов не имели специальной экипировки (13,9), почти в два раза превышает значения аналогичного показателя ДТП, в которых у водителей имелась специальная экипировка (7,2).

Почти в половине (43,9%, или 3 426) ДТП у водителей мотоциклов отсутствовало право управления ТС[2]. При этом по вине таких водителей произошла почти треть (30,3%, или 2 367) ДТП, на которую пришлось более трети (39,5%, или 294) погибших. В большинстве таких ДТП (94,3%, или 2 231) у водителей отсутствовало право на управление ТС соответствующей категории или данные водители вообще не получали водительское удостоверение на управление ТС какой-либо категории. В оставшихся 5,7% (136) ДТП виновные водители мотоциклов являлись лишенными права управления ТС.

С участием водителей мотоциклов с признаками опьянения произошло 1 243 (+15,4%) ДТП, что составило более десятой части (15,9%) от всех ДТП с их участием, число погибших в таких ДТП возросло более чем на четверть (+25,9%, или 301), при этом доля погибших в них два с половиной раза выше доли ДТП и составляет почти половину (40,5%). Тяжесть последствий таких ДТП имеет достаточно высокое значение – 19,4. Более трети (38%, или 472) таких ДТП произошло в населенных пунктах сельского типа.

[1] Мотоциклетные шлем, куртка, брюки и ботинки.

[2] Водители не имели права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право) либо не имели права на управление мотоциклом при наличии права на управление иными категориями ТС, либо лишены права управления ТС.

4.7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

В 2023 году зарегистрировано 5 352 (+11,4%) ДТП с пострадавшими велосипедистами, в которых погибли 316 (-1,9%) и получили ранения 5 067 (+12,4%) велосипедистов (рис. 4.7.1). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 4%. Тяжесть последствий данных ДТП – 5,9.



Рис. 4.7.1. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами

Рост всех основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами произошел в 18 субъектах.

Наибольшее число погибших зарегистрировано в Республике Крым (10), Краснодарском (41) и Ставропольском (10) краях, Ленинградской (11), Московской (13) и Нижегородской (14) областях. Необходимо отметить Краснодарский край, в котором зафиксирован значительный рост числа погибших велосипедистов (+70,8%). В то же время в Московской области наблюдается снижение на 45,8%.

Аварийность с участием велосипедистов носит сезонный характер. На теплый период года с апреля по октябрь приходится наибольшее количество ДТП (90,7%) и число погибших (86,7%). Однако высокая тяжесть последствий ДТП отмечается в январе и в период с октября по декабрь (рис. 4.7.2).



Рис. 4.7.2. Динамика количества ДТП с пострадавшими велосипедистами и числа погибших в них по месяцам

Наибольшее количество (81%, или 4 333) ДТП с пострадавшими велосипедистами произошло в светлое время суток. В темное время суток произошла пятая часть (19%, или 1 019) происшествий. Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (12), почти в три раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (4,4) (рис. 4.7.3).



Рис. 4.7.3. Распределение показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами в зависимости от освещенности

Подавляющее большинство (92,3%, или 4 942) ДТП с пострадавшими велосипедистами зарегистрировано в НП. Однако на эти происшествия пришлось только 63,6% (201) погибших велосипедистов. Вне НП доля погибших велосипедистов (36,4%, или 115) почти в пять раз превосходит долю ДТП (7,7%, или 410). Тяжесть последствий ДТП вне НП (27,1) в шесть с половиной раз выше, чем в ДТП в НП (4,1) (рис. 7.4). Таким образом видно, что вне НП погиб каждый четвертый из пострадавших в ДТП велосипедистов.



Рис. 4.7.4. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами в зависимости от места совершения ДТП

Почти половина (48,1%) ДТП с пострадавшими велосипедистами произошла в местах пересечения проезжих частей (перекрестки и выезды с прилегающих территорий), на пешеходных переходах зарегистрирована пятая часть (20,3%) происшествий, на участках, не содержащих дополнительных объектов УДС (перегон), чуть менее трети (30,6%) (рис. 4.7.5).



Рис. 4.7.5. Распределение ДТП с пострадавшими велосипедистами в зависимости от объекта улично-дорожной сети на месте происшествия

Основную часть (94,1%) пострадавших[1] велосипедистов составляют раненые. Наибольшее число пострадавших приходится на молодую часть населения, более трети (36,3%) составляют лица в возрасте 5-19 лет. Распределение погибших велосипедистов по возрасту имеет иную структуру. Число погибших возрастает по мере увеличения возраста. Суммарно на лиц в возрасте 55 лет и старше приходится 43,6% от общего числа погибших в ДТП велосипедистов (рис. 4.7.6.).

[1] Совокупно погибшие и раненые.

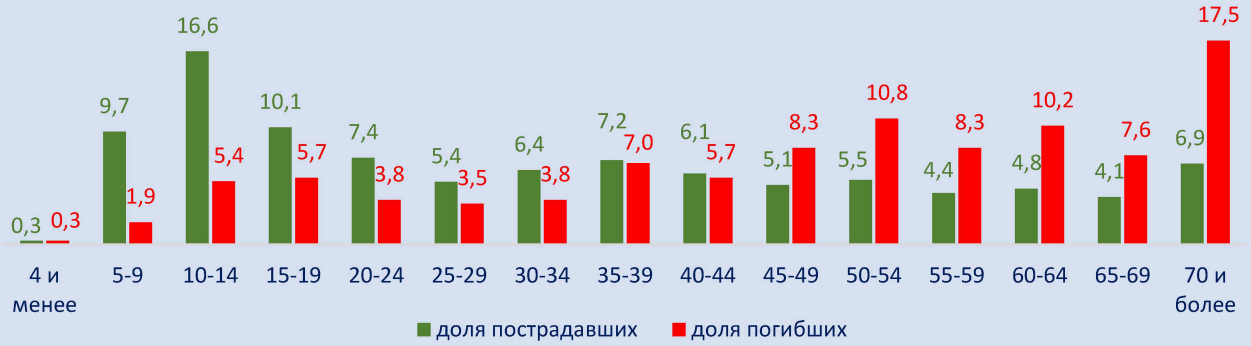


Рис. 4.7.6. Долевое распределение пострадавших в ДТП велосипедистов по возрастным группам (%)

Более чем в половине (51,5%, или 2 755) ДТП с участием велосипедистов виновными являлись сами велосипедисты, на данные происшествия приходится 56,3% (178) погибших и 51% (2 584) раненых велосипедистов.

Наиболее часто велосипедисты допускали следующие нарушения, ставшие причинами ДТП: несоблюдение очередности проезда (853 ДТП, или 31% от всех происшествий по вине велосипедистов), пересечение проезжей части по пешеходному переходу, не спешившись (656, или 23,8%), нарушение правил расположения на проезжей части (508, или 18,4%).

Необходимо отдельно отметить, что в 2023 году зарегистрировано 10 погибших велосипедистов, которые управляли велосипедами с электродвигателем, которые по своим техническим и эксплуатационным характеристикам достаточно схожи со средствами индивидуальной мобильности. Также необходимо обратить внимание на то, что двое из этих велосипедистов являлись работниками сервисов доставки.

4.8. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ[1]

В 2023 году зарегистрировано 3 100 (+229,4%) ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 43 (+126,3%) человека, в том числе 7 несовершеннолетних. Ранения получили 3 177 (+225,5%) человек, в числе которых 1 041 несовершеннолетний (рис. 4.8.1).



Рис. 4.8.1. Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в Удмуртской Республике (77), Краснодарском (126), Красноярском (182) и Пермском (83) краях, Нижегородской (143), Омской (83), Свердловской (89), Тюменской (210) и Челябинской (82) областях, а также в г. Москве (800) и г. Санкт-Петербурге (204).

[1] Далее также – «СИМ».

Смертельные случаи в таких происшествиях имели место в Республике Алтай (1), Удмуртской Республике (2), Краснодарском (6), Пермском (1), Приморском (1), Ставропольском (1) краях, Владимирской (1), Волгоградской (1), Иркутской (1), Кемеровской (1), Ленинградской (1), Липецкой (1), Московской (3), Новгородской (1), Новосибирской (1), Омской (1), Оренбургской (2), Самарской (2), Саратовской(1), Свердловской (2) и Смоленской (1) областях, а также в г. Москве (4), г. Санкт-Петербурге (5) и г. Севастополе (2) (рис. 4.8.2).

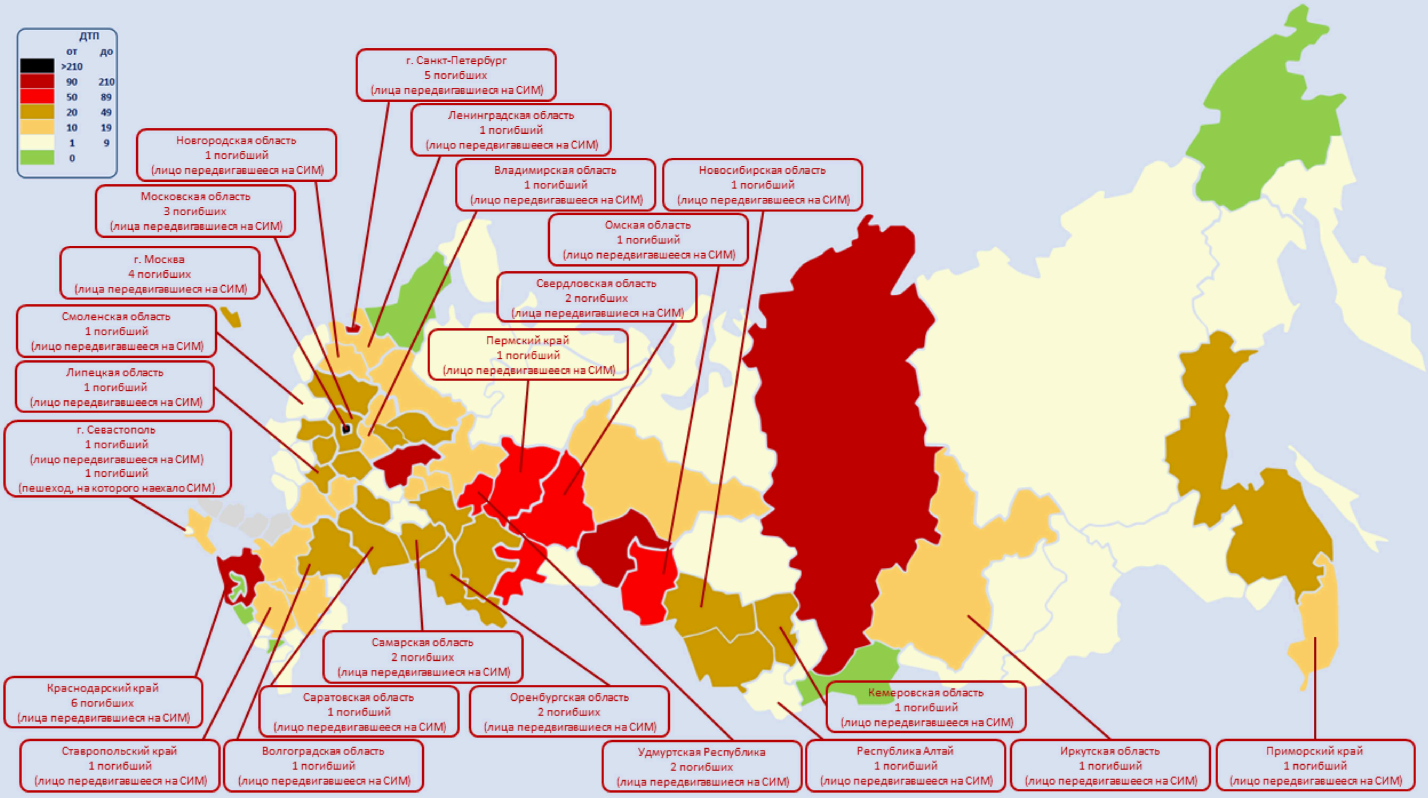


Рис. 4.8.2. Распределение ДТП с участием СИМ и погибших в них

Большинство пострадавших в ДТП с участием СИМ составляют люди в молодом и среднем возрастах. При этом почти треть пострадавших (31,9%) приходится на возраст от 16 до 25 лет. Начиная с возрастной группы 25-29 лет число пострадавших снижается с увеличением возраста (рис. 4.8.3).

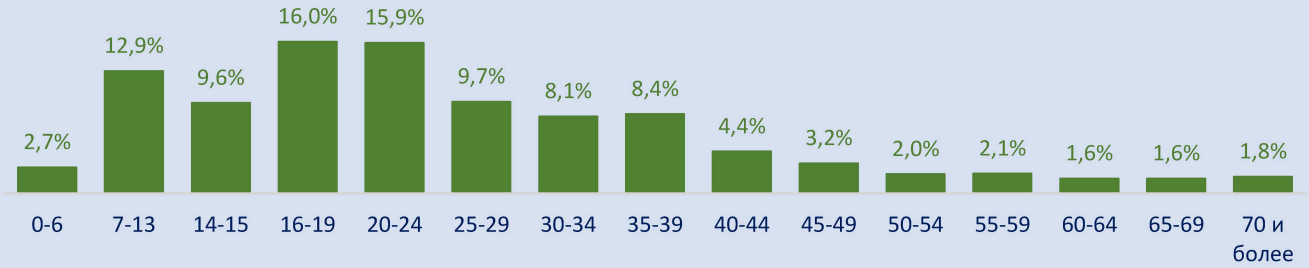


Рис. 4.8.3. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП с участием СИМ по возрастным группам

Из всех погибших в ДТП с участием СИМ 42 являлись лицами, передвигавшимися на СИМ, один погибший являлся пешеходом, на которого совершило наезд СИМ. Данный наезд совершен в населенном пункте при пересечении пешеходом проезжей части вне пешеходного перехода.

Зафиксировано 2 ДТП, в каждом из которых погибли два человека, передвигавшихся на одном электросамокате. В 9 ДТП лицо, передвигавшееся на СИМ, получило смертельные травмы в результате того, что не справилось с управлением и допустило опрокидывание, при этом в 6 случаях движение происходило по проезжей части, а в 3 ДТП СИМ двигались по тротуару или в пешеходной зоне.

В 34 смертельных случаях произошел наезд ТС на СИМ. В 12 происшествиях совершен наезд на СИМ, двигавшееся в попутном направлении, в 6 – при движении во встречном направлении. В 9 смертельных случаях наезд на СИМ произошел при передвижении СИМ по пешеходному переходу (лицо, передвигавшееся на СИМ, не спешилось), при этом в 5 случаях движение осуществлялось при запрещающем сигнале светофора. В 3 ДТП наезд произошел при выезде СИМ на проезжую часть с прилегающей территории, в 2 случаях – при выезде ТС с прилегающей территории.

Аварийность с участием СИМ носит сезонный характер. Наибольшие значения основных показателей аварийности характерны для теплого периода года. Рост аварийности начинается в апреле ввиду того, что с этого периода начинается активное использование СИМ. Наибольшая доля ДТП с участием СИМ зафиксирована в июле (17,5%), августе (20,6%) и сентябре (16%), наибольшее число погибших – также в указанные месяцы (по 18,6%) (рис. 4.8.4).

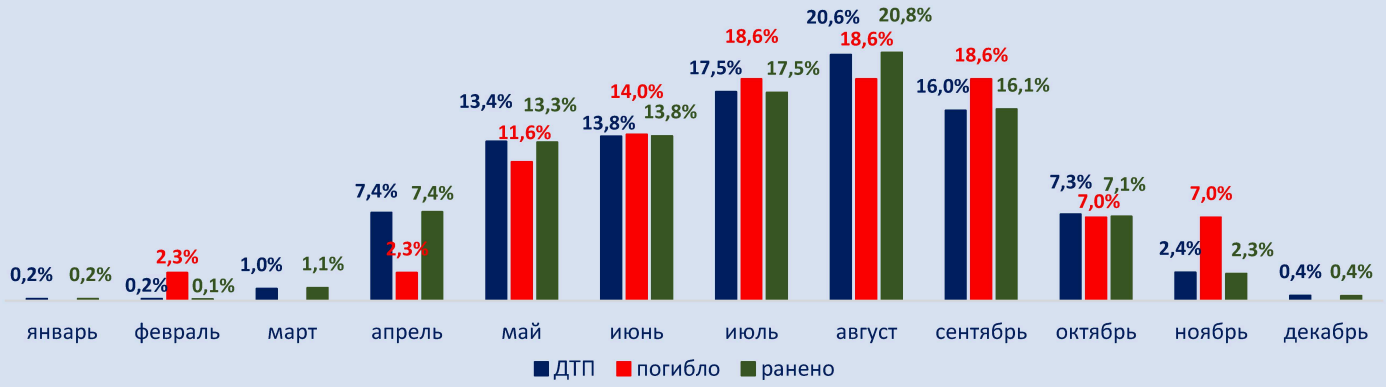


Рис. 4.8.4. Распределение показателей аварийности с участием СИМ по месяцам

В большинстве (67,7%) ДТП участвующие СИМ имели электродвигатель мощностью до 0,25 кВт, на данные происшествия приходится 47,7% погибших и 67,8% раненых. С участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью от 0,25 кВт до 4 кВт, произошло почти каждое третье (32%) ДТП, на которые приходится более половины (52,3%) погибших и треть (31,9%) раненых. В 8 ДТП участвовали СИМ мощностью более 4 кВт, в которых 8 человек получили ранения (рис. 4.8.5).

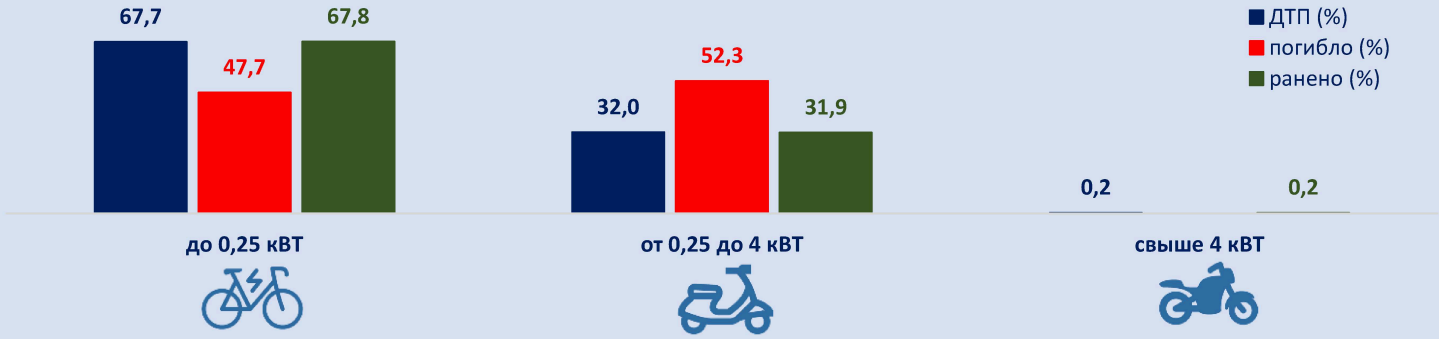


Рис. 4.8.5. Распределение показателей аварийности в зависимости от мощности электродвигателя

В местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрирована треть (32,8%) ДТП с участием СИМ. Такое же количество (32,7%) ДТП произошло на пешеходных переходах. На тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных зонах зафиксировано 26,1% происшествий (рис. 4.8.6).



Рис. 4.8.6. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие (%)[1]

В 47,3% ДТП участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 51,5% происшествий СИМ принадлежали хозяйствующим субъектам, которые в подавляющем большинстве случаев являлись сервисами краткосрочной аренды СИМ. В 36 (1,2%) ДТП форма собственности СИМ не установлена в связи с тем, что лица, передвигавшиеся на них, скрылись с места происшествия.

Из всех ДТП со смертельным исходом 19 погибших использовали для передвижения СИМ, принадлежавшее хозяйствующему субъекту, а также в случае, когда лицо, передвигавшееся на СИМ, совершило наезд на пешехода, который в последующем скончался. При передвижении на СИМ, принадлежавшем физическому лицу, погибли 24 человека. Из двух ДТП, когда два погибших передвигались на одном самокате, в одном случае он принадлежал хозяйствующему субъекту, в другом физическому лицу.

В 2023 году сотрудниками Госавтоинспекции зарегистрировано 389 происшествий с пострадавшими, не включенных в официальную статистическую информацию, в которых участвовали СИМ. В этих происшествиях погибли 4 человека и 388 получили ранения.

[1] Сумма долей превышает 100% в связи с тем, что место ДТП одновременно могло располагаться на нескольких объектах улично-дорожной сети.

5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ

В 2023 году произошло 46 134 ДТП (+2,3%) с пострадавшими пассажирами, в которых погибли 4 003 (+6,9%) и ранены 60 666 (+1,7%) человек.

Почти две трети пассажиров погибли при столкновениях (66%, или 2 649), съездах с дороги – 19% (747), наездах на препятствие – 6% (264), наездах на стоящее ТС – 4% (169), опрокидываниях – 3% (106). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 68 (2%) пассажиров (рис. 5.1).

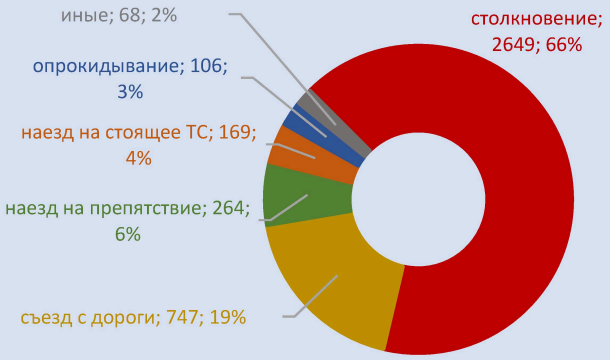


Рис. 5.1. Распределение числа погибших пассажиров по видам ДТП

Почти в десятой части (8,2%, или 3 767) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, количество таких случаев увеличилось на 1,7%. В таких ДТП погибли 850 (+5,9%) и ранены 4 112 (-0,5%) непристегнутых пассажиров. Таким образом, каждый пятый (21,2%) погибший пассажир не был пристегнут ремнем безопасности при его наличии. Данные происшествия для непристегнутых пассажиров характеризуются очень высоким значением тяжести последствий (17,1) (показатель 2022 года – 16,3), что в 3,5 раза выше, чем для пристегнутых пассажиров (4,8).

Более четверти от общего числа пострадавших[1] в ДТП пассажиров не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, отмечается в Республике Тыва (42,5%, или 171), Хакасия (33,1%, или 91), Магаданской области (27,6%, или 27) и Ямало-Ненецком автономном округе (30,6%, или 33). В 39 регионах зафиксировано увеличение числа погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась.

Вне населенных пунктов показатель тяжести последствий ДТП выше как для пристегнутых, так и для непристегнутых пассажиров, при этом из непристегнутых пассажиров погибает практически каждый четвертый, в то время как среди пристегнутых – только каждый двенадцатый. Показатель тяжести последствий для пассажиров ТС (как для пристегнутых, так и для непристегнутых) также различается в зависимости от типа населенного пункта: в НП сельского типа он значительно выше, чем в НП городского типа (рис. 5.2).



Рис. 5.2. Показатель тяжести последствий в зависимости от пристегивания пассажиров ТС при условии, что конструктивно такая возможность имелась, в различных местах совершения ДТП

Из всех пострадавших пассажиров в конкретном типе ТС наибольшая доля не пристегнутых ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, отмечается для легковых (8,9%) и грузовых (6,6%) ТС. В легковых и грузовых ТС смертельные травмы получил почти каждый шестой из пострадавших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности (рис. 5.3).

[1] Суммарное число погибших и раненых.



Рис. 5.3. Доля пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась, и тяжесть последствий для них в зависимости от типа ТС

Более чем в десятой части (11,3%, или 5 206) ДТП (+9,5%) пострадавшие пассажиры располагались на месте, не оборудованном ремнем безопасности. В таких ДТП погибли 106 (+11,6%) и ранены 6 745 (+6,7%) непристегнутых пассажиров. Более трех четвертей (76,1%, или 5 216) пострадавших пассажиров передвигались в автобусах, десятая часть (10,1%, или 694) – в легковых ТС (рис. 5.4).

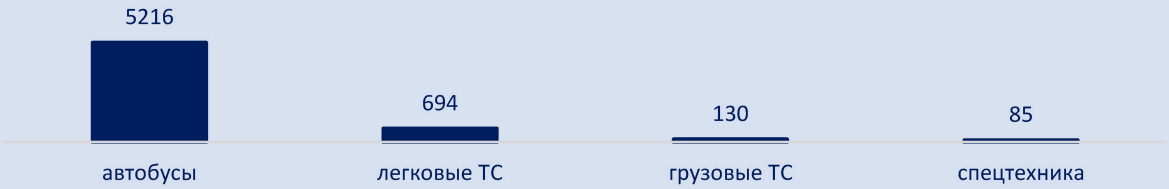


Рис. 5.4. Число пострадавших пассажиров, у которых отсутствовала возможность пристегивания в зависимости от типа ТС

В легковых ТС, с года выпуска которых прошло не более трех лет, доля погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась, составляет 17%. В ТС, имеющих большие сроки эксплуатации, долевые значения погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, увеличиваются по мере увеличения сроков эксплуатации, достигая значения 32% для ТС, с года выпуска которых прошел 21 год и более (рис. 5.5) [1].



Рис. 5.5. Долевое соотношение пристегнутых и не пристегнутых ремнем безопасности погибших, находившихся в салоне легковых ТС разных сроков эксплуатации

Почти половина (40,4%) погибших пассажиров легкового ТС, располагавшихся на заднем сиденье по центру, не была пристегнута ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась. Реже всего пренебрегают обязанностью использования ремня безопасности лица,

[1] Без учета случаев, когда факт пристегивания водителя или пассажиров не установлен.

располагающиеся в ТС на передних местах, доля погибших водителей, не пристегнутых ремнем безопасности, составила 18,8%, пассажиров на переднем месте – 17,3% (рис. 5.6). Таким образом, можно предположить, что наиболее часто пассажиры легковых ТС не используют ремень безопасности при нахождении на задних сиденьях, в особенности по центру.

Сравнение показателей тяжести последствий пассажиров легкового ТС в зависимости от места размещения в салоне показывает, что наиболее опасными являются передние места, а наиболее безопасным – сзади справа. Сравнение показателей тяжести последствий для пристегнутых и не пристегнутых ремнем безопасности пассажиров легкового ТС показывает, что в большей степени тяжесть последствий возрастает для водительского и переднего пассажирского места в среднем в 4 раза (рис. 5.7).

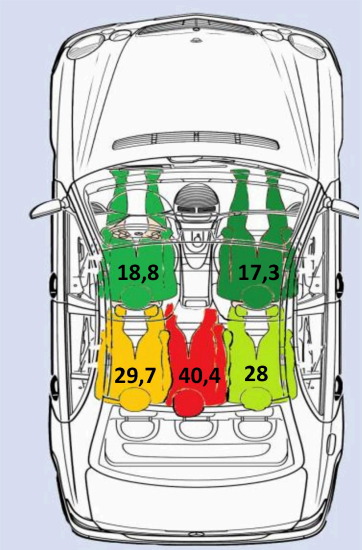


Рис. 5.6. Доля погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, на конкретном месте в салоне ТС, от всех погибших водителей и пассажиров, располагавшихся на соответствующем месте (%)

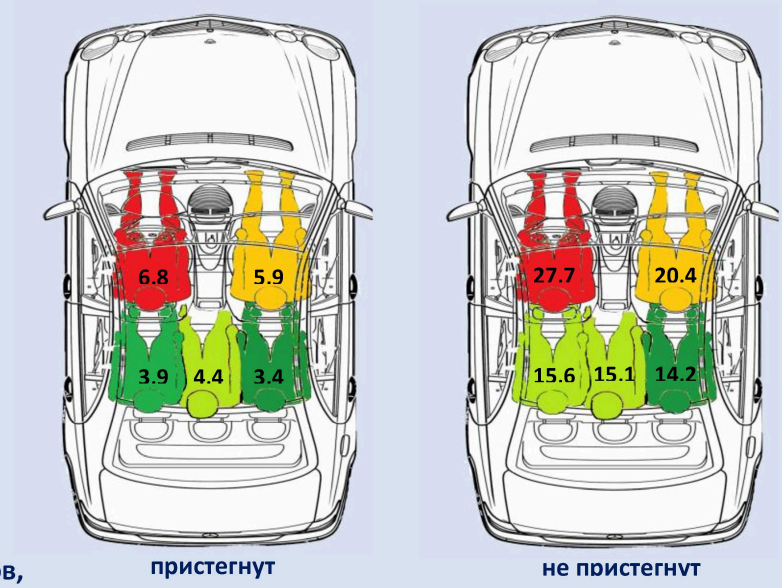


Рис. 5.7. Тяжесть последствий для водителей и пассажиров в зависимости от пристегивания ремнем безопасности

Лица более молодого возраста чаще пренебрегают обязанностью использования ремня безопасности при передвижении в ТС. Среди погибших водителей и пассажиров в возрасте 16-17 лет, находившихся в салоне ТС, доля не пристегнутых ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, составляет 47%. В старших возрастах доля погибших, не пристегнутых ремнем безопасности, снижается по мере увеличения возраста погибших. Наименьшее значение зафиксировано среди лиц в возрасте 55 лет и старше, среди которых доля не пристегнутых погибших составляет только 15%[1] (рис. 5.8).

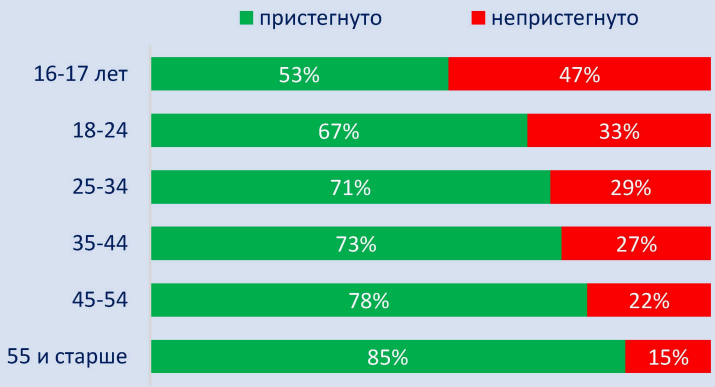


Рис. 5.8. Долевое соотношение погибших пассажиров в зависимости от возраста и использования ими ремней безопасности (%)

[1] Без учета случаев, когда факт пристегивания водителя или пассажиров не установлен.

В 2023 году значительно возросли показатели аварийности с пассажирами мототранспорта. В 1 989 (+23,1%) таких ДТП погибли 130 (+35,4%) и получили ранения 1935 (+21,9%) человек. Две трети (66,4%, или 1 320) данных происшествий совершены по вине водителей мототранспорта, на них приходится 71,5% (93) погибших и 66,1% (1 280) раненых пассажиров мототранспорта.

В 2023 году зарегистрировано 844 (+21,3%) ДТП, в которых пассажиры мототранспорта не использовали мотошлем. В данных происшествиях погибли 72 (+46,9%) и ранены 817 (+18,9%) допустивших данное нарушение пассажиров. Тяжесть последствий увеличилась с 6,7 до 8,1.

6. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

В 2023 году увеличилось на 0,9% (34 921) количество наездов на пешеходов и на 1,4% (32 760) число раненых пешеходов, однако число погибших сократилось на 3,8% (3 394) (рис 6.1). Наезды на пешеходов по-прежнему характеризуются одним из самых высоких показателей тяжести последствий (9,4), что обусловлено их наибольшей уязвимостью по сравнению с другими участниками дорожного движения.



Рис. 6.1. Динамика основных показателей аварийности наездов на пешеходов

Как и ранее, наезд на пешехода является вторым по массовости видом происшествий (26,4%), на который приходится практически четверть (23,4%) от общего числа погибших в ДТП. Однако доля погибших, являвшихся пешеходами, снижается на протяжении последних шести лет (рис. 6.2).

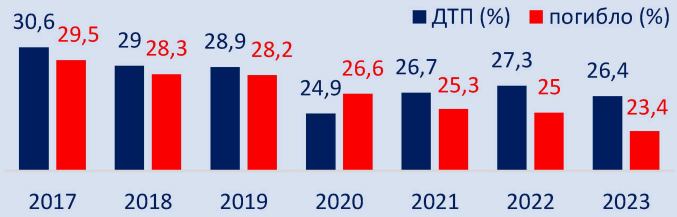


Рис. 6.2. Удельный вес наездов на пешеходов и погибших в них от их общего числа

В 2023 году в 24 субъектах зафиксировано снижение основных показателей аварийности рассматриваемого вида ДТП (в 2022 году – в 24 регионах), в 16 регионах произошел рост (в 2022 году – в 16 регионах) (табл. 6.1).

Таблица 6.1

Регионы, в которых произошел рост основных показателей аварийности, связанной с наездами на пешеходов

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Дагестан	378	+10,5	74	+12,1	327	+13,5	18,5
Республика Калмыкия	101	+36,5	8	+60	95	+30,1	7,8
Республика Карелия	119	+7,2	10	+25	110	+5,8	8,3
Республика Коми	230	+19,2	16	+14,3	224	+19,8	6,7
Республика Тыва	158	+37,4	38	+111,1	129	+24	22,8
Республика Хакасия	112	+20,4	16	+33,3	98	+18,1	14
Камчатский край	110	+11,1	7	+40	115	+17,3	5,7
Пермский край	621	+6,7	54	+3,8	591	+8,2	8,4
Белгородская область	269	+3,5	38	+11,8	243	+1,7	13,5
Воронежская область	646	+0,9	94	+25,3	584	+0,7	13,9
Новосибирская область	938	+19,5	71	+42	898	+17,4	7,3
Омская область	683	+15,8	50	+16,3	657	+16,1	7,1
Ростовская область	764	+7,8	141	+31,8	656	+5,3	17,7
Свердловская область	777	+6,4	88	+7,3	720	+7	10,9
Тюменская область	616	+12	34	+9,7	598	+11,2	5,4
Калининградская область	347	+18,8	26	+8,3	327	+18,1	7,4

Наибольший удельный вес погибших пешеходов среди всех погибших в регионе отмечается в г. Москве (44,3%), г. Санкт-Петербурге (50%) и г. Севастополе (41,7%).

В двух третях наездов на пешеходов (69,7%, или 24 330, +2,5%) виновными признаны водители ТС, в трети (35,2%, или 12 294, -3,4%) – пешеходы[1]. Однако большая часть (66,9%, или 2 269, -5,3%) погибших пешеходов зарегистрирована в случаях, когда виновными признаны сами погибшие пешеходы. Тяжесть последствий ДТП по неосторожности самих пешеходов (18,1) практически в три раза превышает аналогичный показатель для ДТП по вине водителей (6,1) (рис. 6.3).

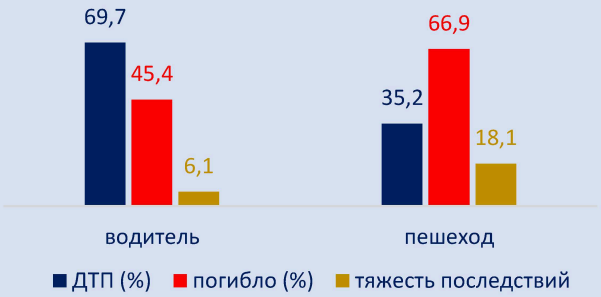


Рис. 6.3. Распределение удельного веса наездов на пешеходов, погибших в них и тяжести последствий в зависимости от вины водителя или пешехода

Время совершения наездов на пешеходов

Распределение количества наездов на пешеходов по месяцам показывает, что реже всего они происходили в период с января по июнь. Начиная с июля начался рост с пиком в октябре (рис. 6.4).



Рис. 6.4. Основные показатели аварийности из-за наездов на пешеходов по месяцам

В темное время суток зарегистрировано 38,8% (+1,4%, 13 557) наездов на пешеходов, при этом доля числа погибших составляет 67,3% (2 283, -4,6%) от всех погибших в таких ДТП. Показатель тяжести последствий ДТП в темное время суток (16,1) более чем в 3 раза превышает аналогичный показатель для происшествий в светлое время суток (5) (рис. 6.5).

При наездах на пешеходов наблюдается зависимость общего количества погибших от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова. Ввиду наличия у снежного покрова отражающего эффекта от света фар, а также высокой контрастности силуэта пешехода на его фоне в темное время суток обеспечивается лучшее визуальное выявление пешехода из общей дорожной обстановки.

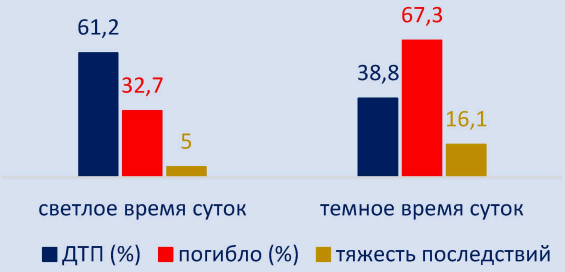


Рис. 6.5. Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности

Как отмечено выше, первая половина года имеет более низкие показатели аварийности. Ежемесячное число погибших пешеходов с января по июнь относительно стабильно и находится в

[1] В одном ДТП может быть установлена обоюдная вина водителя ТС и пешехода.

диапазоне 205-228 погибших в месяц. Стремительный рост начинается с июля и достигает своего пика в октябре с числом погибших 481 человек, что двукратно превышает средние показатели первой половины года. Снижаться число погибших при наездах на пешеходов начинает с ноября с появлением снежного покрова, а также в соответствии с общей тенденцией аварийности, связанной со снижением транспортной активности (рис. 6.6).

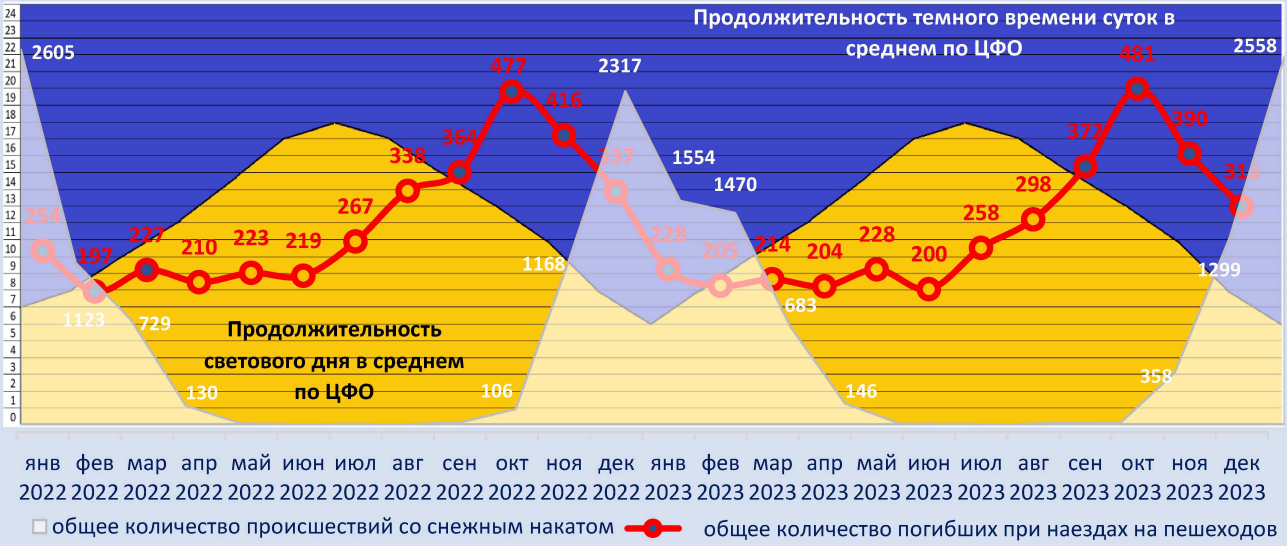


Рис. 6.6. Зависимость числа погибших пешеходов от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова[1]

Удельный вес наездов на пешеходов от общего количества ДТП в определенное время суток в каждом месяце показывает зависимость от продолжительности светового дня и рабочей активности населения. В зимнее время продолжительность светового дня короче, поэтому более высокий удельный вес наездов на пешеходов смещается на более ранее время суток (табл. 6.2).

Таблица 6.2

Удельный вес наездов на пешеходов от общего количества ДТП по месяцам и часам

	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59
июль	12,6	14,5	19,1	17,9	20,7	20,3	19,7	19,8	17,5	17,9	19,1	21,3	21,5	21,3	24,1	28,1	27,7	22,8	20,7	16,4	12,1	14,4	4,8	6,8
август	14,1	14,8	20,2	23,7	21,2	19,6	18,7	19,3	20,1	20,0	22,2	22,1	25,1	21,9	28,3	28,7	25,6	22,9	19,1	18,8	16,8	19,3	11,6	6,4
сентябрь	12,8	24,2	25,6	25,6	23,4	24,3	26,1	26,7	23,6	22,5	25,5	23,8	28,7	32,6	34,8	32,9	25,9	24,1	15,5	16,7	16,4	16,9	17,9	11,9
октябрь	31,5	32,9	29,0	23,4	24,4	29,7	24,7	25,0	26,4	25,1	27,1	39,0	48,3	46,6	37,8	35,0	27,6	21,2	22,5	22,3	15,6	10,6	19,0	23,9
ноябрь	36,5	48,7	31,5	24,4	25,5	24,2	26,2	27,0	26,9	27,3	35,7	44,7	47,1	43,4	41,5	33,1	31,5	21,2	20,0	19,4	12,5	8,7	14,1	19,4
декабрь	32,1	38,5	31,8	20,8	23,4	27,1	27,1	26,7	24,2	25,4	30,3	42,2	42,7	36,0	29,8	28,1	24,1	20,1	15,0	20,0	13,3	19,3	14,1	14,9
январь	27,3	39,2	35,9	19,6	19,0	22,9	26,2	24,9	23,7	21,8	27,5	39,3	37,9	37,3	29,1	31,6	24,8	19,4	14,8	15,9	25,0	23,5	29,6	21,8
февраль	27,9	37,2	28,6	20,6	22,5	25,9	26,7	25,1	26,8	27,3	24,8	32,6	37,9	41,6	36,1	32,5	20,2	20,2	15,3	15,4	19,0	17,2	13,0	17,0
март	23,3	25,0	28,1	26,5	26,9	27,7	33,9	28,1	28,8	28,8	29,6	34,3	33,8	41,5	37,2	36,3	31,0	23,5	20,9	16,7	20,7	10,4	13,2	15,8
апрель	15,3	21,6	31,2	22,6	22,4	27,7	28,9	28,4	26,3	23,9	24,4	30,0	28,7	29,0	31,0	36,6	26,5	24,4	18,4	18,2	17,0	14,9	12,6	3,1
май	10,8	17,6	22,8	20,5	22,2	23,9	24,2	22,9	22,6	22,5	26,2	24,6	24,7	26,1	28,4	29,0	26,3	21,1	23,2	17,6	14,9	11,4	7,3	6,3
июнь	10,1	15,4	19,7	21,8	23,7	21,2	23,6	19,8	20,9	21,7	19,8	23,5	22,5	21,8	20,9	24,3	25,8	21,2	22,1	14,8	16,2	13,6	5,2	4,6

[1] В качестве сведений о продолжительности светового дня использованы данные средних показателей по ЦФО. Для сведений о наличии снежного покрова использованы данные общего количества ДТП, при которых установлено наличие снежного наката или заснеженности проезжей части, что позволяет усредненно установить начало появления снежного покрова. Рассмотренные показатели усреднены, и каждый регион может иметь свои особенности.

Таким образом, с июля по ноябрь, когда в течение года отмечается пик аварийности, связанной с наездами на пешеходов, целесообразно усиливать меры профилактической работы с целью повышения их заметности, в ходе которой необходимо уделять особое внимание контролю за работой искусственного освещения и использованию пешеходами световозвращающих элементов[1].

Данные о количестве возбужденных дел в отношении водителей ТС и пешеходов в конкретный месяц свидетельствуют о явной несвоевременности правоприменительной практики, которая не соответствует пику наездов на пешеходов (рис. 6.7).

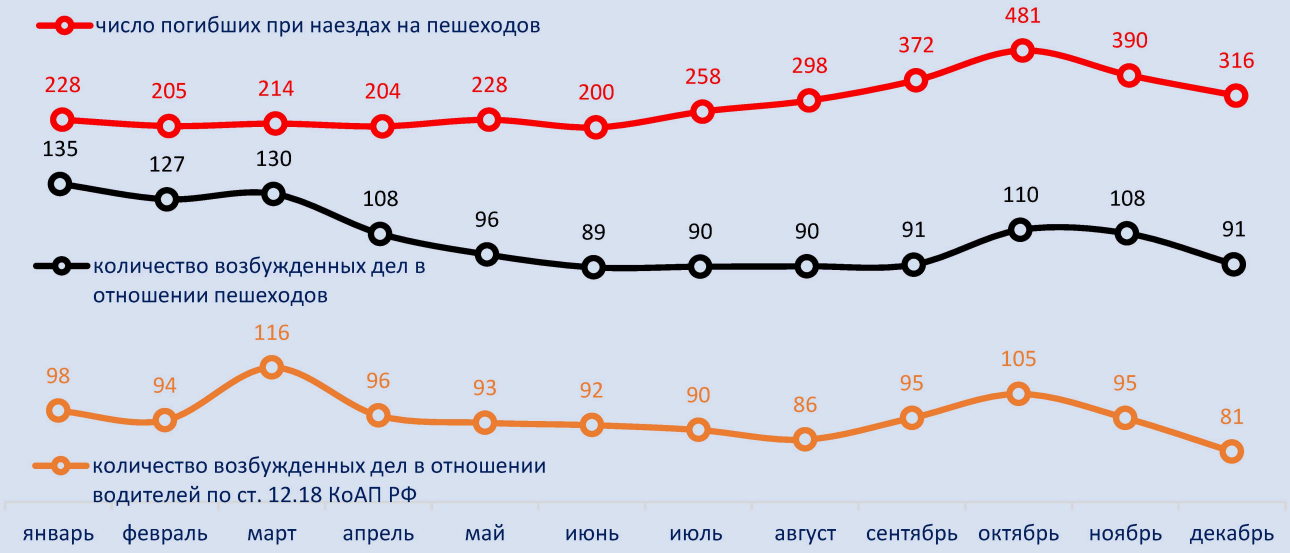


Рис. 6.7. Сопоставление количества возбужденных дел (тыс.) в отношении пешеходов и водителей, а также числа погибших при наездах на пешеходов

Наибольшее число наездов на пешеходов (76,8%) приходится на будние дни недели (рис. 6.8). При этом наибольшее число погибших приходится на пятницу (17,1%, или 582) и субботу (15,2%, или 516). Более высокие значения тяжести последствий рассматриваемого вида ДТП отмечаются в выходные дни (суббота – 11,4, воскресенье – 12,5).

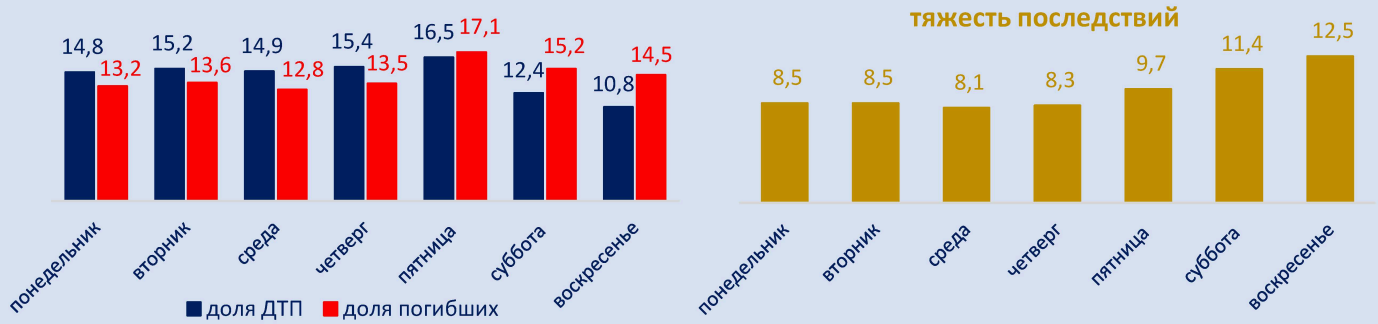


Рис. 6.8. Динамика наездов на пешеходов по дням недели и тяжесть последствий

[1] На основании абз. 4 п. 4.1 ПДД при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств. Далее также – «СВЭ».

При этом в зависимости от дня недели временные интервалы рассматриваемых происшествий имеют некоторые особенности. В будние дни более высокий удельный вес наездов на пешеходов от общего количества происшествий наблюдается утром (с 07:00 до 09:00) и вечером (с 17:00 до 22:00), что может быть связано с транспортной активностью граждан в периоды передвижения на работу и домой. В выходные дни утром не наблюдается высоких долевых значений, а в вечернее время интервал наибольшего числа наездов смещается на наиболее позднее время (табл. 6.3).

Таблица 6.3

Долевое распределение количества наездов на пешеходов по часам и дням недели

	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59
понедельник	22,4	32,3	28,1	22,6	24,4	24,7	26,2	26,8	24,7	24,2	26,3	35,0	36,1	33,9	31,4	31,9	25,8	21,0	18,1	17,0	15,0	13,3	9,4	10,6
вторник	26,0	30,6	30,4	23,4	25,2	25,8	28,1	29,3	26,4	25,5	28,2	33,7	35,1	36,8	34,2	31,7	25,5	20,7	19,7	17,0	10,5	10,8	11,6	12,8
среда	23,7	30,7	27,9	24,6	25,4	25,5	27,5	25,9	24,7	26,3	28,6	33,8	35,7	36,3	32,7	30,3	23,8	18,7	20,2	19,8	11,7	14,1	14,7	12,2
четверг	25,9	33,9	30,0	23,8	24,9	26,8	28,3	27,5	25,6	26,1	29,9	33,4	39,0	36,0	31,0	31,2	28,2	22,3	20,6	14,9	16,3	10,6	10,2	12,3
пятница	24,4	32,7	28,4	27,5	24,5	27,3	25,9	23,9	26,0	25,9	26,2	30,1	36,1	33,0	31,0	33,0	27,7	24,7	16,3	12,6	8,9	12,3	9,3	7,9
суббота	16,1	15,9	19,3	17,2	19,2	22,3	21,9	17,5	19,4	18,1	21,8	25,1	27,9	28,8	30,6	29,4	26,9	23,6	19,7	19,5	18,5	16,4	13,8	13,1
воскресенье	12,7	17,0	13,7	12,2	14,1	17,3	16,5	18,6	18,1	16,8	18,5	25,6	24,2	28,7	29,2	30,0	27,3	20,9	20,6	20,0	22,7	18,4	13,8	14,5

Говоря о темном времени суток, целесообразно также подчеркнуть эффективность использования пешеходами СВЭ. В темное время суток на участках автомобильных дорог с включенным искусственным освещением тяжесть последствий наездов на пешеходов, использующих СВЭ (4,2), более чем в два раза ниже, чем аналогичный показатель для происшествий без наличия СВЭ (9,9). В случае отсутствия освещения тяжесть последствий наездов на пешеходов, использующих СВЭ (18,2), также ниже, чем при отсутствии СВЭ (23,6) (рис. 6.9).

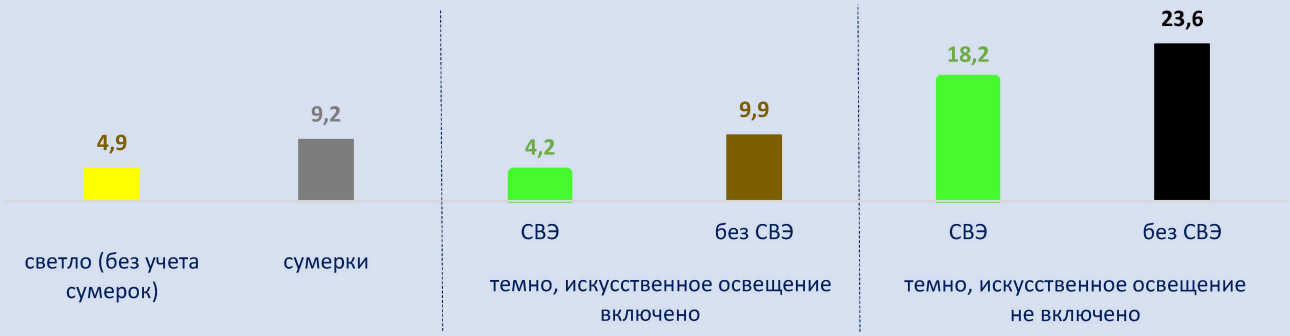


Рис. 6.9. Тяжесть последствий наездов на пешеходов в зависимости от освещенности и использования СВЭ

Места совершения наездов на пешеходов

Наибольшая доля наездов на пешеходов (82,5%, или 28 804) совершена в населенных пунктах городского типа, на эти происшествия приходится и половина от всех погибших пешеходов (51,1%, или 1 734). Следует отметить, что доля погибших практически в полтора раза ниже доли ДТП.

Противоположное соотношение отмечается в НП сельского типа и на участках дорог вне НП. Особенно выделяются участки дорог вне НП, где на 6,2% (2 162) ДТП приходится 30,3% (1 029) погибших. Наезды в этих местах имеют очень высокую тяжесть последствий, в них погибает практически каждый второй из пострадавших пешеходов (рис. 6.10).

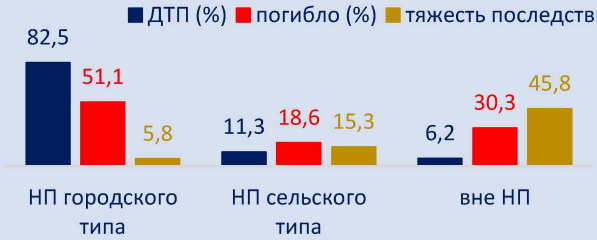


Рис. 6.10. Распределение наездов на пешеходов и погибших в них по местам совершения

В НП городского и сельского типов в большем количестве наездов виновными признаны водители (72,4 и 65,9% соответственно). Вне НП, напротив, почти три четверти (74,8%) наездов происходит по неосторожности самих пешеходов (рис. 6.11). В этой связи необходимо отметить, что на автомобильных дорогах вне НП пешеходам сложнее соблюдать требования ПДД при движении вдоль проезжей части, по тротуару (пешеходной дорожке) и переходить проезжую часть только по пешеходным переходам.

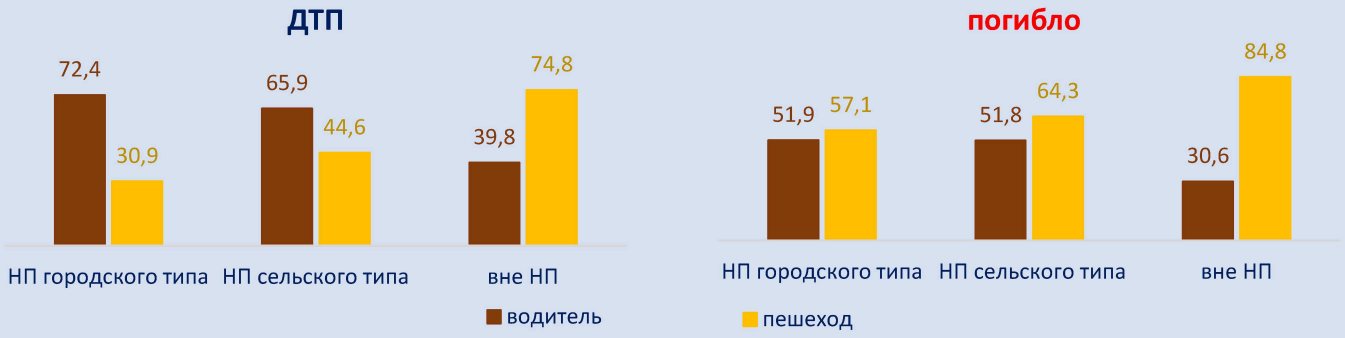


Рис. 6.11. Распределение доли ДТП и погибших в зависимости от виновности водителей или пешеходов и от места наезда

Распределение показателей аварийности по дорогам различного статуса свидетельствует о том, что наибольшая доля наездов на пешеходов (87,2%, или 30 438) и погибших в них (52,5%, или 1 783) зафиксирована на автомобильных дорогах местного значения, что обусловлено тем, что данные дороги в основном являются улицами НП. На федеральные автомобильные дороги приходится практически пятая часть погибших пешеходов (18,1%, или 616), на региональные и межмуниципальные дороги – четверть (29,2%, или 991). Тяжесть последствий ДТП на федеральных (38) и региональных дорогах (32,8) более чем в 5 раз превышает аналогичный показатель для автомобильных дорог местного значения (5,7).

При этом более половины погибших на РиММАД (56,3%, или 558) и две третьи погибших на ФАД (66,9%, или 412) приходится на участки, проходящие вне НП, при том что на данных участках РиММАД и ФАД совершена меньшая доля ДТП (39,8 и 48,9% соответственно). Показатель тяжести последствий наездов на пешеходов на участках данных дорог вне НП в два раза выше, чем на участках в НП (рис. 6.12). В то же время необходимо заметить, что тяжесть последствий наездов на участках данных дорог в НП более чем в 3 раза превышает общий показатель тяжести наездов на пешеходов в НП (7).



Рис. 6.12. Распределение показателей аварийности на ФАД и РиММАД в зависимости от прохождения через НП

На пешеходных переходах совершено 14 797 (+1,8%) наездов на пешеходов, что составляет 42,4% от общего количества наездов, на них приходится 21,2% (720, +4,3%) погибших. Вне пешеходных переходов произошло более половины наездов (57,6%, или 20 124), на которые пришлось более трех четвертей (78,8%, или 2 674) погибших пешеходов. Тяжесть последствий при наездах вне пешеходного перехода (12,9) практически в три раза выше, чем на пешеходном переходе (4,7) (рис. 6.13).

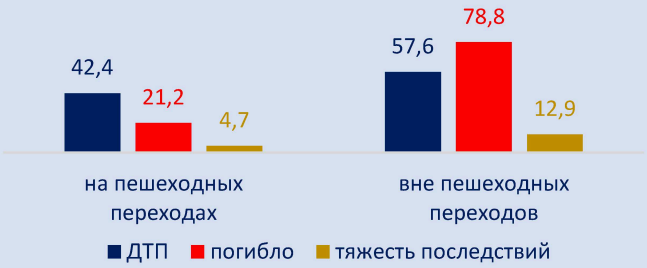


Рис. 6.13. Удельный вес наездов на пешеходов, погибших в них и тяжесть последствий в зависимости от наличия пешеходного перехода

На территории Российской Федерации расположено 302 495 (+2,9%) наземных пешеходных переходов, из которых 20% – регулируемые и 80% – нерегулируемые[1].

Наибольшая часть (70%, или 10 313, +1,5%) наездов на пешеходов на пешеходных переходах произошла на нерегулируемых переходах. На такие происшествия пришлась и наибольшая доля (68,1%, или 490, +8,6%) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах (рис. 6.14).



Рис. 6.14. Распределение пешеходных переходов и наездов на пешеходов в зависимости от вида пешеходного перехода

Более половины от всех наездов на пешеходов, совершенных на пешеходном переходе, произошли на тех пешеходных переходах, которые расположены за пределами перекрестка (60,9%), в его пределах – более трети (39,1%). При этом на пешеходные переходы, расположенные за пределами перекрестка, приходится более двух третей (69%) от всех погибших при наездах на пешеходов на пешеходных переходах. Следует отметить, что тяжесть последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков (3,7), почти в два раза ниже, чем на переходах, расположенных вне перекрестков (5,3) (рис. 6.15).



Рис. 6.15. Распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов в зависимости от местоположения пешеходного перехода

Более половины (54,3%) наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков, произошло при движении ТС в прямом направлении, при этом доля погибших

[1] В соответствии со сведениями, содержащимися в форме статистической отчётности «555», утвержденной приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

пешеходов, приходящаяся на такие происшествия, почти в полтора раза больше (74,9%). Из всех наездов при движении ТС в прямом направлении несколько большая доля приходится на случаи, когда ТС уже пересекло перекресток (29,3% от общего количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков).

В 45,8% наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков, ТС выполняло поворот. В сравнении с наездами, совершенными при движении ТС в прямом направлении, наезды при выполнении поворота характеризуются относительно низким показателем тяжести последствий. Наибольшая тяжесть последствий (5,1) отмечена при наездах, совершенных при движении ТС в прямом направлении после пересечения перекрестка (рис. 6.16).

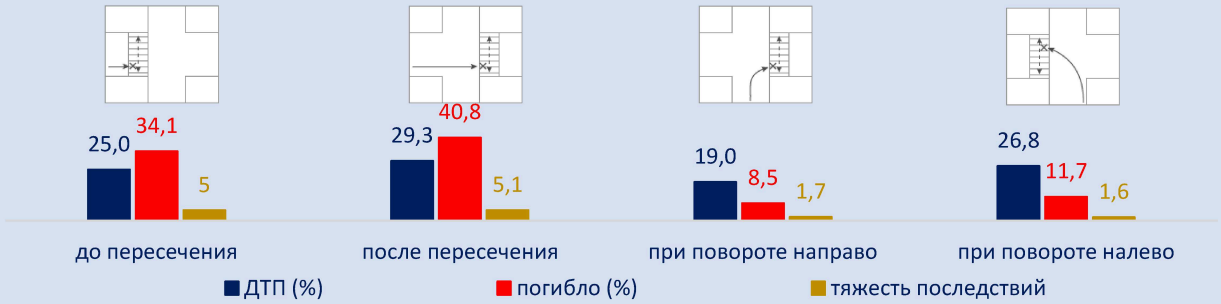


Рис. 6.16. Распределение основных показателей аварийности в зависимости от механизма наезда на пешехода на пешеходном переходе в пределах перекрестка

Из общего числа наездов на пешеходов вне пешеходных переходов в большинстве случаев (35,1%) пешеход двигался перпендикулярно проезжей части, на эти ДТП приходится и наибольшая доля погибших (34,7%). Высокая тяжесть последствий отмечается при наездах на пешеходов, когда пешеход двигался в попутном направлении (21,9) или стоял на проезжей части спереди по отношению к ТС (21,4) (рис. 6.17).

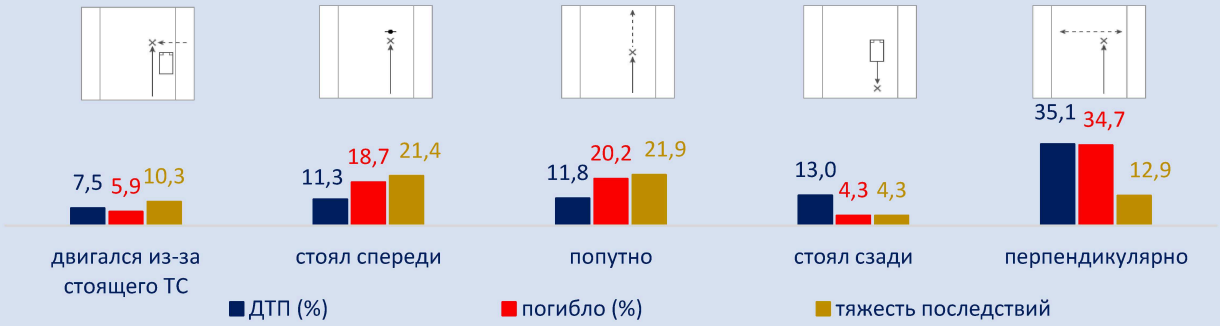


Рис. 6.17. Распределение основных показателей аварийности в зависимости от направления движения пешехода при наездах вне пешеходного перехода[1]

В некоторых случаях для передвижения пешеходов созданы более безопасные условия. Например, в пределах НП устанавливается специальный скоростной режим[2], многочисленными рекомендациями определена необходимость ограничения максимальной скорости движения в местах

[1] С учетом того, что в схемах не представлены все случаи наездов на пешеходов вне пешеходного перехода.

[2] На основании п. 10.2 ПДД РФ в населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых и велосипедных зонах, а также на дворовых территориях – не более 20 км/ч.

вероятного непосредственного контакта пешеходов[1] и увеличения зоны запрещения определенных маневров (обгон, перестроение)[2].

Наблюдается определенная зависимость тяжести последствий совершенных наездов на пешеходов от установленного ограничения скорости движения ТС на конкретном участке дороги. По мере увеличения максимально допустимой скорости возрастает и значение показателя тяжести последствий ДТП (рис. 6.18).

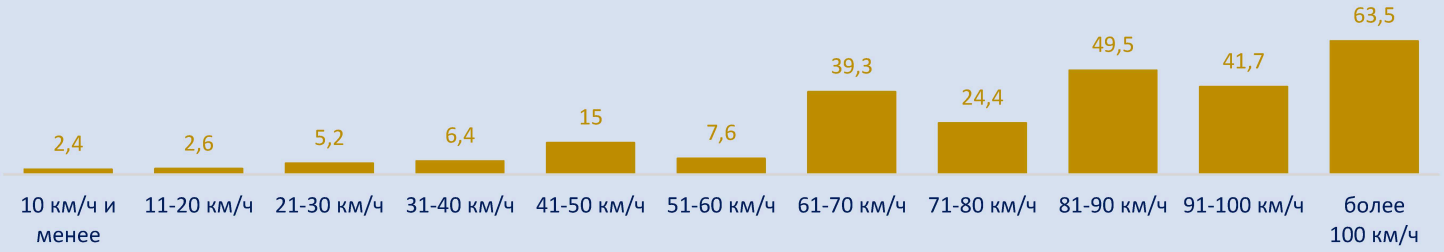


Рис. 6.18. Тяжесть последствий при наездах в зависимости от установленного ограничения скорости движения ТС

Помимо установления специальных скоростных режимов, для обеспечения безопасности пешеходов активно применяются средства успокоения движения, технические средства организации дорожного движения[3] и объекты УДС, включая пешеходные переходы и искусственные неровности[4].

Указанные меры не только способствуют снижению скорости движения на участках, где возможно пересечение транспортных и пешеходных потоков, но и предупреждают водителей о вероятном их контакте с пешеходом. Эти обстоятельства подтверждаются показателями аварийности.

При проведении оценки эффективности влияния технических средств организации дорожного движения, используемых для повышения безопасности пешеходных переходов, установлено, что наиболее низкий показатель тяжести последствий зафиксирован на участках, оборудованных искусственными неровностями (2,3) (рис. 6.19).

---

[1] Рекомендациями по определению основных компонентов пешеходных пространств, утвержденными приложением № 3 к методическим рекомендациям по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения, согласованных Минтрансом России 30.07.2018, определены виды пешеходных пространств, особенности их проектирования, основные параметры и принципы проектирования. В местах вероятного непосредственного контакта пешеходов и автомобилистов рекомендуется обеспечение ограничения скорости движения ТС не более 20 км/ч.

[2] На основании п. 3.4.2.1 «Методических рекомендаций по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения в целях ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, включающих типовые решения», утвержденных протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 31.07.2019 № 5, зоны наземных пешеходных переходов, особенно с высокой интенсивностью движения пешеходов, представляют собой особо опасные участки дорог и улиц, где необходимо тщательно подходить к обеспечению видимости как самого пешеходного перехода, так и дорожных знаков, предупреждающих водителей о его наличии. В местах концентрации ДТП для снижения числа ДТП в зоне пешеходных переходов необходимо ограничивать максимальную скорость движения, на дорогах с двумя полосами движения рекомендуется увеличивать зону запрещения маневров обгона, на дорогах с четырьмя и более полосами движения – дополнительно исключать маневры перестроения.

[3] ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств, утвержденный приказом Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст.

[4] На основании п. 3.1 ГОСТ Р 52605-2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения, утвержденного приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст, к искусственной неровности относят специально устроенное возвышение на проезжей части для принудительного снижения скорости движения, расположенное перпендикулярно к оси дороги.



Рис. 6.19. Тяжесть последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах, оборудованных дополнительными техническими средствами организации дорожного движения

Сравнение показателей дорожно-транспортного травматизма пешеходов в зависимости от способов регулирования движения на пешеходных переходах показывает, что из всех наездов на пешеходов на пешеходных переходах наибольшая тяжесть последствий фиксируется на переходах, оборудованных светофорами, работающими в момент ДТП в режиме желтого мигания[1]. При этом в темное время суток тяжесть последствий на таких переходах (16,3) более чем в два раза выше, чем на переходах со светофором, работающим в штатном режиме (6,6) (рис. 6.20).



Рис. 6.20. Тяжесть последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах в зависимости от наличия светофора и режима его работы[2]

Дорожно-транспортный травматизм пешеходов зависит и от других факторов, в некоторых случаях оказывающих негативное влияние на их безопасное передвижение. К числу таких факторов можно отнести погодные условия.

Если в ясную погоду погибшие пешеходы составляют пятую часть (21,8%, или 1 891) от общего числа погибших в ДТП, то в дождь и пасмурную погоду – около трети (28,9 и 28,5% соответственно). В туман зафиксирован высокий показатель тяжести последствий, в таких ДТП погиб практически каждый третий пострадавший пешеход (рис. 6.21). Указанное свидетельствует, что в условиях дождя и пасмурную погоду пешеходам необходимо принимать дополнительные меры для того, чтобы быть видимыми для водителей.



Рис. 6.21. Удельный вес погибших при наездах на пешеходов от общего числа погибших в ДТП в зависимости от погодных условий

[1] На основании п. 7.5.4 ГОСТ Р 52289-2019 в период снижения интенсивности движения до значений менее 50% допускается переводить светофоры на режим мигания желтого сигнала.

[2] На основе статистических показателей за последние 5 лет.

Нарушения, ставшие причинами наездов на пешеходов

Наибольшее количество наездов на пешеходов по вине водителей произошло из-за нарушения правил проезда пешеходных переходов (44,7%, или 10 868), на эти происшествия приходится практически треть (31,2%, или 481) всех погибших пешеходов. Наибольшее число погибших пешеходов по вине водителей (537, или 34,8%) приходится на наезды, произошедшие из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения или превышения установленной скорости (рис. 6.22).



Рис. 6.22. Распределение удельного веса ДТП и погибших в них из-за нарушений ПДД водителями

При этом, несмотря на внушительную долю ДТП по причине нарушения правил проезда пешеходного перехода и непредоставления преимущества в движении пешеходам, значение тяжести последствий таких ДТП характеризуется одним из самых минимальных значений (4,2 и 3,1 соответственно). Указанное в первую очередь обусловлено особенностями организации дорожного движения на участках автомобильных дорог, где наиболее часто совершаются такие нарушения. Это, как правило, перекрестки и пешеходные переходы, на которых содержится большое количество технических средств организации дорожного движения, которые как предупреждают участников об их вероятном контакте, так и заставляют снизить скорость движения.

Наибольшее же значение тяжести последствий приходится на ДТП по причине несоответствия скорости конкретным условиям движения или ее превышения (16,5) и нарушения правил обгона (16). Данная тенденция, вероятно, связана с тем, что, как правило, такие нарушения (маневры) выполняются при достаточно высокой скорости движения ТС. Это также отчасти подтверждается наличием большого удельного веса погибших пешеходов из-за допущения водителем несоответствия скорости конкретным условиям движения (рис. 6.23).



Рис. 6.23. Распределение тяжести последствий ДТП в зависимости от нарушений водителей ТС

В 23,2% (5 645) наездов на пешеходов, совершенных по вине водителей ТС, водители оставляли место ДТП, на такие происшествия приходится 16,7% (258) от всех погибших по вине водителей пешеходов. Среди других наиболее распространенных видов ДТП такая тенденция не наблюдается (рис. 6.24).



Рис. 6.24. Удельный вес ДТП, когда виновные водители оставляли место происшествия, от всех ДТП конкретного вида

Из общего количества наездов на пешеходов, произошедших из-за нарушений ПДД пешеходами, большая часть (35,4%, или 4 357) произошла из-за перехода через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода, а также из-за перехода в неустановленном месте при наличии в зоне видимости перекрестка (15%, или 1 845).

Несмотря на незначительную долю ДТП (13%), высокая доля погибших при наездах на пешеходов по неосторожности самих пешеходов отмечается при нахождении на проезжей части без цели ее перехода (27%, или 612), что более чем в два раза превышает удельный вес ДТП. Аналогичным образом происходит распределение при движении вдоль проезжей части в попутном направлении при удовлетворительном состоянии обочины. Удельный вес таких ДТП составляет 4,9%, а удельный вес погибших при таких наездах в два раза выше (13,3) (рис. 6.25). На такое нарушение приходится и более высокий показатель тяжести последствий (49,3). Также высокое значение показателя тяжести последствий отмечается при наездах, когда пешеход находился на проезжей части без цели ее перехода (37,2), и переходе проезжей части в запрещенном месте, оборудованном пешеходными ограждениями (40,3).



Рис. 6.25. Распределение удельного веса ДТП и погибших в них из-за нарушений ПДД пешеходами

7. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

В 2023 году с участием лиц в возрасте до 18 лет[1] зарегистрировано 21 531 (+9,2%) ДТП, в котором погибли 788 (+5,2%) и получили ранения 23 889 (+9,2%) несовершеннолетних. Удельный вес таких происшествий по сравнению с предыдущим годом увеличился и составил 16,3% (2022 год – 15,6%). При этом тяжесть последствий ДТП с участием несовершеннолетних снизилась (3,2).

С участием лиц в возрасте до 16 лет[2] зарегистрировано 17 289 (+9,1%) ДТП, в которых погибли 611 (+11,7%) и получили ранения 18 885 (+8,9%) детей. Показатель социального риска для детей увеличился и составил 2,2 (рис. 7.1).



Рис. 7.1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей (в возрасте до 16 лет)

В 28 субъектах отмечен рост всех основных показателей дорожно-транспортной аварийности с участием детей (табл. 7.1). Увеличение числа погибших детей зарегистрировано более чем в половине регионов (45).

Таблица 7.1

Регионы, в которых произошел рост основных показателей аварийности с участием детей

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ
Республика Бурятия	187	+34,5	10	+25	212	30,1
Республика Дагестан	220	+8,4	29	+7,4	234	+17,6
Республика Калмыкия	99	+39,4	8	+300	117	+33
Республика Марий Эл	103	+12	3	+50	113	+7,6
Республика Северная Осетия – Алания	123	+20,6	3	+50	148	+28,7
Республика Татарстан	442	+6,3	17	+54,5	469	+5,9
Республика Тыва	90	+28,6	5	+150	100	+12,4
Республика Хакасия	88	+23,9	3	+50	101	+34,7
Чувашская Республика – Чувашия	134	+8,9	7	+75	153	+8,5
Пермский край	302	+20,3	14	+40	326	+25,9
Ставропольский край	298	+2,8	22	+69,2	314	+4,3
Брянская область	76	+11,8	4	+33,3	83	+5,1
Волгоградская область	362	+13,8	19	+280	400	+5,8

[1] Далее – «несовершеннолетние».

[2] Далее также – «дети». В дальнейшем при анализе детского дорожно-транспортного травматизма будут рассматриваться лица в возрасте до 16 лет, что обусловлено устоявшейся практикой понимания данной категории применительно к учету показателей аварийности в области безопасности дорожного движения.

Иркутская область	296	+4,6	17	142,9	318	+4,3
Калининградская область	138	+38	6	–	138	+29
Калужская область	171	+24,8	5	+150	213	+50
Кировская область	224	+7,7	7	+133,3	252	+11,5
Костромская область	81	+3,8	3	+50	88	+10
Курганская область	105	+16,7	8	+100	115	+11,7
Новосибирская область	418	+31	11	+57,1	451	+30
Омская область	416	+43	11	+120	467	+46,9
Орловская область	85	+30,8	5	+400	87	+14,5
Ростовская область	298	+10	23	+27,8	319	+8,1
Самарская область	399	+4,2	14	+27,3	421	+0,2
Тверская область	206	+31,2	5	+400	235	+25,7
Тульская область	218	+7,4	6	+200	245	+2,5
Тюменская область	513	+28,3	10	+100	575	+28,6
Челябинская область	514	+11,5	19	+171,4	548	+11,8

Наибольшее число погибших детей зарегистрировано в республиках Башкортостан (12), Дагестан (29), Крым (12), Татарстан (17), Краснодарском (23), Пермском (14), Ставропольском (22) краях, Волгоградской (19), Иркутской (17), Кемеровской области – Кузбассе (13), Ленинградской (12), Московской (14), Нижегородской (19), Новосибирской (11), Омской (11), Ростовской (23), Самарской (14), Челябинской (19) областях.

Распределение показателей аварийности по месяцам соответствовало тенденциям предыдущих лет. Минимальные значения ДТП зарегистрированы в феврале (744), погибших – в феврале и марте (по 30 погибших). Максимальным количеством ДТП (2256 ДТП) характеризуется август, числом погибших (86) – июнь. В сентябре произошло резкое снижение показателей аварийности, которое продолжилось до конца года (рис. 7.2).



Рис. 7.2. Распределение показателей аварийности с участием детей по месяцам

В течение недели большинство ДТП с участием детей произошло в пятницу (15,8%, или 2 729) и субботу (15,2% или 2 634). Наибольшее число погибших зарегистрировано в выходные дни (суббота – 17,7% (108), воскресение – 19,6% (120). Наибольшей тяжестью последствий ДТП с участием детей характеризуется воскресенье – 4,2[1] (рис. 7.3).

[1] Здесь и далее в разделе «Детский дорожно-транспортный травматизм» тяжесть последствий ДТП указана исходя из числа пострадавших детей без учета пострадавших других возрастов.



Рис. 7.3. Распределение показателей аварийности с участием детей по дням недели

В течение суток количество ДТП, в которых пострадали дети, а также их удельный вес в общей структуре аварийности резко увеличиваются с 07:00. Это может быть связано с тем, что в это время дети начинают массово направляться в образовательные организации. Максимальные значения характерны для периода с 15:00 до 20:00 (рис. 7.4).



Рис. 7.4. Распределение ДТП, в которых пострадали дети, и их удельного веса в общей структуре аварийности в течение суток

В 8 из 10 ДТП с участием детей виноваты водители ТС. В 2023 году зарегистрировано 14 088 (+10,8%) таких происшествий, в которых погибли 552 (+13,1%) и получили ранения 15 688 (+10,5%) детей.

По собственной неосторожности детей[1] зарегистрировано 4 732 (+15,6%) таких ДТП, в которых погибли 107 (-2,7%) и получили ранения 4 685 (+15,7%) детей.

Почти в половине (42%) всех ДТП с участием детей они являлись пассажирами, в 40,1% – пешеходами, в 10,6% – водителями механических ТС, в 8,9% – велосипедистами. При этом почти две трети (65,6%) погибших детей являлись пассажирами, пятая часть (20%) – пешеходами, 8,5% – водителями механических ТС и 5,1% – велосипедистами (рис. 7.5).



Рис. 7.5. Долевое соотношение количества ДТП и числа погибших детей в зависимости от категории участника дорожного движения

Наибольшей тяжестью последствий для детей характеризуются ДТП, в которых они принимали участие в качестве пассажиров (4,5).

[1] Под собственной неосторожностью детей в данном случае понимается нарушение ПДД, которое ввиду недостижения ребенком 16-летнего возраста не может подлежать квалификации в качестве административного правонарушения.

Независимо от времени года, чаще всего дети участвовали в ДТП в качестве пассажиров и пешеходов. В весенний период доли детей-велосипедистов и детей-водителей механических ТС увеличиваются и достигают своего максимума в летние месяцы (рис. 7.6).

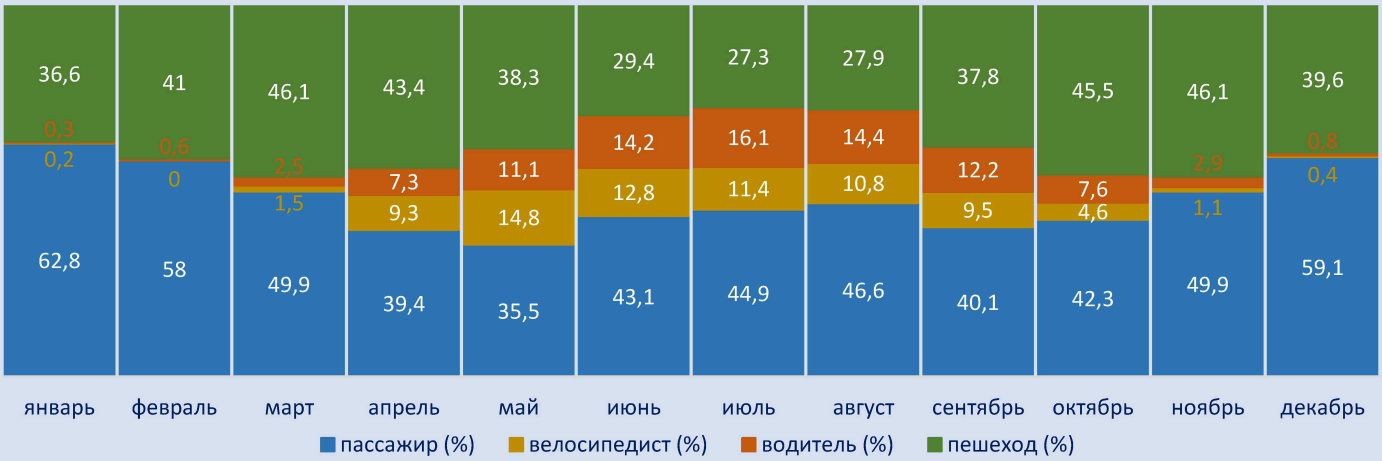


Рис. 7.6. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от месяца

Распределение по дням недели удельного веса пострадавших в ДТП детей, относящихся к конкретной категории участников дорожного движения, показывает, что в рабочие дни доли детей-пассажиров и детей-пешеходов примерно равны. В выходные дни доля пострадавших детей-пассажиров значительно увеличивается, достигая максимального значения в воскресенье (58,8%), доля же пешеходов пропорционально уменьшается (23,8%). Доли велосипедистов и водителей остаются равно распределенными на протяжении всей недели (рис 7.7).

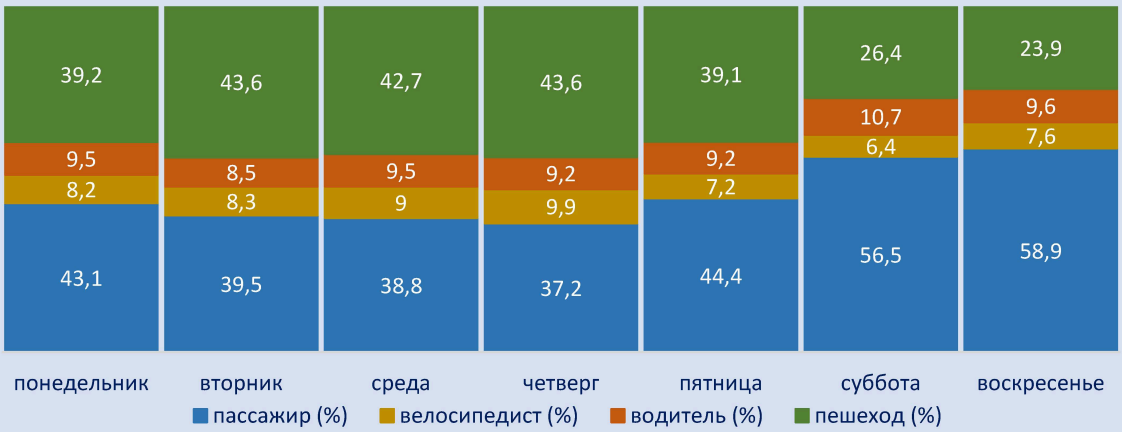


Рис. 7.7. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от дня недели

С 19:00 до 06:00 наблюдается поступательное увеличение доли пострадавших детей-пассажиров. Наибольшие значения удельного веса пострадавших детей-пешеходов наблюдаются с 07:00 до 09:00, с 13:00 до 14:00 и с 17:00 до 21:00. Доля пострадавших детей-велосипедистов практически равномерно распределена в течение дня, снижаясь к вечеру. Доля пострадавших детей-водителей поступательно увеличивается к вечеру, достигая максимальных значений в ночное время (рис. 7.8).

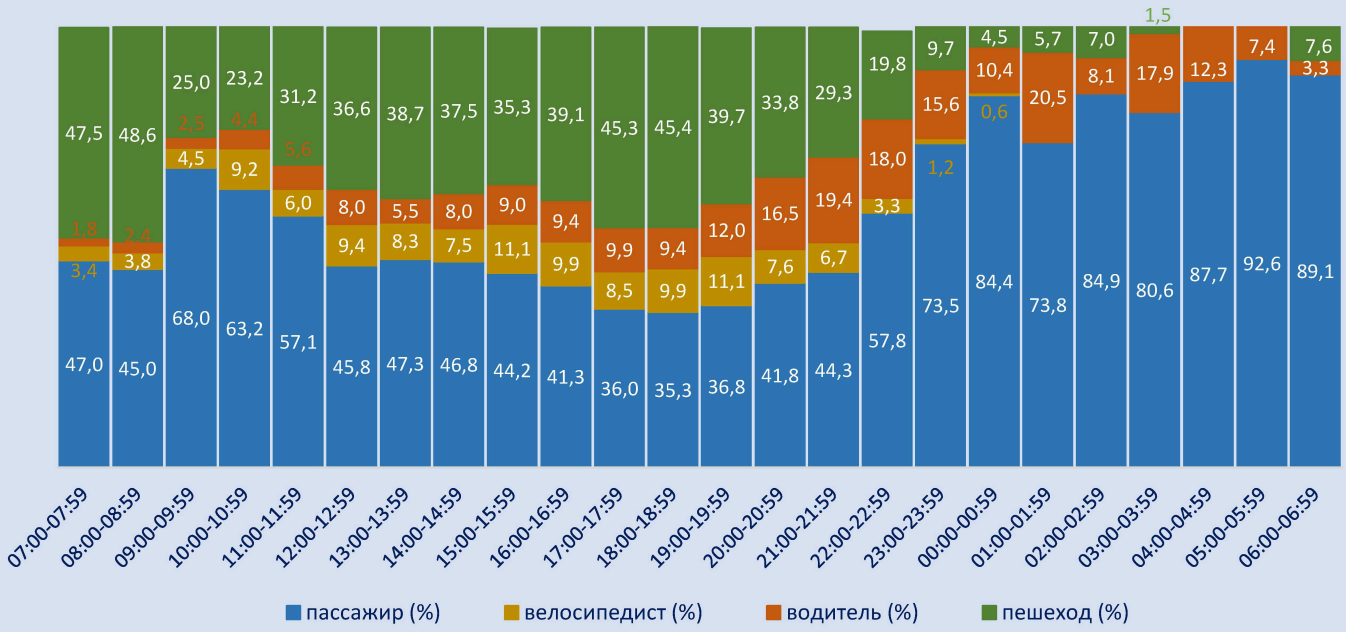


Рис. 7.8. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от времени суток

7.1. ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

Почти половину ДТП с пострадавшими детьми (42%, или 7 254; +4,1%) составили происшествия, в которых дети участвовали в качестве пассажиров, то есть пассивных участников дорожного движения. При этом на рассматриваемую категорию пришлось почти две трети (65,6%, или 401; +21,5%) всех погибших в ДТП детей.

Из всех ДТП, в которых в ТС находились дети-пассажиры, водители были виновны только в 53% случаев. При этом для остальных водителей, перевозивших пассажиров, удельный вес ДТП, произошедших по их вине, составил 60%. Это может свидетельствовать о том, что нахождение ребенка в салоне ТС повышает дисциплину водителя. При этом доля ДТП, совершенных по вине водителей, перевозивших детей, увеличивается по мере увеличения возраста ребенка. Если водители, перевозившие ребенка младше одного года, являлись виновными менее чем в половине (48,7%) происшествий с их участием, то водители, перевозившие детей старшего школьного возраста (16-17 лет), являлись виновными почти двух третей (62,5%) всех происшествий с их участием (рис. 7.1.1).

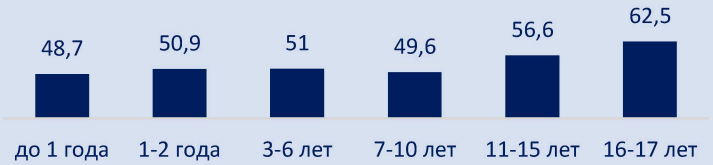


Рис. 7.1.1. Коэффициент виновности водителей ТС в зависимости от возраста ребенка-пассажира, находящегося в момент ДТП в салоне ТС

В 29% ДТП, в которых погибли дети, перевозимые с нарушением, водители ранее привлекались к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ.

На 8% (1 204) увеличилось количество ДТП, при которых зафиксировано нарушение водителями правил перевозки детей (без детских удерживающих устройств или ремней безопасности), число погибших в таких ДТП детей-пассажиров возросло на 19,3% (136), раненых – на 8,2% (1 519). Тяжесть последствий таких происшествий для детей (8,2) почти в два раза выше, чем общий показатель для всех происшествий с пострадавшими детьми-пассажирами (4,5).

Наибольшее число детей-пассажиров, пострадавших в ДТП, перевозились на задних пассажирских сиденьях, слева и справа. На указанные места пришлось 28,7 и 33,9% пострадавших детей соответственно. На переднее и заднее пассажирское сиденье по центру пришлось 11,9 и 13,7% соответственно от всех пострадавших детей.

Наименьшая тяжесть последствий отмечается при перевозке детей на заднем левом сиденье (4,1). В целом задний ряд сидений характеризуется относительно низкими показателями тяжести последствий. Наибольшей тяжестью последствий характеризуются происшествия, при которых ребенок-пассажир размещался на переднем правом пассажирском сиденье (5,2) (рис. 7.1.2).

Учитывая особенности перевозки детей, целесообразно рассмотреть их в разрезе трех основных возрастных групп: до 7 лет, 7-11 лет, 12 лет и старше (рис. 7.1.3).

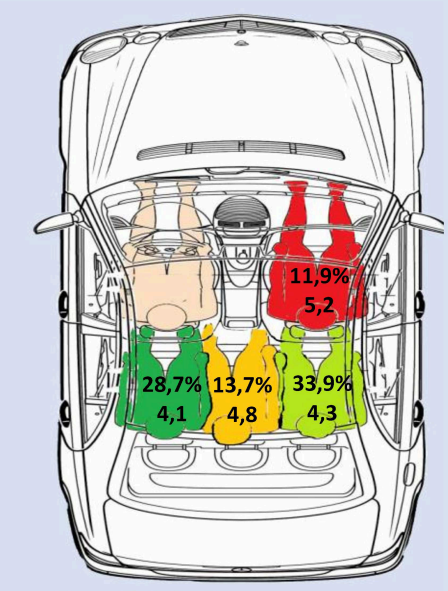


Рис. 7.1.2. Распределение тяжести последствий по местам в салоне ТС

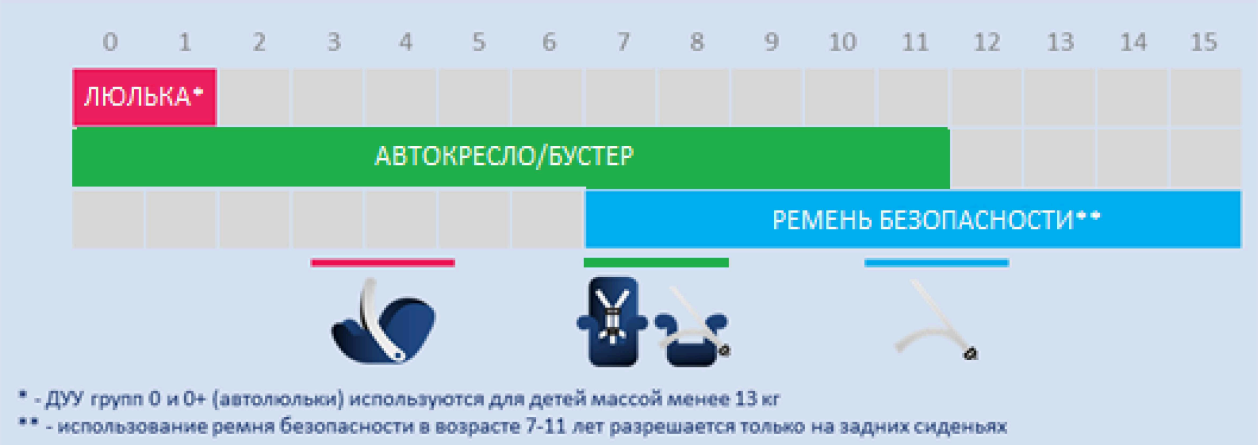


Рис. 7.1.3. Способы обеспечения безопасности ребенка-пассажира транспортного средства в зависимости от возраста (п. 22.9 ПДД РФ)

На каждую из данных возрастных групп пришлось около трети от общего числа погибших детей (рис. 7.1.4). Однако показатель социального риска для детей в возрасте 12 лет и старше (2,1) почти в два раза выше показателя социального риска для детей в возрастных группах до 7 лет (1,3) и 7-11 лет (1,2).

Показатель тяжести последствий для возрастной группы до 7 лет (4,9) имеет наибольшее значение по сравнению с другими возрастными группами (7-11 лет – 3,9; 12 лет и старше – 4,7) (рис. 7.1.5).

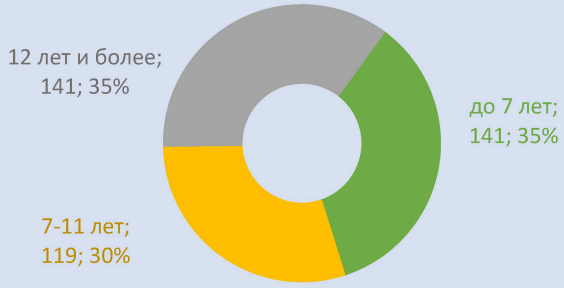


Рис. 7.1.4. Распределение числа погибших детей-пассажиров по возрастным группам

Подобные тенденции в значениях показателя социального риска и тяжести последствий могут объясняться тем, что в соответствии с ПДД РФ для перевозки детей в возрасте до 12 лет используются детские удерживающие устройства[1].

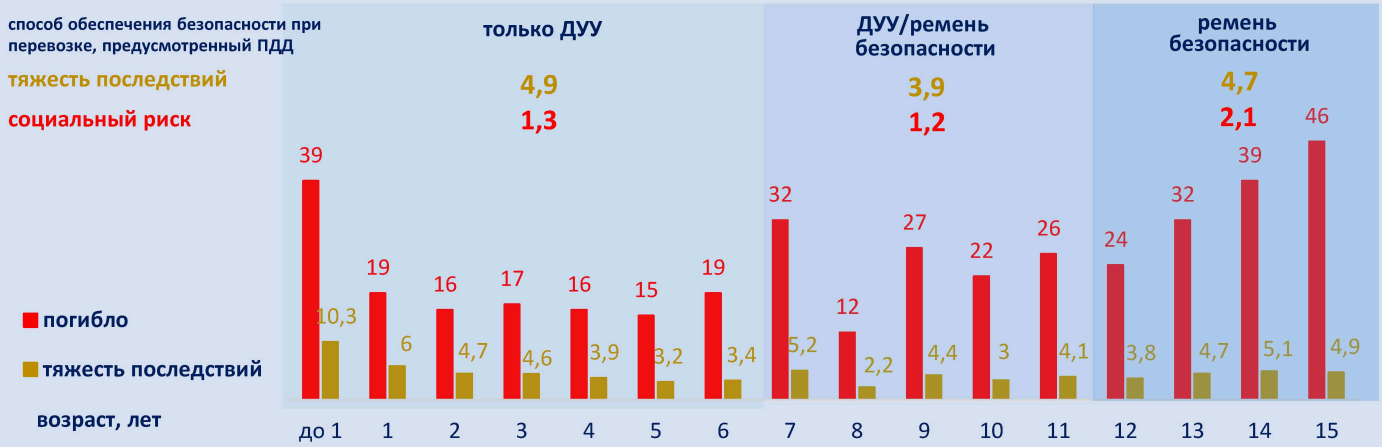


Рис. 7.1.5. Распределение погибших в ДТП детей-пассажиров по возрасту

Отдельно необходимо рассмотреть состояние аварийности с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет, что обусловлено особенностями их перевозки, предусмотренными ПДД РФ. В 2023 году дети-пассажиры данного возраста являлись участниками 4 918 (+0,5%) ДТП, в которых погибли 260 (+23,8%) детей и 5 645 (+0,5%) получили ранения. Пятая часть пострадавших детей-пассажиров в таких ДТП (20,8%) перевозилась с нарушением правил перевозки детей (рис. 7.1.6). Зафиксировано 914 (+8,9%) таких ДТП, в которых погибли 95 (+30,1%) и ранены 1 132 (+9,2%) ребенка. Доля погибших составила более трети (36,5%) от всех погибших детей-пассажиров в возрасте до 12 лет.



Рис. 7.1.6. Динамика удельного веса пострадавших

В 2023 году тяжесть последствий ДТП, в которых дети-пассажиры до 12 лет перевозились с нарушением установленных требований, в среднем в 1,5-2 раза выше по сравнению с происшествиями, при которых дети находились в ДУУ или были пристегнуты ремнями безопасности (исключение составили дети, находящиеся в момент ДТП на переднем пассажирском сиденье) (рис. 7.1.7).

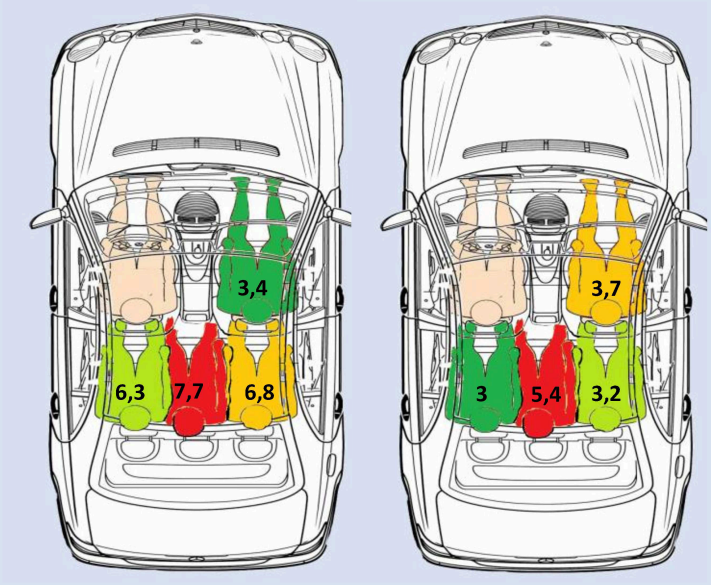


Рис. 7.1.7. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 12 лет в зависимости от места размещения в салоне ТС

[1] Далее – «ДУУ». Далее используются общепринятые категории основных видов ДУУ (люлька, автокресло, бустер), которые также применяются при учете ДТП.

Для детей в возрасте до 7 лет, перевозимых в ДУУ на момент ДТП, тяжесть последствий составила 3,9, что почти в 2 раза ниже по сравнению с ДТП, в которых дети-пассажиры данной возрастной группы перевозились с нарушением установленных требований (7,6) (рис. 7.1.8).



Рис. 7.1.8. Распределение тяжести последствий в зависимости от способа обеспечения безопасности детей в возрасте до 7 лет

При перевозке детей в возрасте 7-11 лет наименьшая тяжесть последствий характерна для происшествий, при совершении которых дети перевозились в автокреслах (1,9). Наибольшей тяжестью последствий (4,2) характеризуются ДТП, в которых установлены нарушения правил перевозки детей (рис. 7.1.9)[1].



Рис. 7.1.9. Распределение тяжести последствий в зависимости от способа обеспечения безопасности детей в возрасте 7-11 лет за 2017-2023 годы

Распределение показателя тяжести последствий в зависимости от возраста и места расположения ребенка при его перевозке в ТС с учетом требований, содержащихся в ПДД РФ, а также в руководствах по эксплуатации систем (устройств), при помощи которых обеспечивается безопасность ребенка-пассажира, позволяет определить наиболее безопасные условия перевозки детей разных возрастов (до 1 года, 1-6 лет, 7-11 лет).

Тяжесть последствий ДТП для детей-пассажиров в возрасте до 1 года, которые перевозились с нарушением требований, как минимум в два раза, а на переднем пассажирском сиденье – в пять раз выше по сравнению с ДТП, в которых перевозка детей указанного возраста осуществлялась с использованием ДУУ. При этом наиболее безопасным для ребенка местом в салоне ТС при использовании ДУУ является переднее пассажирское кресло (рис. 7.1.10).

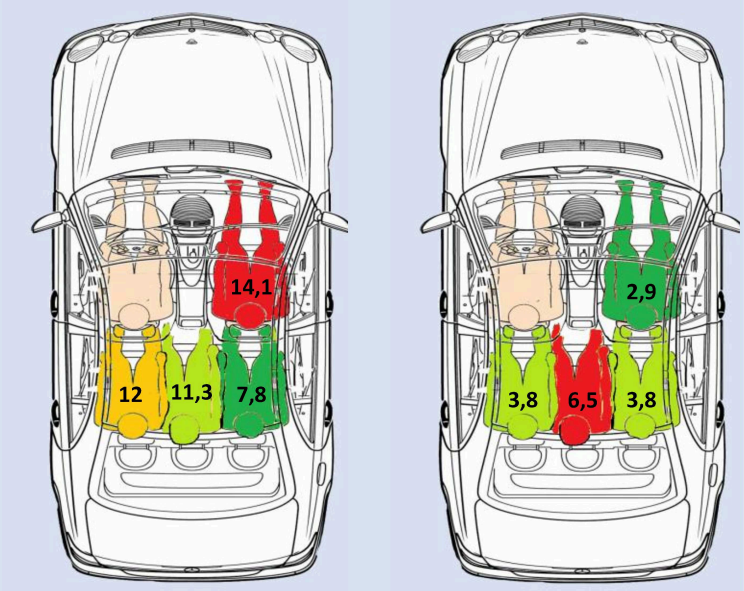


Рис. 7.1.10. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 1 года в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в ТС за 2017-2023 годы

Наименьшей тяжестью последствий для детей-пассажиров в возрасте до 1 года характеризовались ДТП, в которых их перевозка осуществлялась в ДУУ лицом против направления движения ТС (за исключением переднего пассажирского места в салоне ТС), по сравнению с ДТП, в момент совершения которых дети располагались лицом по ходу движения ТС (рис. 7.1.11).

[1] Далее при расчете показателя тяжести последствий использовалось суммарное число погибших и суммарное число раненных в ДТП детей-пассажиров за период с 2017 по 2023 год.

В возрастной группе 1-6 лет наиболее безопасными местами размещения детей в автокресле являются задние пассажирские сиденья, расположенные за водителем и пассажиром (тяжесть последствий – 2,6). Сравнительно высокой тяжестью последствий характеризуется заднее пассажирское место, расположенное посередине (3,3).

При использовании бустера наиболее безопасными местами также являются пассажирские сиденья сзади слева и сзади справа (тяжесть последствий 2,5 и 1,9 соответственно). Наиболее опасным местом размещения детей при использовании бустера является пассажирское сиденье посередине сзади (5,6) (рис. 7.1.12).

Использование адаптера ремня безопасности[1] для перевозки детей в возрасте 1-6 лет является нарушением. Показатель тяжести последствий ДТП при его использовании почти для всех мест расположения детей выше, чем при использовании ДУУ.

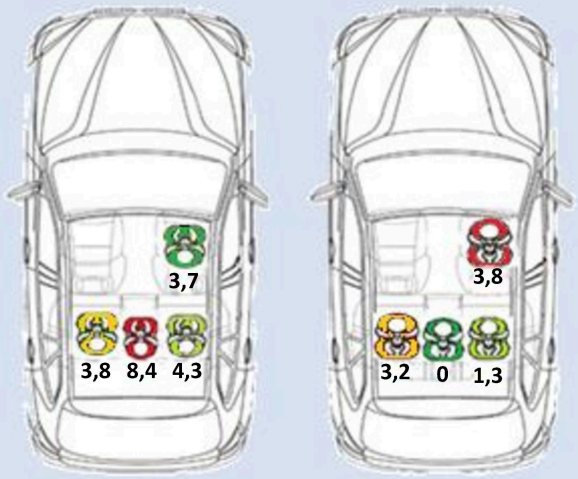


Рис. 7.1.11. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 1 года в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в ТС за 2017-2023 годы

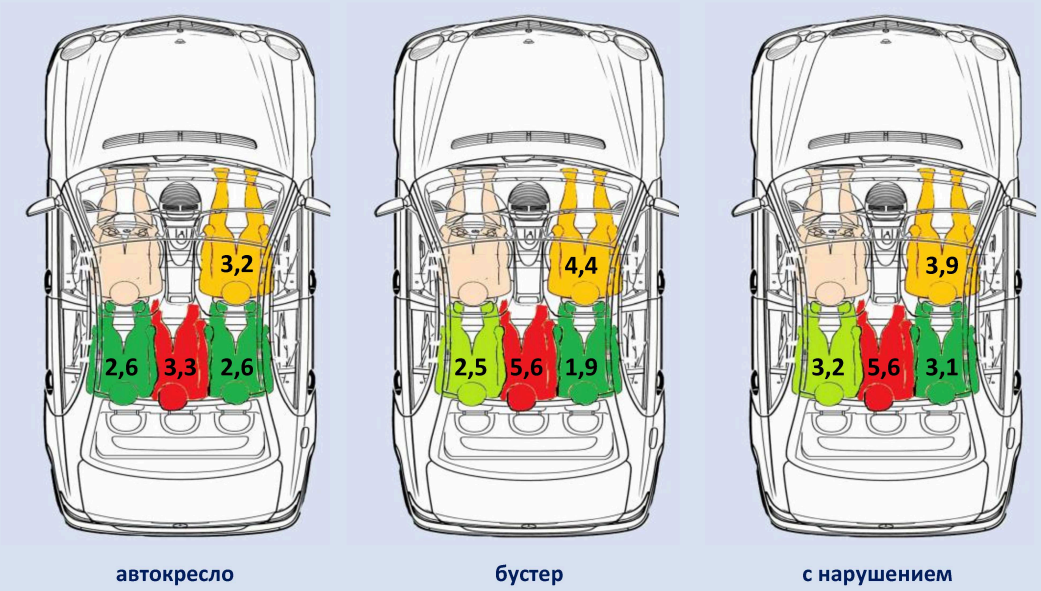


Рис. 7.1.12. Распределение тяжести последствий ДТП для детей в возрасте 1-6 лет в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в салоне ТС за 2017-2023 годы

Для пассажиров в возрасте 7-11 лет наиболее эффективным средством обеспечения безопасности при перевозке является автокресло.

При использовании бустера наиболее опасным местом его размещения является заднее пассажирское сиденье за водителем (тяжесть последствий – 3,4). Другие места размещения детей характеризуются примерно одинаковой тяжестью последствий.

[1] В соответствии с информацией МВД России адаптеры ремня безопасности не являются детскими удерживающими устройствами.

Согласно требованиям пункта 22.9 ПДД РФ ребенок в возрасте 7-11 лет может перевозиться в ТС на задних пассажирских сиденьях с использованием ремней безопасности, при этом ПДД РФ прямо не запрещают использование ремня безопасности с адаптером в качестве вспомогательного средства.

В таком варианте наиболее безопасным местом размещения ребенка является заднее пассажирское сиденье справа (тяжесть последствий – 2,4) (рис. 7.1.13). Более опасно пристегивание ремнем безопасности на заднем сиденье посередине (тяжесть последствий – 4,8), в том числе по той причине, что в значительном количестве случаев на указанном месте установлены двухточечные ремни безопасности.

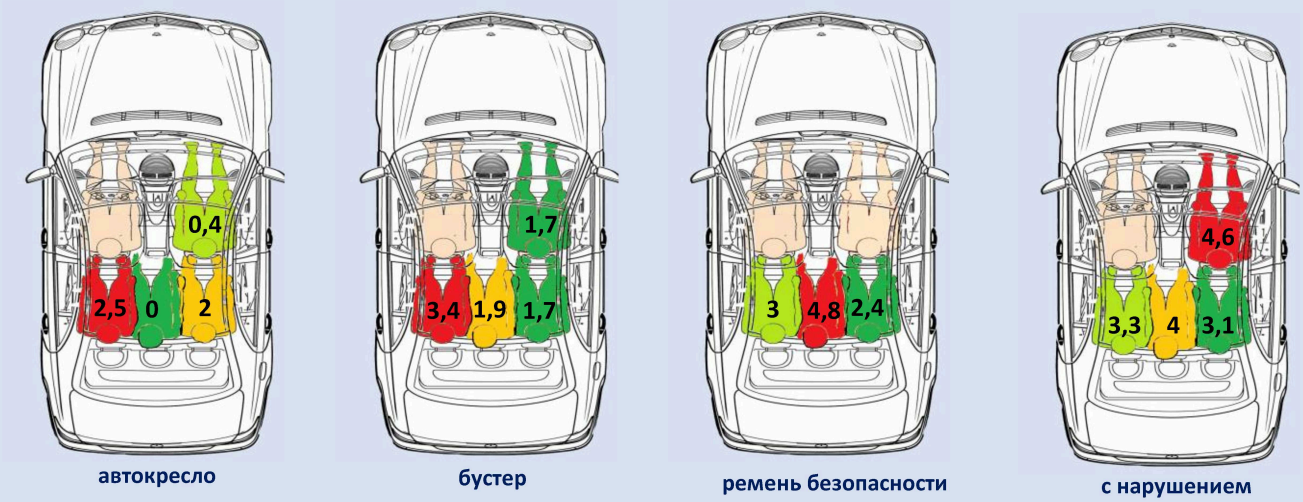


Рис. 7.1.13. Распределение тяжести последствий ДТП для детей в возрасте 7-11 лет в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в салоне ТС за 2017-2023 годы

7.2. ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

С участием детей-пешеходов произошло 6 929 (+4,8%) ДТП, в которых погибли 122 (-3,2%) и ранены 6 995 (+4,7%) детей. Более чем две трети (68%, или 4 715) ДТП произошло по вине водителей ТС, в них погибли 80 и ранены 4 795 детей, что составило 65,6 и 68,5% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов соответственно. Однако ДТП, произошедшие по собственной неосторожности детей, характеризуются большей тяжестью последствий (1,8) в сравнении с ДТП по вине водителей ТС (1,6).

Подавляющее большинство (85,8%, или 5 948) ДТП с участием детей-пешеходов произошло в населенных пунктах городского типа, на них пришлось более половины (57,4%, или 70) погибших. В населенных пунктах сельского типа зарегистрировано 12,9% (892) ДТП, на которые пришлось 32% (39) всех погибших детей-пешеходов. Вне населенных пунктов произошло только 1,3% (89) ДТП, однако доля погибших составляет 10,7% (13) (рис. 7.2.1).



Рис. 7.2.1. Распределение показателей аварийности наездов на детей-пешеходов в зависимости от места совершения

Почти половина (43,5%, или 3 013) ДТП с участием детей-пешеходов произошла на пешеходных переходах, их количество увеличилось на 3%. В данных ДТП погибли 43 (+10,3%) и ранен 3 081 (+3,1%) ребенок, что составило 35,2 и 44% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов соответственно. Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов на пешеходных переходах составила 1,4, что почти в полтора раза ниже по сравнению с тяжестью последствий наездов, совершенных вне пешеходных переходов (2).

В 69,9% (2 107) случаев наезды на детей на пешеходных переходах по-прежнему происходят на нерегулируемых пешеходных переходах. На эти происшествия пришлось 69,8% (30) от всех погибших детей-пешеходов на пешеходных переходах (рис. 7.2.2).



Рис. 7.2.2. Долевое соотношение количества ДТП и числа погибших детей-пешеходов в зависимости от вида наземного пешеходного перехода

На регулируемых наземных пешеходных переходах зарегистрировано 906 (+3,7%) наездов на детей-пешеходов. При этом число погибших в таких местах снизилось на 18,8% (31).

Подавляющее большинство (90%, или 2 713) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями ПДД, допущенными водителями, на такие ДТП пришлось 88,4% (38) погибших детей-пешеходов.

В темное время суток с участием детей-пешеходов произошло 1 525 (+8,6%) ДТП, что составляет 22% от общего количества таких ДТП. В данных происшествиях погибли 42 (-12,5%) и ранены 1 539 (+8,3%) детей, что составило соответственно 34,4 и 22% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов. Тяжесть последствий таких ДТП (2,7) почти в два раза выше, чем в ДТП, произошедших в светлое время суток (1,4).

В 79,6% (1 214 ДТП, +8,5%) наездов на детей в темное время суток они не имели световозвращающих элементов, число погибших детей составило 29 (-31%), раненых – 1 127 (+8,8%) (рис. 7.2.3).

Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов, не имевших в темное время суток световозвращающие элементы (2,3), почти в два раза ниже по сравнению с происшествиями, в которых световозвращающие элементы присутствовали (4) (рис. 7.2.4).

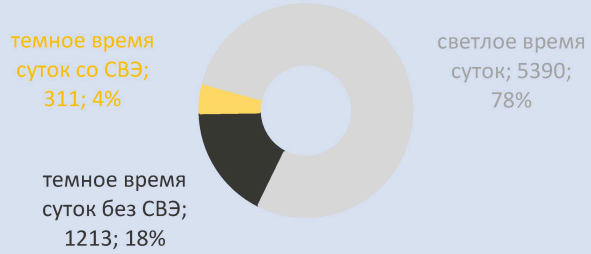


Рис. 7.2.3. Распределение наездов на детей в зависимости от освещенности и наличия СВЭ

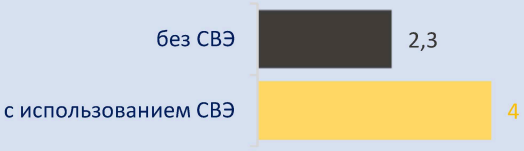


Рис. 7.2.4. Распределение тяжести последствий ДТП в зависимости от наличия на предметах одежды детей СВЭ

В зависимости от времени суток выделяется два промежутка времени, характеризующихся наибольшим удельным весом наездов на детей-пешеходов от всех происшествий данного вида: утреннее время (с 07:00 до 09:00), когда дети направляются в дошкольные и общеобразовательные организации, и дневное (с 12:00 до 18:00). В летний период наибольшая доля ДТП с участием детей-пешеходов приходится на время с 13:00 до 21:00 (табл. 7.2.1).

Таблица 7.2.1

Распределение удельного веса наездов на детей-пешеходов от общего количества ДТП данного вида по месяцам и времени суток

	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59
январь	0,0	0,0	3,7	5,9	0,0	0,0	2,3	16,9	17,2	2,4	6,8	9,3	19,6	20,0	23,3	25,7	20,6	17,0	14,3	8,0	10,2	6,8	3,3	2,6
февраль	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,2	15,1	6,7	4,1	15,7	16,1	21,5	29,7	15,6	33,0	22,9	17,6	13,3	9,6	4,6	2,1	0,0
март	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	21,1	21,1	9,3	8,9	13,0	28,5	23,8	26,8	21,9	26,4	23,4	24,5	10,8	12,7	4,6	4,5	2,2
апрель	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,0	24,7	4,2	11,8	15,7	27,2	36,1	24,2	29,7	32,1	49,2	37,5	34,4	14,3	11,1	5,1	1,7
май	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,1	16,4	8,3	12,0	21,2	25,2	37,3	41,4	33,9	42,5	46,8	50,0	41,3	24,3	16,2	6,4	0,0
июнь	1,6	5,4	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	14,3	10,7	12,9	15,5	22,1	32,1	24,1	29,0	33,5	36,3	42,0	42,1	41,4	28,7	11,3	4,3
июль	3,0	0,0	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	6,6	8,2	11,8	10,5	21,5	20,1	26,8	22,3	36,8	33,7	34,9	37,2	40,9	38,3	21,6	9,0	5,7
август	2,9	1,7	2,8	0,0	0,0	0,0	2,8	4,3	2,5	12,2	9,7	13,3	18,8	22,5	27,4	27,0	40,3	39,4	38,9	37,0	26,5	16,0	11,7	7,5
сентябрь	2,6	2,9	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	25,2	19,7	5,7	9,0	18,1	18,3	29,3	27,6	34,6	28,0	41,8	37,4	22,3	10,8	8,5	5,8	1,3
октябрь	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	19,2	18,2	9,8	12,1	15,2	29,0	28,2	31,3	24,9	34,3	27,5	20,6	10,3	8,2	7,0	4,2	0,0
ноябрь	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	13,4	25,9	9,8	13,0	7,2	23,4	19,9	26,3	26,4	21,3	15,7	13,8	12,4	6,8	6,3	3,9	3,2
декабрь	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,1	15,5	9,2	8,0	16,7	20,1	23,6	25,3	28,1	20,0	14,6	11,9	14,0	8,8	8,0	2,5	0,0

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано с участием детей-пешеходов в возрасте 10 лет (766). На этот возраст также пришлось наибольшее число раненых детей (763). Однако максимальное число погибших детей-пешеходов (19) находились в возрасте 15 лет (рис. 7.2.5).

Резкое увеличение показателей аварийности детей-пешеходов отмечено в возрасте 7 и 8 лет. Вероятнее всего, это связано с тем, что в этом возрасте дети начинают посещать общеобразовательные организации и, соответственно, становятся более активными участниками дорожного движения.

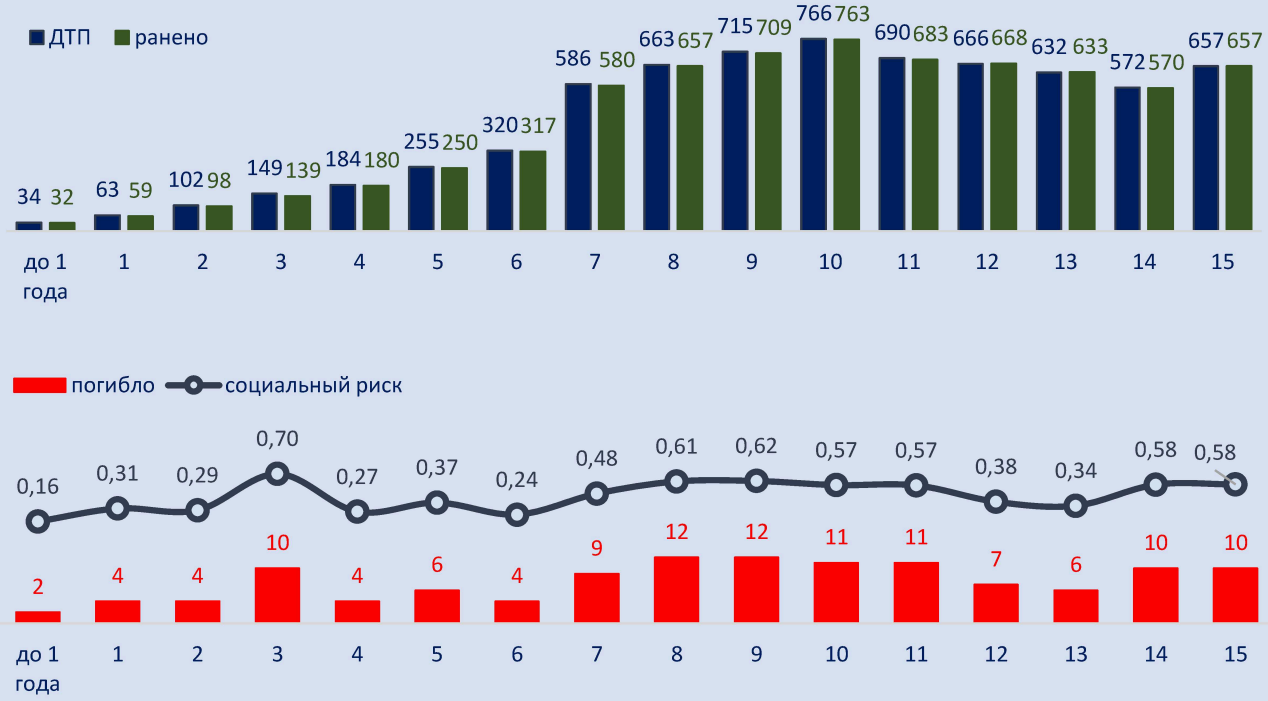


Рис. 7.2.5. Распределение показателей аварийности детей-пешеходов по возрасту в 2023 году

7.3. ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В 2023 году отмечается значительное увеличение количества ДТП (+83,8%, или 1 834), в которых дети являлись водителями механических ТС. Удельный вес среди всех ДТП с участием детей увеличился более чем в полтора раза – до 10,6%. В таких происшествиях погибли 52 (+30%) и ранен 1 791 (+84,4%) ребенок-водитель. На протяжении нескольких лет наблюдается тенденция к увеличению основных показателей аварийности с участием детей, управляющих механическими ТС (рис. 7.3.1).

Всего с участием детей-водителей механических ТС произошло 2 393 ДТП, в которых погибли 83 и ранены 2 837 человек.



Рис. 7.3.1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических транспортных средств

Удельный вес ДТП с участием детей-водителей механических ТС в общей структуре аварийности водителей на протяжении семи лет растет, при этом в 2023 году данный показатель вырос почти вдвое (рис.7.3.2).

ДТП с участием детей-водителей механических ТС в основном происходили в период с апреля по октябрь в промежутке времени с 11:00 до 00:00. При этом наибольшее количество таких ДТП произошло в летний период с 16:00 до 22:00 (табл. 7.3.1).



Рис. 7.3.2. Динамика удельного веса ДТП с участием детей-водителей в общей структуре аварийности (%)

Таблица 7.3.1

Количество ДТП с участием детей-водителей в зависимости от месяца и времени суток

	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59
январь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
февраль	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
март	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	1	4	1	2	2	2	4	1	2	1	0
апрель	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	5	3	3	18	7	11	16	8	19	10	2	0
май	1	1	0	1	2	0	0	1	5	2	9	8	9	6	7	17	20	29	24	25	22	14	11	5
июнь	1	10	2	1	3	1	1	0	0	2	1	5	16	18	20	18	22	36	27	42	33	26	16	7
июль	7	8	2	6	0	3	1	4	1	2	5	11	29	15	19	22	37	31	36	36	44	44	16	11
август	5	2	1	1	1	1	1	3	4	2	7	10	23	15	27	26	31	41	28	32	43	30	22	12
сентябрь	0	1	1	2	0	0	0	2	4	2	4	5	6	7	17	20	28	30	31	27	25	16	11	2
октябрь	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	4	7	13	11	14	17	14	16	13	9	2	1
ноябрь	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3	2	2	0	3	3	4	4	6	4	0	0
декабрь	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	3	0	0

В 2023 году более половины (51%, или 944) ДТП с участием детей-водителей произошло в НП городского типа, при этом рост ДТП составил 147,1%, более трети (39%, или 711, +56,3%) пришлось на НП сельского типа, вне НП произошло 10% (179, +11,2%) ДТП. Наибольшая доля (42%, или 22) погибших детей-водителей пришлась на НП сельского типа. В НП городского типа зарегистрировано 23% (12) погибших детей-водителей, на места вне НП пришлось 35% (18). Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием детей-водителей, произошедшие вне НП (10) (рис. 7.3.3).

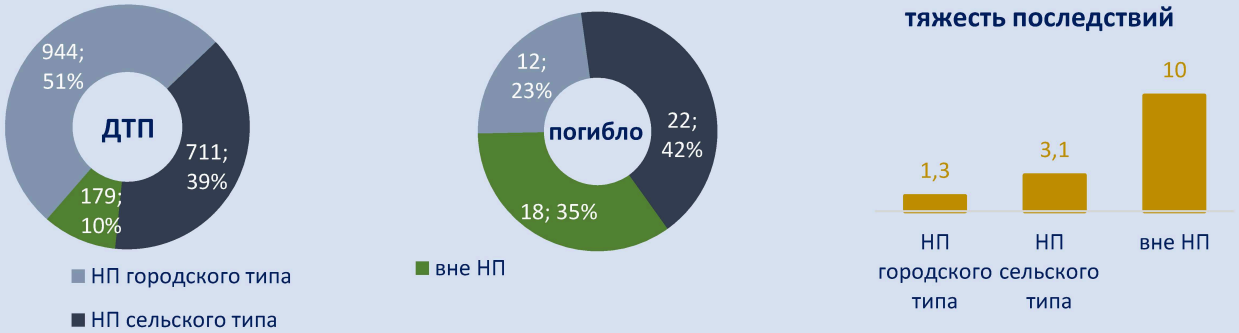


Рис. 7.3.3. Распределение показателей аварийности с участием детей-водителей механических ТС в зависимости от места совершения ДТП

Среди всех ДТП, произошедших на конкретных объектах УДС, почти половина (40,5%) зарегистрирована на перегонах, почти десятая часть – на пешеходных переходах и выездах с прилегающей территории (9,1 и 8,1% соответственно) (рис. 7.3.4).



Рис. 7.3.4. Распределение ДТП с участием детей-водителей в зависимости от конкретного объекта УДС на месте ДТП

В 8 из 10 ДТП с участием детей-водителей они управляли мототранспортом (79,9%, или 1 465 ДТП), количество таких происшествий увеличилось на 57%. В этих ДТП погиб 41 (+24,2%) ребенок и 1 432 (+56,8%) получили ранения. При этом в половине (51,7%, или 757, +65,6%) таких ДТП дети управляли мопедами или приравненными к ним ТС, в них погибли 19 (+46,2%) и ранен 741 (+66,1%) ребенок-водитель.

Стоит отдельно обратить внимание, что 9 погибших детей-водителей управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарем, не предназначенным для участия в дорожном движении и не подлежащим государственной регистрации, а также 6 погибших детей-водителей управляли квадроциклами.

Еще в 2023 году зафиксирован один погибший ребенок-водитель «питбайка» и 4 погибших детей-водителей квадроциклов в ДТП, не включенных в официальную статистическую информацию.

Почти три четверти ДТП с участием детей-водителей механических ТС происходит по их вине (69,4%) (рис. 7.3.5). Почти треть из этих ДТП происходит из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (29,7%), более пятой части – из-за несоблюдения очередности проезда (23,9%) и нарушения правил расположения ТС на проезжей части (21,4%) (рис. 7.3.6).



Рис. 7.3.5. Динамика коэффициента виновности детей-водителей (%)

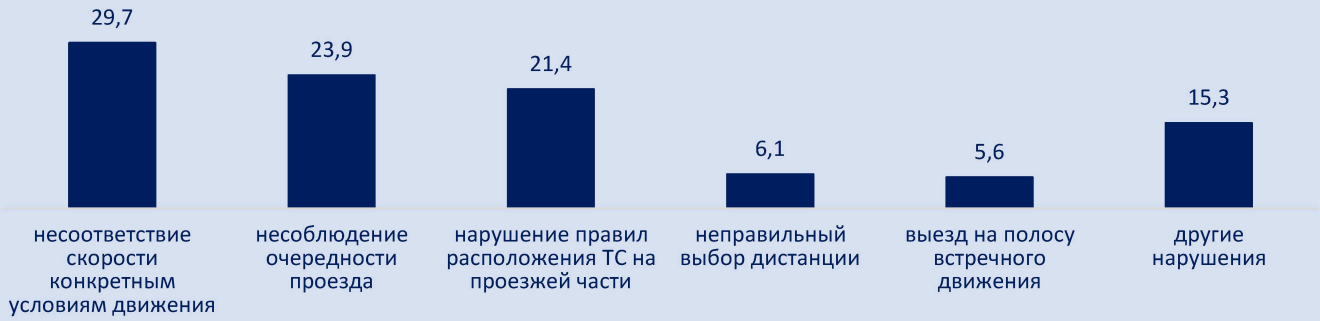


Рис. 7.3.6. Удельный вес ДТП, совершенных детьми-водителями по конкретной причине от общего количества ДТП по вине детей-водителей

7.4. ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Почти в каждом десятом (8,9%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Количество таких ДТП и число раненых в них увеличилось на 5,3% (1 544) и 7,4% (1 533) соответственно, при этом число погибших детей-велосипедистов снизилось на 36,7% (31) (рис. 7.4.1).

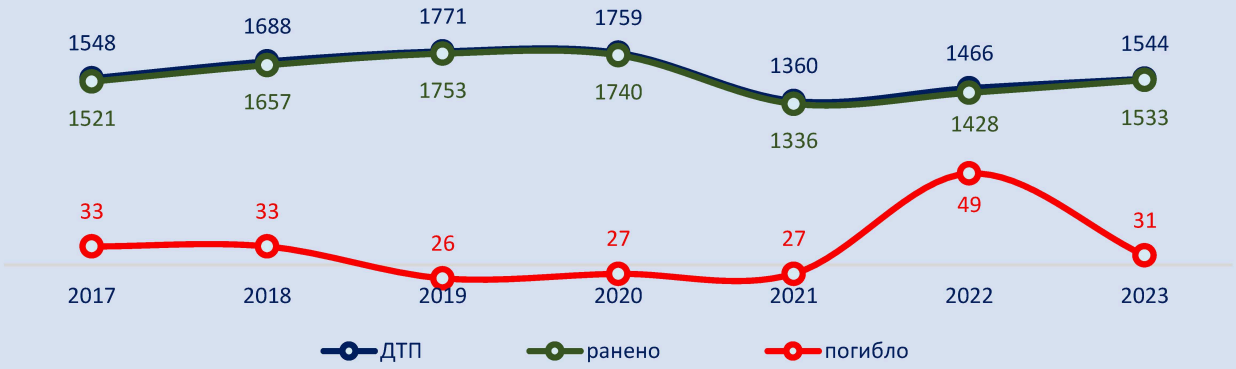


Рис. 7.4.1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов

Более чем в полтора раза отмечено снижение показателя тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов по сравнению с предыдущим годом (рис. 7.4.2).

Аварийность с участием детей-велосипедистов характерна для весенне-летнего периода. По сравнению с 2022 годом количество ДТП, зарегистрированных в мае (9) и июне (17), в среднем снизилось почти на половину (рис. 7.4.3).



Рис. 7.4.2. Динамика тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов



Рис. 7.4.3. Распределение числа погибших в ДТП детей-велосипедистов по месяцам

Наибольшее количество ДТП с участием детей-велосипедистов зафиксировано с мая по август с 13:00 до 21:00. В иное время года данные ДТП практически отсутствуют (табл. 7.4.1).

Таблица 7.4.1

Количество ДТП с участием детей-велосипедистов в зависимости от месяца и времени суток

	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59
январь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
февраль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
март	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	4	0	3	2	3	0	0	0	0
апрель	0	0	0	0	0	0	0	2	5	0	4	2	7	9	5	15	21	15	18	23	5	3	0	0
май	0	0	0	0	0	0	0	6	4	2	8	9	27	19	21	32	31	29	37	30	18	12	2	0
июнь	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	6	10	21	17	17	33	27	31	37	30	22	14	5	1
июль	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4	12	8	24	24	20	23	25	35	29	28	26	8	4	1
август	1	0	0	0	0	0	0	1	5	3	11	14	21	17	18	31	30	24	27	35	18	16	3	0
сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	5	3	3	5	4	4	14	17	19	30	22	21	24	4	1	1	0
октябрь	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2	2	2	4	5	6	6	7	11	15	7	2	2	0	1
ноябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0
декабрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	0	0	0

Почти три четверти (74%, или 1 141) ДТП с участием-детей велосипедистов произошло в НП городского типа, около четверти (23%, или 349) – в НП сельского типа и только 3% (54) ДТП – вне НП. Почти половина погибших детей-велосипедистов приходится на НП сельского типа (42%, или 13), более трети (35%, или 11) – на НП городского типа), на дороги вне НП пришлась почти четверть погибших (23%, или 7) (рис. 7.4.4).



Рис. 7.4.4. Показатели аварийности с участием детей-велосипедистов в зависимости от места совершения ДТП

Наибольшее количество ДТП с участием детей-велосипедистов зарегистрировано на перекрестках (29,9%), перегонах (26%) и пешеходных переходах (24,5%) (рис. 7.4.5).



Рис. 7.4.5. Количество ДТП с участием детей-велосипедистов на конкретном объекте УДС

Более чем в половине случаев (60,1%, или 929 ДТП) дети-велосипедисты стали участниками ДТП по собственной неосторожности. На данные происшествия также приходится почти половина (48,4%, или 15) погибших детей и более половины (59,9%, или 919) раненых. Количество таких происшествий и число раненых в них увеличилось на 6,2 и 7,6% соответственно, число погибших снизилось на 34,8%.

Чаще всего дети не соблюдали очередность проезда (35,4% от всех ДТП по их неосторожности) и пересекали проезжую часть по пешеходному переходу (27,7%).

8. ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ

Для контроля (надзора) за дорожным движением в 2023 году использовалось 29,2 тыс. комплексов фотовидеофиксации административных правонарушений, работающих в автоматическом режиме[1], из них 25,2 тыс. стационарных, 3,1 тыс. передвижных и 0,9 тыс. мобильных (рис. 8.1).

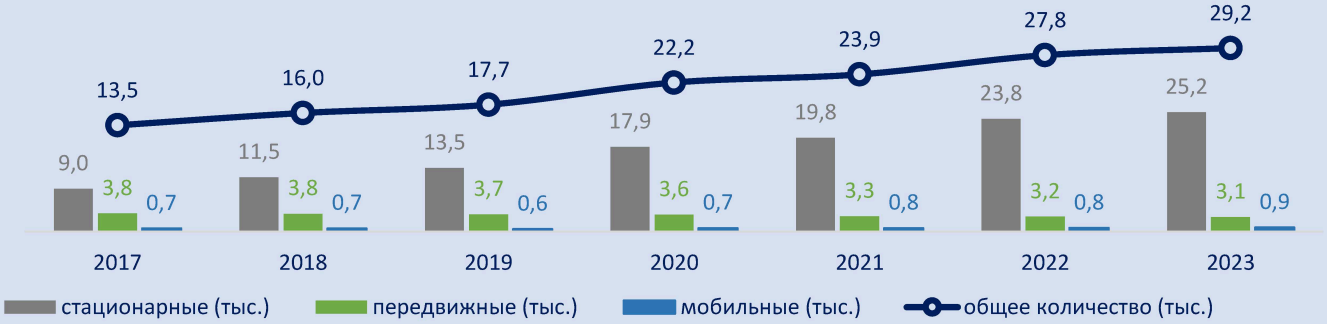


Рис. 8.1. Количество комплексов ФВФ на дорогах Российской Федерации (тыс. шт.)

Большая часть (92%, или 221 млн) правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, выявлена в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (рис. 8.2).

С увеличением с 2017 года на 116% количества комплексов ФВФ отмечается рост количества выявленных с их использованием административных правонарушений на 167%. Общее количество ДТП за тот же период сократилось на 21,8%, а число погибших – на 24% (рис. 8.3).

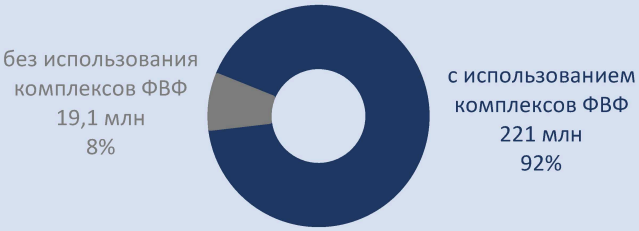


Рис. 8.2. Количество выявленных правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции



Рис. 8.3. Динамика изменения показателей автоматической фиксации административных правонарушений и основных показателей аварийности

[1] Далее – «комплексы ФВФ».

На 12% (2 494) отмечается снижение количества ДТП в местах работы комплексов ФВФ в 2023 году, число погибших в них также снизилось на 8,9% и составило 285 человек.

Для оценки влияния наличия стационарного комплекса ФВФ на возникновение ДТП использован показатель количества ДТП (или погибших) в зонах контроля стационарных комплексов ФВФ на 100 стационарных комплексов ФВФ. С 2017 года показатель по количеству ДТП ежегодно снижался, несмотря на рост абсолютных значений количества ДТП в зоне комплексов ФВФ в 2020 и 2021 годах. Показатель числа погибших на 100 стационарных комплексов ФВФ снижается начиная с 2021 года (рис. 8.4).



Рис. 8.4. Показатели аварийности в местах, контролируемых стационарными комплексами ФВФ

Наиболее часто в местах, контролируемых стационарными комплексами ФВФ, регистрировались столкновение транспортных средств (61% от всех ДТП в зоне ФВФ; 1 531 ДТП) и наезд на пешехода (21%, или 525) (рис. 8.5).

Большинство ДТП в местах работы стационарных комплексов ФВФ регистрировалось в границах НП (82%), что практически соответствует общему распределению ДТП по местам совершения. Однако тяжесть последствий ДТП в местах работы стационарных комплексов ФВФ на дорогах вне НП выше почти в 3 раза, чем в границах населенных пунктов (в НП – 5,6; вне НП – 16,1) (рис. 8.6).

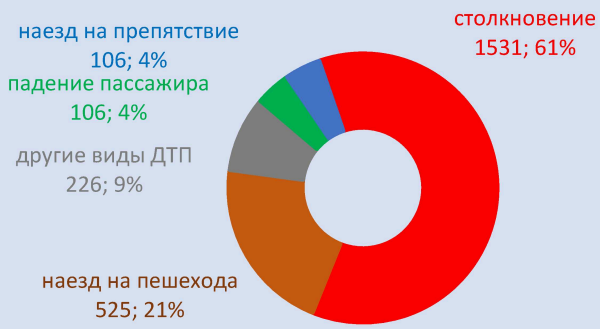


Рис. 8.5. Распределение долей ДТП в местах, контролируемых стационарными комплексами ФВФ

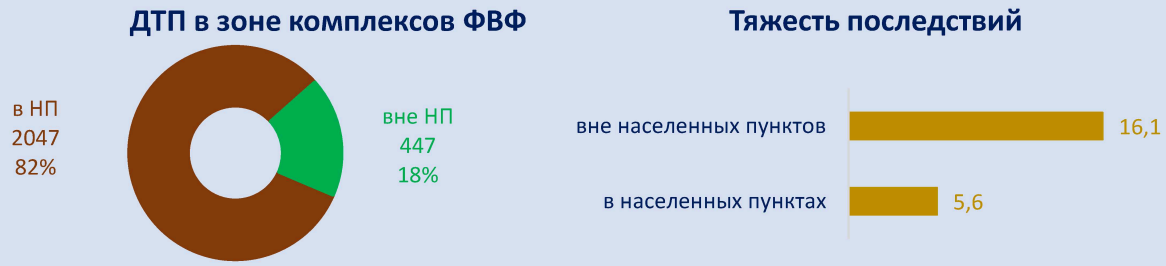


Рис. 8.6. Показатели аварийности в местах работы стационарных комплексов ФВФ в зависимости от места ДТП

Поскольку наибольший удельный вес (76%) количества выявленных правонарушений с использованием комплексов ФВФ приходится на нарушения скоростного режима движения, целесообразно рассмотреть аварийность в местах их работы, сопоставив с ограничениями скорости.

Более половины ДТП (61,4%) зафиксированы в местах ограничения скорости движения не более 60 км/ч. По общему правилу такое ограничение скорости установлено в границах населенных пунктов, где преобладает количество стационарных комплексов ФВФ.

Тяжесть последствий ДТП в зоне работы комплексов ФВФ превышает средний показатель всех ДТП на участках с действующими ограничениями скорости 30 км/ч (30), 40 км/ч (7,6), 50 км/ч (9,8) 60 км/ч (5), 90 км/ч (18,9), более 100 км/ч (14,8) (рис. 8.7).

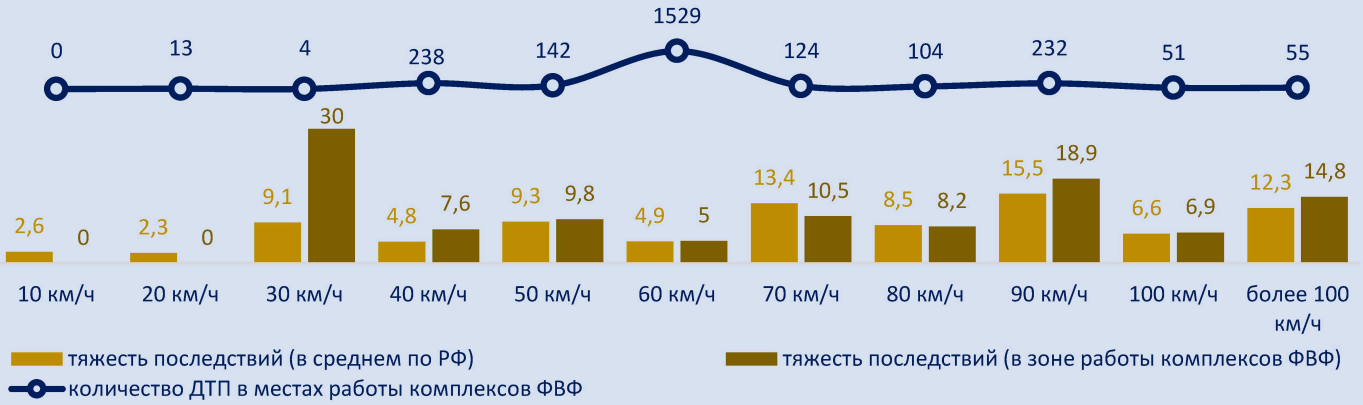


Рис. 8.7. Количество ДТП и тяжесть последствий в местах работы комплексов ФВФ в зависимости от ограничения максимальной скорости движения

Основными причинами ДТП в зонах контроля комплексов ФВФ стали несоблюдение очередности проезда (21,6%), неправильный выбор дистанции (17,8%), несоблюдение скоростного режима[1] (11,2%), нарушение правил проезда пешеходного перехода, включая непредоставление преимущества в движении пешеходу (9,5%), нарушение требований сигналов светофора (8,4%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (5,7%), выезд на полосу встречного движения (5,5%), нарушение правил перестроения (5%) (рис. 8.8). На остальные виды нарушений, ставших причинами ДТП в зонах контроля комплексами ФВФ, в среднем пришлось менее 1%[2].



Рис. 8.8. Удельный вес нарушений ПДД при ДТП, зарегистрированных в зонах контроля ФВФ, и тяжесть последствий

Надзор за дорожным движением с использованием комплексов ФВФ является одной из основных мер по ликвидации мест концентрации ДТП[3]. Из общего числа происшествий в зонах контроля комплексов ФВФ 141 (5,7%) зарегистрировано в МК ДТП. В 2023 году отмечается небольшое увеличение удельного веса происшествий в МК ДТП (в 2022 году – 4,1%) (рис. 8.9).

---

[1] Превышение установленной скорости движения транспортного средства и несоответствие скорости конкретным условиям движения.

[2] Сумма показателей удельного веса ДТП, произошедших по конкретной причине, превышает 100%, поскольку при одном происшествии могло быть зафиксировано несколько нарушений.

[3] Далее – «МК ДТП».

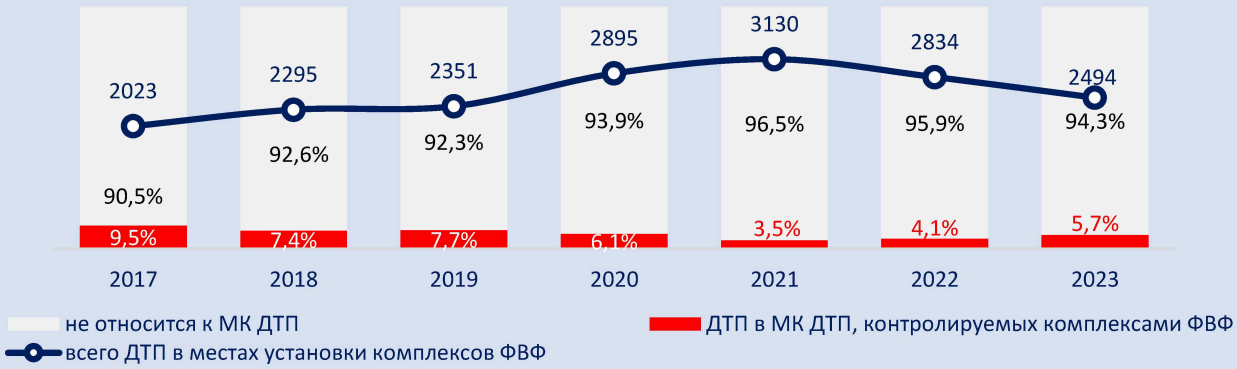


Рис. 8.9. Происшествия в МК ДТП, контролируемых комплексами ФВФ

Корреляционная взаимосвязь[1] количества комплексов ФВФ и общего количества ДТП составляет -0,98, количества комплексов ФВФ и общего числа погибших в ДТП – -0,94. Уровень взаимосвязи очень высокий, отрицательный, что позволяет сделать вывод об эффективном и положительном влиянии развития системы автоматической фиксации административных правонарушений на снижение общего уровня аварийности на автодорогах страны.

Корреляционная взаимосвязь количества комплексов ФВФ и числа пресеченных с их использованием правонарушений составляет 0,99. Уровень взаимосвязи очень высокий, положительный. Следовательно, увеличение количества пресеченных правонарушений с использованием комплексов ФВФ связано с увеличением числа комплексов ФВФ (рис. 8.10).

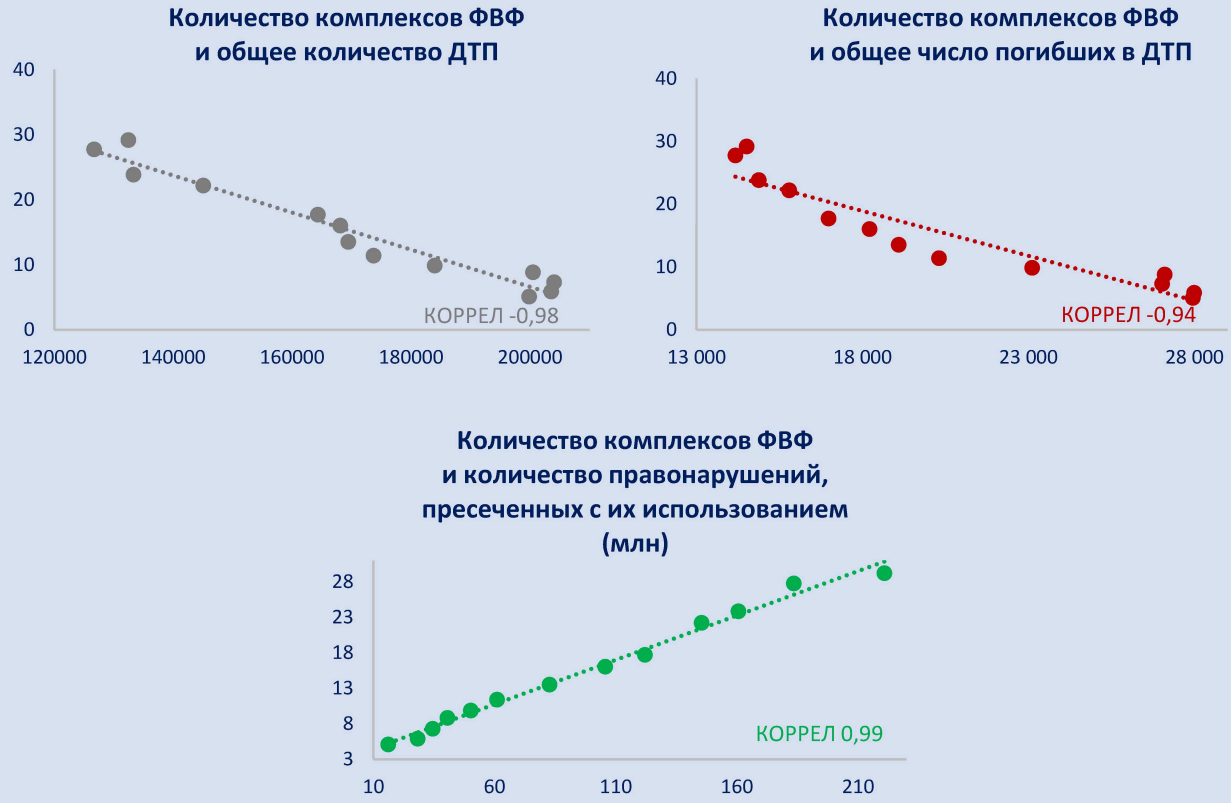


Рис. 8.10. Диаграммы рассеяния (коэффициент корреляции) количества комплексов ФВФ с другими показателями в области безопасности дорожного движения

[1] Коэффициент корреляции Пирсона.

9. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

По итогам 2023 года подтвердилось ранее спрогнозированное увеличение количества ДТП с особо тяжкими последствиями[1]. Тенденция к росту количества таких происшествий обозначилась в последние месяцы 2022 года и получила свое развитие в 2023 году. Зачастую такие ДТП освещаются и обсуждаются в СМИ и сети Интернет (в том числе не всегда компетентно) и имеют негативный общественный резонанс.

В 2023 году зарегистрировано 143 (+17,2%) ДТП с ОТП, в которых погибли 346 (+34,1%) и получили ранения 1 248 (-0,8%) человек. Следует отметить, что количество ДТП с ОТП и число погибших них, а также показатель тяжести последствий (21,7) в 2023 году является максимальным с 2021 года[2].

Доля количества таких ДТП в общем массиве на первый взгляд незначительна и составляет 0,1%, при этом доля числа раненых уже существенно выше и составляет 0,7%, а доля числа погибших – 2,4% (в январе достигала 4,1%, в феврале и июне – 3,8%).

В ряде регионов влияние ДТП с ОТП на общее состояние смертности в ДТП существенно выше. Так, ДТП с ОТП в Республике Ингушетия составляют 13%, в Республике Калмыкия – 8,9%, в Республике Марий Эл – 8,6%, в Республике Тыва – 23,2%, в Камчатском крае – 10,9%, в Мурманской области – 7,8%, в Челябинской области – 7,6%.

Наибольшее число погибших в ДТП с ОТП было зарегистрировано в январе (44), феврале (32), июне (48) и ноябре (31). Максимальной тяжестью последствий ДТП с ОТП характеризовались в январе (34,6), феврале (30,5), июне (29,8) и ноябре (29,9) (рис. 9.1).



Рис. 9.1. Распределение показателей ДТП с ОТП по месяцам

Рост количества ДТП с ОТП наблюдался ежемесячно (кроме марта, августа, ноября и декабря), а увеличение числа погибших – также ежемесячно (кроме июля, августа и декабря) с максимальными превышениями прошлогоднего уровня более чем в три раза в январе и более чем в два раза в феврале, июне, октябре и ноябре.

Вопреки многолетним тенденциям (и, соответственно, прогнозам), декабрь не стал месяцем с одними из наибольших показателей по количеству ДТП с ОТП и числу пострадавших в них.

---

[1] В каждом из которых погибли 5 и более либо пострадали (суммарное число погибших и раненых) 10 и более человек. Далее также – «ДТП с ОТП».

[2] В связи с введением в действие с 1 января 2021 г. новых «Правил учета ДТП» сравнивать показатели аварийности с более ранним периодом не вполне корректно.

Более половины (60,1%) ДТП с ОТП совершены с участием автобусов, при этом на эти ДТП приходится и подавляющее большинство раненых (85,6%). Однако доля числа погибших от всех погибших в ДТП с ОТП в них в несколько раз ниже и составляет 26,3%. Зарегистрировано 86 (+4,9%) ДТП с ОТП с участием автобусов, где погиб 91 (-14,2%) и ранены 1 068 (-0,2%) человек. Из этих ДТП по вине водителей автобусов совершено чуть менее половины (48,9%) происшествий, на которые пришлось 25,3% погибших и 55,4% раненых. Количество таких ДТП и число пострадавших существенно снизилось – в 42 (-20,8%) ДТП погибли 23 (-59,7%) и получили ранения 592 (-19%) человека. Таким образом, можно говорить о некотором улучшении положения с безопасностью на пассажирском транспорте в части снижения смертности и аварийности по вине его водителей, однако он по-прежнему прочно удерживает лидерство по общему числу пострадавших при ДТП с ОТП.

Основная часть погибших (79,2%) пришлась на ДТП, в каждом из которых погибли 5 и более человек, при этом как количество таких ДТП, так и число пострадавших увеличилось. Происшествий, в каждом из которых погибли 5 и более человек, зарегистрировано 49 (+40%), в них суммарно погибли 274 (+31,7%) человека, из которых 52 (+116,7%) дети до 16 лет. Коэффициент тяжести последствий составил 81,3, то есть смертельные травмы получили более чем три четверти пострадавших, это значительно выше, чем по итогам предшествующего года (65) (рис. 9.2).



Рис. 9.2. Динамика количества ДТП, в каждом из которых погибли не менее 5 человек

Наибольшее количество таких ДТП имело место в Республике Тыва и Челябинской области (по 5 ДТП и по 26 погибших в них), Самарской области (3 ДТП, 20 погибших), Ростовской области (3 ДТП, 19 погибших), Нижегородской области (3 ДТП, 16 погибших).

На январь пришлось 6 рассматриваемых ДТП (из них 2 совершены 2 и 3 января), на февраль – 5 (из них 3 совершены 23 и 24 февраля, 4 с участим водителей в состоянии опьянения), на март – 2, на апрель – 3, на май – 5, на июнь – 7, на июль и август – по 3, на сентябрь – 4, на октябрь – 5, на ноябрь и декабрь – по 3.

В темное время суток или сумерки совершено более трети (36,7%, 18) из этих ДТП. В состоянии опьянения находились 10 (20,4%) совершивших такие ДТП водителей.

Из вышеуказанных 49 ДТП подавляющее большинство (46) являлись столкновениями, также имели место по одному наезду на препятствие, съезду с дороги и наезду на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, с последующим наездом на стоящее ТС. Почти все столкновения связаны с выездами на ПВД как в местах, где это запрещено, так и в разрешенных местах. Попутные и боковые столкновения носят единичный характер.

Более половины этих столкновений (54,3%, или 25) совершены с участием грузового транспорта, количество таких ДТП увеличилось более чем в полтора раза (+66,7%), как и число погибших в них (+61,6%, 139).

С участием автобусов совершено только 5 (-37,5%) из рассматриваемых ДТП, в них погиб 31 (-50,8%) и ранены 18 (-78,6%) человек. Эти ДТП были совершены в Республике Дагестан (8 погибших, 4 раненых), Краснодарском крае (5 погибших, 1 раненый), Кемеровской (5 погибших), Мурманской (5 погибших, 3 раненых), Самарской (8 погибших, 10 раненых) областях.

Более чем две трети (67,4%) этих происшествий совершены на федеральных дорогах, характеризующихся более высокой интенсивностью движения. Почти все происшествия совершены на

дорогах с двумя полосами движения (только 2 – на четырехполосных дорогах, причем в одном случае имело место сужение проезжей части вследствие проведения дорожных работ и еще 2 ДТП – на трехполосных). Более половины (57%) происшествий совершены на дорогах III технической категории, около трети - II технической категории, 2 ДТП – на дороге IV технической категории, а на автодороге I технической категории – только одно ДТП.

Ниже приведен ряд наиболее характерных примеров ДТП с ОТП с использованием материалов, имеющихся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

Причинами любого ДТП является сочетание в одно время и в одном месте комплекса причин (условий, факторов), одна или сразу несколько из которых становятся решающими. При этом рассмотрение некоторых происшествий, особенно связанных с выездом на полосу встречного движения, позволяет убедиться в зависимости вероятности их возникновения не только от действий водителя, нарушившего ПДД, но и от состояния и квалификации и, соответственно, действий другого водителя, его способности нейтрализовать ошибки либо умышленные противоправные действия другого участника движения и избежать столкновения. Тяжесть последствий также зависит от сочетания ряда факторов – скорости движения ТС, их массогабаритных характеристик (при участии в ДТП более одного ТС), особенностей конструкции, наличия и степени использования средств пассивной безопасности, быстроты и качества оказания медицинской помощи и т.д.

Зачастую обстоятельствами возникновения ДТП с ОТП являются не только нарушения, допущенные виновником, но и сочетание различных сопутствующих нарушений[1], а также последствий действий лиц, напрямую не участвовавших в ДТП, но участвовавших в формировании способствовавших возникновению ДТП факторов. В некоторых случаях решающими оказываются психологические и поведенческие особенности участников дорожного движения, подчас демонстративная склонность к противоправному и антиобщественному поведению, игнорированию норм и правил, а также глубокое внутреннее убеждение в своем мнимом превосходстве над другими участниками движения и ошибочное мнение о том, что безнаказанность тех или иных действий тождественна их допустимости. В отдельных случаях условия, способствовавшие возникновению ДТП, носят более глубокий, системный характер.

ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕРЫ

РЕСПУБЛИКА ТЫВА



26 октября 2023 г. в 12:57 на 81 км автодороги «Кызыл – Эрзин» водитель 1983 г.р., управляя автомобилем «ВАЗ – 21103» в состоянии алкогольного опьянения, не имеющий (и ранее не имевший) водительского удостоверения, ранее неоднократно судимый (в 2006, 2009, 2015, 2016 гг.), находящийся под надзором, следуя с двумя пассажирами, не использовавшими ремни безопасности (в отношении одного из которых в 2020 г. также возбуждалось уголовное дело по ст. 228 УК РФ (хранение наркотиков), следуя с превышением установленной скорости, на повороте не справился с управлением и выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение с автомобилем FORD Focus, который также двигался с превышением установленной скорости движения под управлением водителя 1997 г.р., имеющего

[1] Наиболее характерно – нарушения правил перевозки пассажиров, в том числе детей.

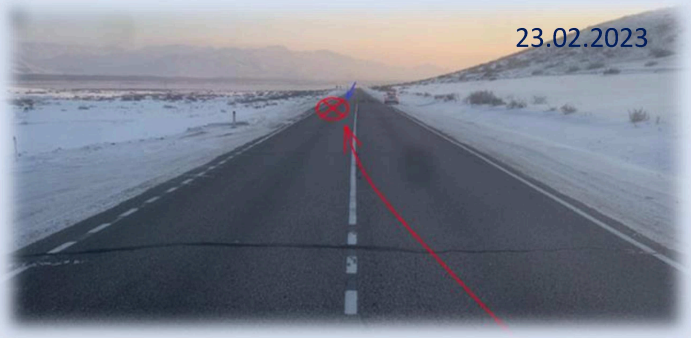
водительский стаж менее трех месяцев, также следовавшего с двумя пассажирами – членами семьи (в том числе несовершеннолетней 2018 г.р.), которые перевозились с нарушениями.

В результате до прибытия СМП (время прибытия – 34 минуты) погибли 5 человек – водитель и два пассажира ВАЗ, водитель и несовершеннолетняя пассажирка FORD, еще одна пассажирка FORD получила ранения и была госпитализирована.



28 октября 2023 г. в 19:28 на 902 км ФАД Р-257 «Енисей» водитель 1986 г.р., имеющий стаж чуть более года, привлекавшийся к административной ответственности за нарушения в области БДД за последние 12 месяцев 3 раза, не будучи пристегнутым ремнем безопасности, управляя автомобилем TOYOTA Prius, выехав на полосу, предназначенную для встречного движения, совершил столкновение с транспортным средством ВАЗ под управлением водителя 1993 г.р., также не пристегнутого ремнем безопасности, который за последние 12 месяцев привлекался к административной ответственности за нарушения в области БДД 2 раза, кроме него в салоне автомобиля находились 5 пассажиров, в том числе трое детей, которые перевозились с нарушениями.

В результате ДТП на месте до прибытия СМП (время прибытия – 7 минут) погибли два водителя и два пассажира автомобиля ВАЗ, в том числе ребенок 2022 г.р. Получили ранения и были госпитализированы пассажир автомобиля TOYOTA Prius, а также три пассажира ВАЗ, один из которых ребенок 2016 г.р., который скончался в медучреждении в течение четырех дней.



Данное ДТП является уже вторым в этом месте, 23 февраля 2023 г. имело место такое же встречное столкновение, в котором погибли 5 человек.

Обращает на себя внимание, что при обоих вышеприведенных ДТП все водители и все пассажиры ремни безопасности не использовали, все дети перевозились без детских удерживающих устройств. Данные нарушения регулярно отмечаются при изучении материалов по ДТП, произошедших в данном регионе.

РЕСПУБЛИКА МАРИЙ ЭЛ

2 декабря 2023 г. в 09:50 на 60 км ФАД Р-176 «Вятка» Медведевского района Республики Марий Эл водитель 1974 г.р. (индивидуальный предприниматель) управляя автомобилем Лада Гранта, во время снегопада, при совершении обгона не учел дорожные и метеорологические условия, не справился с управлением, допустил выезд на полосу встречного движения, где совершил столкновение с двигавшимся во встречном направлении автомобилем RENAULT Logan под управлением водителя 1968 г.р., имеющего стаж управления менее 2-х лет.





В результате ДТП на месте происшествия до приезда бригады СМП (время прибытия – 34 минуты) погибли 5 человек: водитель и пассажир Лада Гранта, а также водитель и два пассажира RENAULT Logan, в том числе несовершеннолетний 2014 г.р. Все участники ДТП были пристегнуты ремнями безопасности.

При осмотре автомашины Лада Гранта после ДТП установлено, что стрелка показания скорости в момент ДТП зафиксирована на значении 130 км/ч (разрешенная скорость на участке – 90 км/ч).

Несомненно, отраженное на фотоснимках наличие снежных отложений на проезжей части не могло не оказать влияния на режим движения, в том числе на особенности расположения ТС на проезжей части. Однако де-юре неудовлетворительные дорожные условия на месте ДТП отсутствовали, так как согласно действующим нормативно-правовым документам, регламентирующим требования к транспортно-эксплуатационному состоянию автодорог, требования по очистке проезжей части могут быть предъявлены спустя определенное количество часов после окончания снегопада.

Г. СЕВАСТОПОЛЬ

20 октября 2023 г. в 20:10 на ул. Вакуленчука водитель 1975 г.р., управляя автобусом MERCEDES Sprinter (принадлежит физическому лицу, эксплуатируется АТП), осуществляя регулярную внутригородскую пассажирскую перевозку, двигаясь со скоростью, не соответствующей условиям движения, на остановке общественного транспорта произвел наезд на стоящий автобус «Богдан», который производил посадку и высадку пассажиров. Водитель автобуса MERCEDES Sprinter находился в состоянии наркотического опьянения (в 15:40 был успешно пройден предрейсовый медицинский осмотр).

В результате ДТП получили телесные повреждения и были доставлены в ГБ № 1 16 пассажиров. Впоследствии в медицинское учреждение обратился и водитель автобуса MERCEDES Sprinter. Ранее данный водитель в течение 2023 г. дважды привлекался к административной ответственности за нарушение ПДД.

Примечательно, что участок улично-дорожной сети, где совершено происшествие, ранее являлся местом концентрации ДТП.



10. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

В 2023 году на места ДТП с пострадавшими более чем в двух третях случаев (68,1%) осуществлялись выезды бригад скорой медицинской помощи[1]. Бригады СМП не прибывали на места ДТП в связи с тем, что в большинстве случаев участники ДТП на момент происшествия заявляли, что не нуждаются в медицинской помощи, однако впоследствии обращались в медицинские организации. Тяжесть последствий ДТП, на которые осуществлялся выезд бригад СМП, в 3 раза выше (9,8) аналогичного показателя ДТП, на которые бригады СМП не прибывали (3,2) (рис. 10.1).



Рис. 10.1. Доли ДТП, на местах которых осуществлялся выезд бригад СМП



Рис. 10.2. Доли ДТП, на местах которых осуществлялся выезд бригад СМП, в зависимости от места ДТП

Из всех ДТП в населенных пунктах бригады СМП осуществляли выезды на места 65% происшествий. В случае возникновения ДТП вне населенного пункта СМП выезжали в 77,9% случаев. Большая частота выездов вне НП связана с тем, что данные происшествия имели тяжесть последствий 16,9, что в 3 раза выше, чем в НП городского типа (5), и почти в полтора раза выше, чем в НП сельского типа (11,6) (рис. 10.2).

Временной фактор оказания помощи пострадавшим в ДТП играет чрезвычайно важную роль, промедление в несколько минут может привести к смертельному исходу. По данным Европейского регионального бюро ВОЗ, до 32% погибших в ДТП могли остаться в живых, если бы своевременно получили экстренную и госпитальную медицинскую помощь[2].

Оказание медицинской помощи в течение первого часа после получения травмы наиболее эффективно и позволяет минимизировать развитие опасных осложнений. В медицине это называется «Золотым часом» и означает, что если в течение этого времени раненому будет оказана полноценная медицинская помощь, то шансы последнего на выживание увеличиваются до 90%. Особенно важное значение фактор времени играет в отношении серьезно пострадавших[3].

В 2023 году в 99,4% случаев бригадам СМП удалось прибыть на места ДТП в течение первого часа с момента происшествия. Однако и в течение первого часа с момента ДТП процент выживаемости пострадавших разнится в зависимости от времени прибытия СМП. В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий пострадавших (9). При этом доля случаев прибытия СМП в указанный промежуток времени составляет 84%. В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается в полтора раза и более (рис. 10.3).

---

[1] Далее – «СМП».

[2] Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

[3] URL: https://www.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4147904 (дата обращения: 22.02.2024).



Рис. 10.3. Распределение доли прибытия бригад СМП по времени

За период с 2017 по 2023 год отмечено постепенное увеличение доли случаев прибытия бригад СМП в течение 20 минут[1] (рис. 10.4).



Рис. 10.4. Доля случаев прибытия СМП в течение 20 минут

В ряде регионов наблюдается высокая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут, более чем 90% отмечено в Кабардино-Балкарской Республике (99,3%), республиках Коми (98%) и Саха (Якутия) (98,9%), в Томской области (98,6%), в г. Москве (97,9%), Ненецком (100%) и Чукотском (100%) автономных округах.

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в Чеченской Республике (77,2%), Хабаровском крае (63,6%), Воронежской (76,6%), Иркутской (76,1%), Саратовской (76,4%) областях и Еврейской автономной области (77,5%).

Необходимо отметить, что время прибытия бригад СМП в течение 20 минут является эталонным ориентиром, так как в соответствии п. 6 Правил организации деятельности выездной бригады СМП, утвержденных приказом Минздрава России от 20 июня 2013 г. № 388н «Об утверждении Порядка оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи», время доезда бригады СМП до пациента при оказании медицинской помощи в экстренной форме не должно превышать 20 минут с момента ее вызова. Однако почти в половине (45,8%) из всех выездов бригады СМП прибывали в течение 10 минут, и в этих случаях зафиксирован еще меньший показатель тяжести последствий (7,8). Доля случаев прибытия в интервале 11-20 мин составила 38,2%, при этом показатель тяжести последствий несколько выше (10,2) (рис. 10.5).



Рис. 10.5. Распределение доли прибытия бригад СМП в течение 20 минут

Лучшие показатели прибытия СМП в течение 10 минут наблюдаются в Кабардино-Балкарской Республике (90,2%), Республике Саха (Якутия) (88%), Курской (81,9%) области, г. Москве (80,4%), Ямало-Ненецком автономном округе (81,5%).

Чаще всего люди погибали в ДТП на местах происшествий в связи с получением травм, не совместимых с жизнью. На местах происшествий до прибытия СМП погибли 9 293 человека, или 64,1% от всех погибших. После прибытия СМП, но до транспортировки, скончались 617 человек, или 4,3%, при транспортировке в медицинские организации – 590 человек, или 4,1%. В медицинских организациях скончались 4 004 человека, или 27,6% от всех погибших в ДТП (рис. 10.6).

[1] Здесь и далее рассматривается время прибытия СМП с момента ДТП.

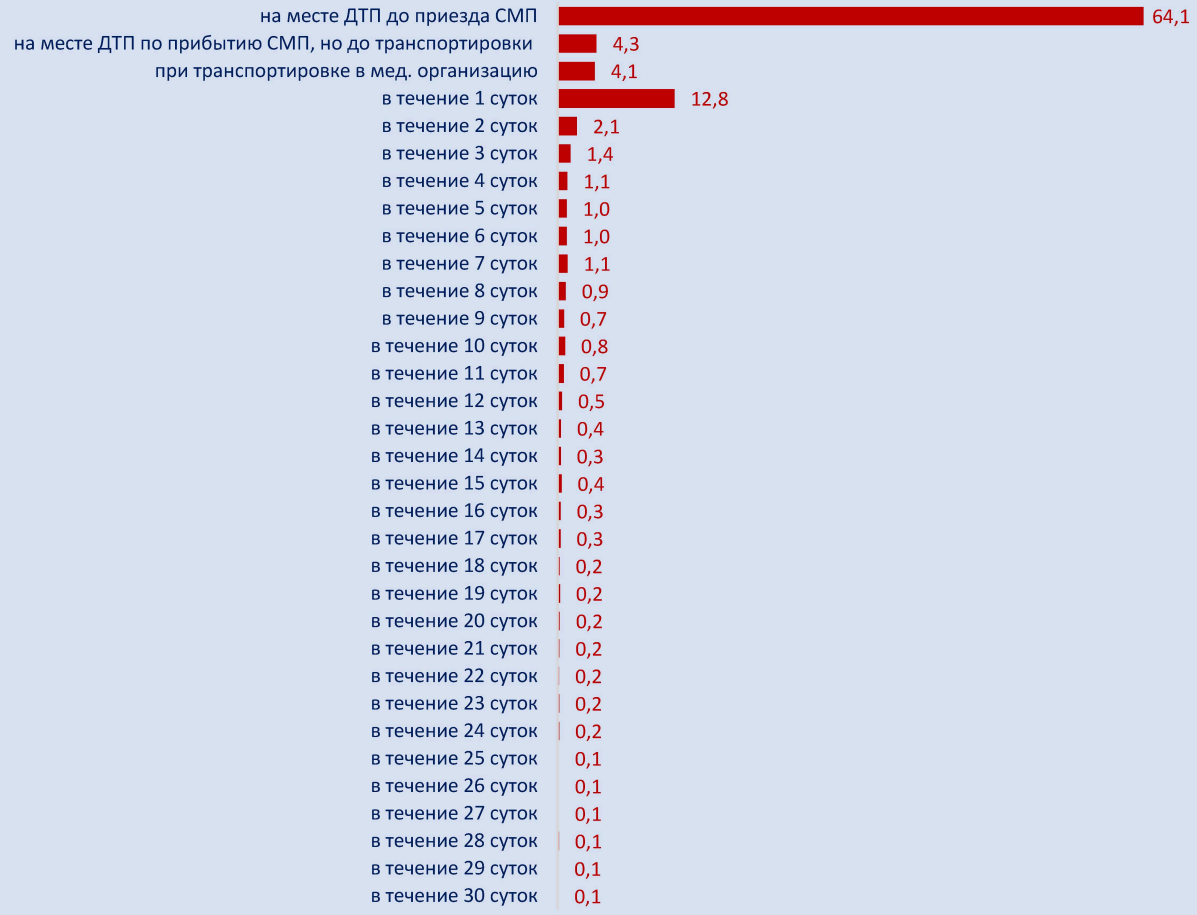


Рис. 10.6. Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти (%)

Доля погибших на месте ДТП до прибытия СМП в случаях, когда доезды бригад осуществлялись в течение 10 минут, составила 57,3%. Исходя из этого, можно предположить, что в этих случаях погибшие получили травмы, не совместимые с жизнью, и время начала оказания медицинской помощи, вероятнее всего, не могло повлиять на их выживаемость. Доли аналогичной категории погибших в случаях, когда время прибытия бригад было большим, превосходят показатель случаев доезда СМП в течение 10 минут (рис. 10.7).

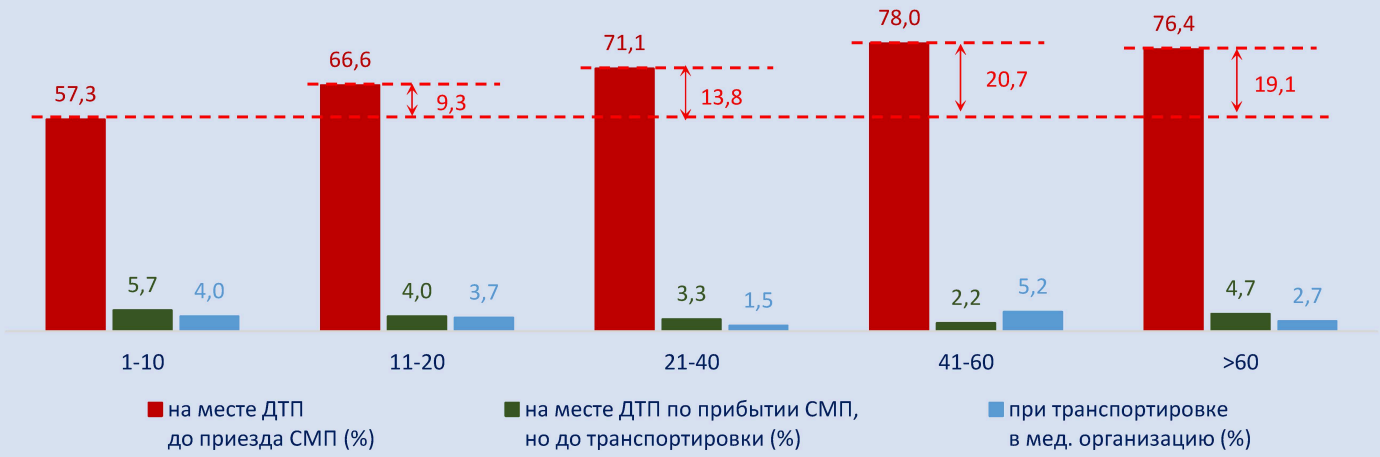


Рис. 10.7. Доля погибших в различные периоды наступления смерти в зависимости от времени прибытия СМП

В границах населенных пунктов СМП прибыла в течение 20 минут в 90,2% случаев. На места ДТП, произошедших вне границ населенных пунктов, СМП прибыла в течение 20 минут только в 67,5% случаев (рис. 10.8). Наибольшая тяжесть последствий (17,1) отмечена в случаях, когда СМП прибывала на места ДТП, произошедших вне НП, более чем через 20 минут (рис. 10.9).

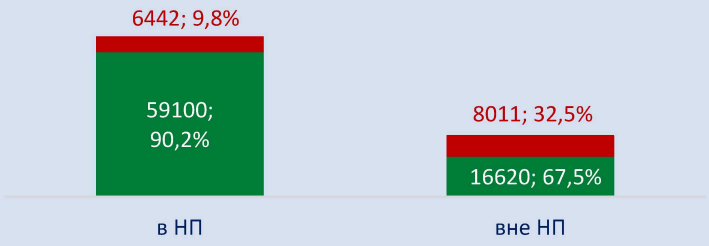


Рис. 10.8. Время прибытия СМП на места ДТП в населенном пункте и вне его границ

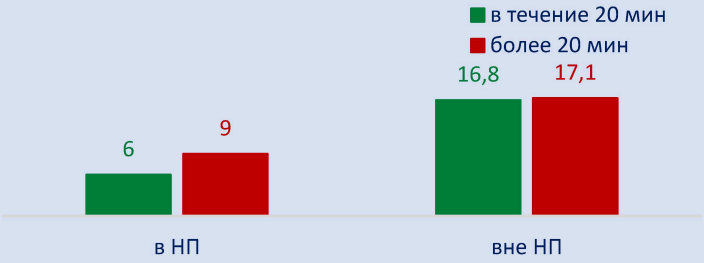


Рис. 10.9. Тяжесть последствий в различных местах в зависимости от времени прибытия СМП

В случае возникновения ДТП вне НП доля погибших до приезда СМП составляет 78,3%. При этом в зависимости от оперативности прибытия бригад СМП данный показатель меняется незначительно, минимальное значение (69,3%) зафиксировано в случае прибытия СМП в течение 10 минут. Несколько иное распределение наблюдается в ДТП, произошедших в населенных пунктах. В случаях прибытия СМП в течение 10 минут доля погибших до этого момента составляет менее половины (49,5%), однако при увеличении времени прибытия бригад СМП к месту ДТП доля погибших до прибытия СМП значительно увеличивается (при прибытии от 41 до 60 минут – 77,6%). Возможно предположить, что вне НП доля погибших, мгновенно получивших травмы, не совместимые с жизнью, превосходит такие же случаи в НП, в связи с чем оперативность прибытия СМП в населенных пунктах может оказать большее влияние на выживаемость пострадавших (рис. 10.10). Однако это обстоятельство не отменяет необходимости совершенствования системы оказания помощи пострадавшим в ДТП вне НП и в первую очередь ставит вопрос о необходимости более активного вовлечения лиц, оказавшихся непосредственно на месте ДТП, к немедленному оказанию первой помощи пострадавшим.

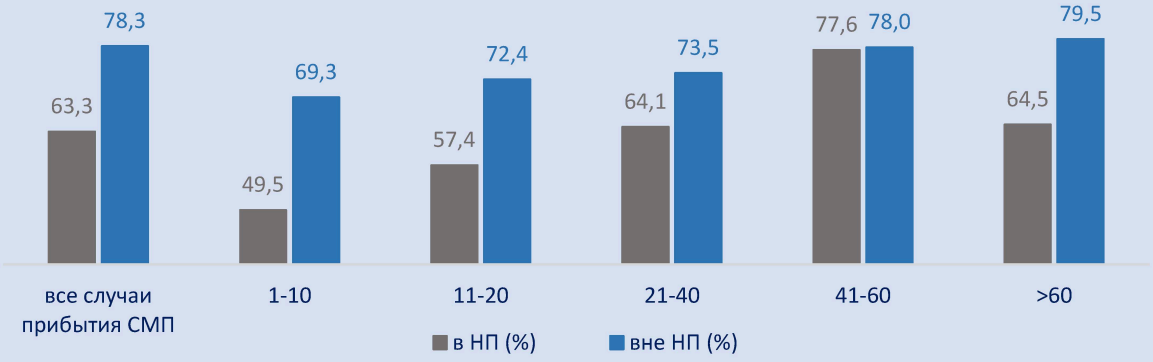


Рис. 10.10. Доля погибших до прибытия СМП в зависимости от места совершения ДТП и времени прибытия СМП

Рассмотрение автодорог различного статуса показывает, что наилучшие показатели прибытия бригад СМП в течение первых 20 минут с момента происшествия зафиксированы на дорогах местного значения (91,3%). На дорогах федерального и регионального значения бригады СМП прибыли в течение 20 минут в 73,8 и 71,3% случаев соответственно (рис. 10.11).

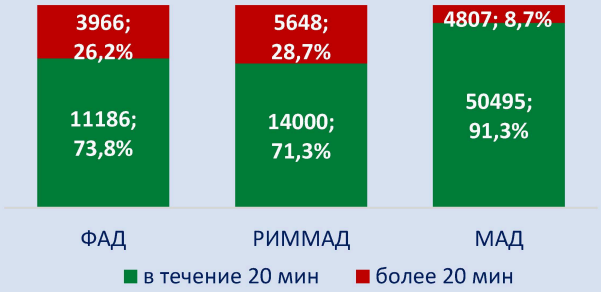


Рис. 10.11. Время прибытия СМП на дорогах различного статуса

Среди всех пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь на различных этапах (на месте ДТП, при транспортировке в медицинские организации и непосредственно в них)[1], коэффициент выживаемости[2] составил 96,3. За период с 2017 по 2023 год его значение менялось незначительно (рис. 10.12).



Рис. 10.12. Коэффициент выживаемости пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь

В сравнении с общероссийским значением коэффициента выживаемости относительно низкие показатели наблюдаются в республиках Адыгея (92,9), Ингушетия (88), Мордовия (92,9), Карачаево-Черкесской (92,9) и Чеченской республиках (91), Московской (93) и Ярославской (92,3) областях.

Наиболее высокое значение коэффициента выживаемости зафиксировано в республиках Коми (99,1), Марий-Эл (98,1), Вологодской (98,6), Ивановской (98), Омской (97,9) областях и г. Севастополе (97,9).

Наибольшее значение коэффициента выживаемости (96,4) отмечено в случаях, когда СМП прибывала на место ДТП в течение 20 минут. На эти случаи приходится 74,1% от общего числа пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь. В случаях, когда время доезда СМП составляло более 20 минут, коэффициент выживаемости снижался (рис. 10.13).



Рис. 10.13. Зависимость коэффициента выживаемости пострадавших в ДТП, которым оказывалась медицинская помощь, от времени прибытия СМП

[1] За исключением погибших до приезда СМП.

[2] Доля выживших от общего числа пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь. В число пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь, входят раненые и погибшие на различных этапах оказания медицинской помощи (погибшие до приезда СМП рассматриваются как лица, смерть которых наступила до момента начала оказания медицинской помощи участникам ДТП).

Высокое значение коэффициента выживаемости (97,4) отмечается среди пострадавших в ДТП, произошедших в населенных пунктах городского типа, которым была оказана медицинская помощь, при этом на такие случаи приходится более половины (55,7%) от общего числа пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь. ДТП, произошедшие в населенных пунктах сельского типа и вне населенных пунктов, имеют несколько меньшие значения коэффициента выживаемости пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь (95,6 и 94,7 соответственно) (рис. 10.14).



Рис. 10.14. Коэффициент выживаемости пострадавших в ДТП, которым оказывалась медицинская помощь, в зависимости от места ДТП

Как и в предшествующие годы, большинство из всех доставленных в медицинские организации пострадавших (96%) доставлялись на автомобилях СМП. С помощью других видов транспорта пострадавшие доставлялись в 4% случаев (рис. 10.15). Самостоятельно обратились в медицинские организации 35 959 пострадавших.

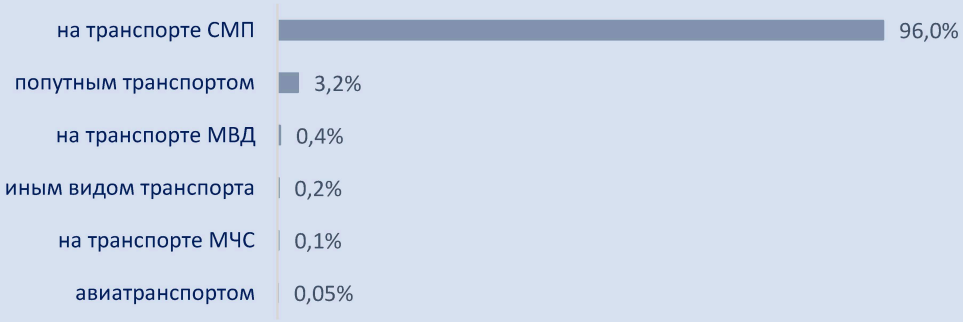


Рис. 10.15. Способы доставления пострадавших в медицинские организации

Что касается распределения действий по ликвидации последствий ДТП между подразделениями Госавтоинспекции МВД России и МЧС России, соотношение выполняемых мероприятий соответствует функциональному назначению указанных служб.

В числе проведенных подразделениями Госавтоинспекции МВД России мероприятий по ликвидации последствий ДТП в 67,2% случаев составляли действия, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения на местах ДТП (организация дорожного движения, объезд места ДТП и разграждение проезжей части), 24,4% связаны с осмотром мест происшествий на предмет наличия недостатков дорожных условий, сопутствующих наступлению ДТП (осмотр совместно и без участия дорожных/коммунальных организаций), 4% – случаи оказания первой помощи пострадавшим в ДТП и другие мероприятия (рис. 10.16).

При оказания первой помощи пострадавшим в 1 786 ДТП применялись медицинские укладки. Наибольшее количество таких фактов зафиксировано в республиках Башкортостан (120), Бурятия (88), Пермском крае (96), Волгоградской (117), Калужской (89), Московской (428) областях и Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (93).

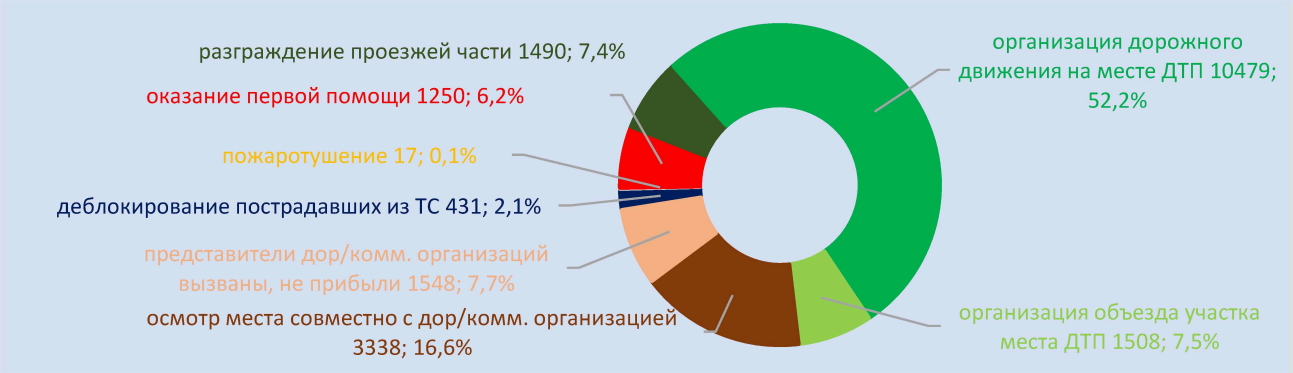


Рис. 10.16. Действия сотрудников Госавтоинспекции на местах ДТП

Из числа проведенных подразделениями МЧС России мероприятий по ликвидации последствий ДТП в 51% случаев осуществлялись действия по деблокированию пострадавших в ДТП, в 34% – действия, не предусмотренные перечнем карточки учета ДТП, в 6% – разграждение проезжей части, в 5% – оказание помощи пострадавшим, в 4% – ликвидация возгораний (рис. 10.17).

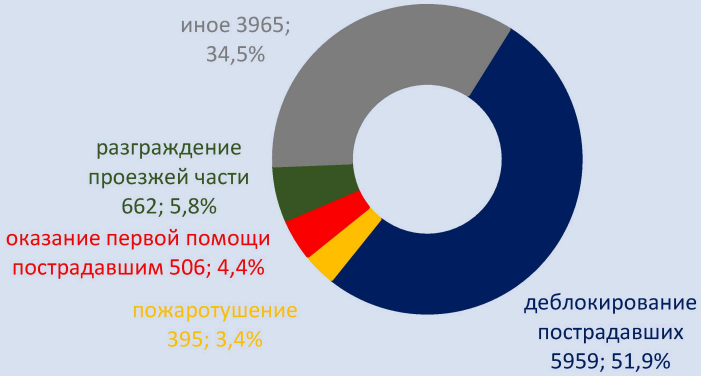


Рис. 10.17. Действия сотрудников МЧС на местах ДТП

В рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» предусмотрено внедрение современных образцов специальной техники, инструмента, оборудования и технологий, предназначенных для проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий ДТП, повышение профессионального мастерства сотрудников экстренных служб при ликвидации последствий ДТП за счет проведения практических мероприятий.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 2023 году впервые за последние 10 лет на территории Российской Федерации произошел рост дорожно-транспортной аварийности. Количество ДТП увеличилось на 4,5% (132 466), число погибших – на 2,3% (14 504), раненых – на 4,3% (166 500).

На состояние безопасности дорожного движения оказывает вляние комплекс негативных факторов. В условиях общемирового экономического кризиса, связанного с COVID-19, в большинстве стран мира в 2020 году произошло стремительное снижение уровня аварийности, например, в Европейском Союзе число погибших снизилось на 17%. Однако в посткризисный период на фоне восстановления дорожно-транспортной активности наблюдался рост показателей аварийности, наглядно это наблюдалось в общих показателях Европейского Союза, рост числа погибших в 2022 году составил 3%[1].

Согласно международным исследованиям дорожно-транспортная смертность в условиях экономического кризиса и посткризисного состояния развивается по перевернутой «подкове» или букве «U»: первоначально происходит резкое сокращение ввиду снижения экономической мобильности граждан, а затем темпы замедляются или происходит рост смертности[2]. Указанные тенденции наблюдались и в Российской Федерации во время экономических кризисов 1998, 2008, 2014 годов и последующие посткризисные периоды[3].

Необходимо обратить внимание на то, что в нашей стране, в отличие от ряда иностранных государств, снижение аварийности продолжалось до 2022 года включительно, а рост зафиксирован только в 2023 году. Это связано с тем, что в большинстве иностранных государств посткризисный период восстановления экономики начался раньше, а в нашей стране кризис, связанный с COVID-19, сменился периодом влияния санкционных ограничений, в результате чего экономика страны вступила в активную фазу восстановления несколько позже, чем в большинстве иностранных государств. Об этом свидетельствует динамика валового внутреннего продукта[4] России, показатель которого в 2022 году снизился на 1,2%, а в 2023 году, наоборот, показал рост на 3,6%[5].

Улучшение экономической ситуации в стране в 2023 году нашло свое отражение в том числе в секторе автомобильного транспорта. Количество транспортных средств, состоящих на государственном учете, увеличилось на 1,7%, при этом темп роста увеличился по сравнению с 2022 годом и достиг сопоставимого значения по сравнению с предшествующими годами. В 2023 году возобновление ранее приостановленных автопроизводств, появление новых брендов отечественных автомобилей, а также приход на рынок китайских производителей позволили удовлетворить отложенный спрос, в результате чего продажи новых автомобилей стали стремительно расти.

В соответствии с данными Росстата, по итогам 2023 года в России производство легковых автомобилей увеличилось на 19%, грузовых ТС – на 19,3%, автобусов разрешенной максимальной массой более 5 тонн – на 10,9%.

Объем продаж новых грузовых автомобилей увеличился на 70%, автобусов – на 26%. Помимо этого, в 2023 году возрос импорт ТС. Так, по информации аналитического агентства «Автостат», в Россию

---

[1] Eurostat // URL: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/2-08032024-ap (дата обращения: 21.03.2024).

[2] Почему безопасность дорожного движения улучшается, когда наступают тяжелые экономические времена. Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения (IRTAD) / Отчет об исследовании. ОЭСР/МТФ 2015; Van Beeck E.F., Borsboom G.J.J., & Mackenbach J.P. Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962-1990 // International Journal of Epidemiology, 2000. № 29(3). P. 503-509.

[3] Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

[4] Далее также – «ВВП».

[5] Значение за 2023 год на основе первой оценки Росстата по состоянию на 07.02.2024.

было ввезено 1,1 млн легковых автомобилей, из которых 706,7 тыс. со сроком эксплуатации до трех лет и 387,1 тыс. со сроком эксплуатации более трех лет.

По-прежнему значительная доля зарегистрированных ТС имеет длительные сроки эксплуатации, однако в сравнении с 2022 годом ситуация несколько улучшилась. Срок эксплуатации свыше 15 лет имеет 24,3% легковых ТС (в 2022 году 25,6%), 39,5% грузовых автомобилей (в 2022 году – 41,1%), 21,7% автобусов (в 2022 году – 22,9%) и 80% мототранспортных средств (в 2022 году – 80,6%).

Несмотря на некоторое обновление автопарка, ситуация остается сложной, в том числе это связано с продолжением роста потребительских цен на автомобили. Так, например, по итогам 2023 года индекс потребительских цен на новые отечественные легковые автомобили вырос на 10,2%, на новые легковые автомобили иностранных марок – на 7,2%.

Как и в предшествующие годы, абсолютное большинство перевезенных грузов пришлось на автомобильный транспорт 81,9% от общего объема грузов, перевезенных всеми видами транспорта. По сравнению с 2022 годом этот показатель несколько увеличился (+0,2%), притом что объемы перевозки грузов другими видами транспорта сократились: железнодорожным – на 0,1%, водным – на 5,3%, воздушным – на 22,9%. Также необходимо отметить, что грузооборот автомобильным транспортом увеличился на 22,1%, в то время как железнодорожным только на 0,2%, а водным и воздушным транспортом, наоборот, сократился на 10,3 и 39% соответственно.

На фоне роста востребованности грузоперевозок автомобильным транспортом впервые за последние 6 лет отмечается рост всех основных показателей аварийности с участием грузовых ТС. Количество ДТП увеличилось на 6,2% (18 657), число погибших – на 9,9% (4 457), раненых – на 5,1% (23 457).

В 2023 году на 6,2% увеличилось количество перевозок пассажиров общественным транспортом, при этом, как и в предыдущие годы, подавляющее большинство (86,9%) из них осуществлялось автобусами. Зафиксирован рост на 6,2% самих автобусных перевозок, при этом данное увеличение фиксируется третий год подряд. Однако после сильного сокращения в 2020 году объемы перевозок еще не достигли докризисного уровня 2019 года. В 2023 году также зафиксирован рост на 6,6% показателя пассажирооборота автобусами.

Увеличение перевозок автобусами отразилось увеличением на 8,1% (7 750) количества ДТП с участием автобусов, числа раненых – на 5,8% (11 539), однако число погибших снизилось на 2% (590). Необходимо отметить, что снижение числа погибших произошло после роста в предшествующие годы и по-прежнему превосходит значения 2020 и 2021 годов.

На фоне перераспределения в предшествующие годы структуры и направления транспортных потоков в 2023 году сохранился тренд увеличения показателей аварийности в восточном и южном направлениях. Значительно большее по сравнению с общероссийскими показателями аварийности увеличение зафиксировано в Южном, Северо-Кавказском, Уральском и Сибирском федеральных округах. Это связано с тем, что возрастает не только значение восточного вектора международных связей, но и усиливается необходимость опоры на собственные ресурсы страны и развитие самодостаточного внутреннего рынка.

Основные показатели дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 2023 год

1. Достигнуты общероссийские целевые показатели федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Транспортный риск составил 2,36 (прогнозное значение – не более 2,4), социальный риск – 9,91 (прогнозное значение – не более 9,94).

2. Региональные показатели социального риска не достигнуты в 40 субъектах, транспортного риска – в 36.

3. В 32 субъектах Российской Федерации одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и раненых. Увеличение только числа погибших отмечено в 45 регионах.

4. Распределение погибших в ДТП по возрасту показывает, что почти половину (47,8%) составили люди в возрасте 30-54 года. На трудоспособный возраст приходится 74,4% от общего числа погибших в ДТП. Распределение погибших в ДТП по полу показывает, что число погибших мужчин в 3 раза выше, чем женщин.

5. Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение ТС (44,3%), наезд на пешехода (26,4%) и съезд с дороги (10,5%). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. На столкновения ТС приходится 47,1% погибших, на наезды на пешехода – 23,5%, на съезды с дороги – 14,5%. Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (10,6), наезд на пешехода (9,3), наезд на стоящее ТС (9), наезд на животное (9) и наезд на препятствие (8,6).

6. Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в таких видах ДТП, как столкновение ТС (ДТП – на 5%, погибло – на 9,8%, ранено – на 4,5%), опрокидывание ТС (ДТП – на 30,8%, погибло – на 7,5%, ранено – на 27,8%), наезд на животное (ДТП – на 3,4%, погибло – на 13,6%, ранено – на 1,3%).

7. На территории городов и населенных пунктов, как и ранее, зарегистрировано немногим более трех четвертей (76,1%) от всех ДТП. Количество происшествий увеличилось на 5,5%, число погибших возросло на 0,9%, раненых – на 5,2%.

На автомобильные дороги вне городов и населенных пунктов приходится менее четверти (23,9%) ДТП, при этом доля погибших составляет более половины (55,3%) от всех смертельных случаев. Количество происшествий увеличилось на 1,7%, число погибших – на 3,6%, раненых – 1,9%.

При сравнении с общими темпами прироста показателей аварийности отмечаются более высокие, чем в среднем, темпы прироста количества ДТП и числа раненых в городах и НП, а числа погибших – на автодорогах вне НП.

8. Почти половина (48,2%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД. Количество ДТП увеличилось на 3,7%, число погибших – на 7,1%, раненых – на 3,4%. Исходя из этого, влияние аварийности на ФАД вне городов и НП на общее состояние аварийности усилилось.

9. Увеличилось на 11,8% количество ДТП на участках ФАД, проходящих через города и НП, число погибших в них – на 6,9%, раненых – на 11%. Темпы роста на данных участках оказались боле высокими, чем в общем на ФАД.

10. Отмечается продолжение обозначившейся в предшествующем году тенденции к увеличению показателей аварийности на участках РиММАД, проходящих по территории НП. Количество ДТП увеличилось на 4,9%, число погибших – на 1,2%, раненых – на 4,7%.

11. Распределение числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса значительно отличается от распределения количества ДТП. Если наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации, то наибольшее число погибших – на сельские населенные пункты.

Число погибших в сельских поселениях уже значительно превышает суммарное число погибших в городах федерального значения и столицах субъектов Российской Федерации и приближается к суммарному числу погибших во всех остальных населенных пунктах.

12. Почти половина (46,4%) ДТП произошла на перегонах (участках, не имеющих объектов УДС), на эти происшествия приходится почти три четверти (72,4%) погибших. Немногим менее трети (29,7%) ДТП зарегистрировано на перекрестках, число погибших в них составило 15,3%.

13. На нерегулируемые перекрестки приходится почти две трети (62,6%) от всех ДТП на перекрестках и более трех четвертей (77,7%) погибших. Количество ДТП на данных объектах УДС увеличилось на 2,6%, число погибших – на 2,7%, раненых – на 2,6%.

14. Количество ДТП на железнодорожных переездах увеличилось на 1,2%, число погибших – на 44,2%, число раненых, наоборот, сократилось на 20,7%.

С участием подвижного состава железных дорог произошло немногим более половины (55,8%) ДТП, однако на них пришлось почти девять из десяти смертельных случаев (86,7%). Количество таких происшествий увеличилось на 9,5% (92), число погибших в них – на 38,3% (65), число раненых сократилось на 28,1% (87). Показатель тяжести последствий составил 43, то есть смертельные травмы получил практически каждый второй пострадавший участник.

15. Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС, являлись несоответствие скорости конкретным условиям движения (18,2% от общего количества ДТП), нарушение правил проезда перекрестков (16,9%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (10,5%), неправильный выбор дистанции (9,5%), нарушение правил проезда пешеходных переходов (8,5%), выезд на полосу встречного движения (8,3%).

Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (26,2% от общего числа погибших), несоответствия скорости конкретным условиям движения (23,6%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (12,4%).

16. Отмечен рост погибших из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (+1,3%), несоблюдения очередности проезда (+1,5%), неправильного выбора дистанции (+8,8%), нарушения правил проезда пешеходных переходов (+9,9%), выезда на полосу встречного движения (+8,4%), превышения установленной скорости движения (+9,4%), нарушения правил обгона (+16,6%), нарушения правил перестроения (+20,9%), нарушения требований дорожных знаков (+ 8,1%), нарушения требований линий разметки (+45,2%), эксплуатации транспортного средства с техническими неисправностями (+21,9%), нарушения правил остановки и стоянки (+12,5%).

17. Зафиксировано снижение на 3,4% количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками, число погибших в таких происшествиях снизилось на 4,1%, раненых – на 3,5%. Несмотря на это, увеличение количества происшествий с участием водителей с признаками опьянения отмечено в 27 субъектах. Рост числа погибших в таких ДТП произошел в 31 регионе.

18. Впервые за четыре года отмечается увеличение показателей аварийности по вине водителей, которые имеют стаж управления ТС менее двух лет. Количество ДТП увеличилось на 3,2%, число погибших – на 8,6%, раненых – на 3,9%. При этом рост аварийности произошел на фоне сокращения на 4,8% числа таких водителей.

19. Третий год подряд наблюдается рост количества ДТП по вине водителей-иностранных граждан (+6,8%). Увеличилось также число погибших в таких происшествиях на 4,4%, раненых – на 8,4%.

20. Отмечено снижение аварийности с участием легкового такси. Количество ДТП сократилось на 7,4%, число погибших – на 12,5%, раненых – на 7,4%.

21. Зафиксировано снижение на 1,3% количества ДТП с участием каршеринговых ТС, числа раненых в них – на 2,4%, при этом отмечен рост числа погибших на 3,9% (53).

Из всех ДТП с участием каршеринга более половины (55%) приходится на г. Москву, при этом их количество возросло на 9,6%. На эти происшествия приходится почти треть (32,1%) от всех погибших и более половины (51,6%) раненых.

22. Зафиксирован значительный рост всех основных показателей аварийности с участием мотоциклов. Количество ДТП увеличилось почти на 23%, число погибших – на 17%, число раненых – на 22,8%. Почти в половине (43,9%) ДТП у водителей мотоциклов отсутствовало право управления ТС.

23. Увеличилось на 11,4% количество ДТП с пострадавшими велосипедистами. Число погибших велосипедистов снизилось на 1,9% (316), однако число раненых увеличилось на 12,4% (5 067).

В 2023 году зарегистрировано 10 погибших велосипедистов, управлявших велосипедами с электродвигателем, которые по своим техническим и эксплуатационным характеристикам достаточно схожи со средствами индивидуальной мобильности. Двое из этих велосипедистов являлись работниками сервисов доставки.

24. В 2023 году зарегистрировано 3 100 (+229,4%) ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 43 (+126,3%) человека, в том числе 7 несовершеннолетних. Ранения получили 3 177 (+225,5%) человек, в числе которых 1 041 несовершеннолетний.

В 47,4% ДТП участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 51,5% происшествий СИМ принадлежали хозяйствующим субъектам, которые в подавляющем большинстве случаев являлись сервисами краткосрочной аренды.

25. В 2023 году увеличилось на 2,3% количество ДТП с пострадавшими пассажирами. Число погибших пассажиров возросло на 6,9%, раненых – на 1,7%.

Почти в десятой части (8,2%) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, количество таких случаев увеличилось на 1,7%.

26. В 2023 году увеличилось на 0,9% количество наездов на пешеходов и на 1,4% число раненых пешеходов, однако число погибших сократилось на 3,8%.

В темное время суток зарегистрировано 38,8% наездов на пешеходов, при этом доля числа погибших составляет 67,3% от всех погибших в таких ДТП. Показатель тяжести последствий ДТП в темное время суток (16,1) более чем в 3 раза превышает аналогичный показатель для происшествий в светлое время суток (5).

На участках дорог вне НП совершено 6,2% наездов на пешеходов, однако на них приходится 30,3% погибших. Наезды в этих местах имеют очень высокую тяжесть последствий, в них погибает практически каждый второй из пострадавших пешеходов.

Увеличилось на 1,8% количество наездов на пешеходов на пешеходных переходах, а также на 4,3% число погибших. Наибольшая часть (70%) наездов на пешеходов на пешеходных переходах произошла на нерегулируемых переходах. На такие происшествия пришлась и наибольшая доля (68,1%) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах.

27. В 2023 году произошло осложнение дорожно-транспортной аварийности с участием детей в возрасте до 16 лет. Количество ДТП увеличилось на 9,1%, число погибших детей возросло на 11,7%, число раненых – на 8,9%. Увеличение числа погибших детей зарегистрировано более чем в половине регионов (45).

Почти две трети (65,6%) погибших детей являлись пассажирами, пятая часть (20%) – пешеходами, 8,5% – водителями механических ТС и 5,1% – велосипедистами.

В пятой части ДТП (20,8%) с пострадавшими детьми-пассажирами в возрасте до 12 лет они перевозилась с нарушением. Количество таких ДТП увеличилось на 8,9%, число погибших в них детей-пассажиров – на 30,1%, раненых – на 9,2%. Доля погибших составила более трети (36,5%) от всех погибших детей-пассажиров в возрасте до 12 лет.

Количество ДТП с участием детей-пешеходов увеличилось на 4,8%, число раненых детей – на 4,7%, однако число погибших сократилось на 3,2%. Более чем две трети (68%) ДТП произошло по вине водителей ТС, в них погибли 80 и ранены 4 795 детей.

На протяжении нескольких лет наблюдается тенденция к увеличению основных показателей аварийности с участием детей, управляющих механическими ТС. В 2023 году количество таких ДТП увеличилось на 83,8%, число погибших в них детей-водителей – на 30%, раненых – на 84,4%.

Почти в каждом десятом (8,9%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Количество таких ДТП и число раненых в них увеличилось на 5,3 и 7,4% соответственно, однако число погибших детей-велосипедистов снизилось на 36,7%.

28. В 2023 году зарегистрировано 143 (+17,2%) ДТП с особо тяжкими последствиями, в которых погибли 346 (+34,1%) и получили ранения 1 248 (-0,8%) человек. Следует отметить, что количество таких ДТП и число погибших них, а также показатель тяжести последствий (21,7) в 2023 году является максимальным с 2021 года.

Более половины (60,1%) ДТП с ОТП совершены с участием автобусов, при этом на эти ДТП приходится и подавляющее большинство раненых (85,6%). Однако доля числа погибших от всех погибших в ДТП с ОТП в них в несколько раз ниже и составляет 26,3%.

29. В 2023 году доля случаев прибытия бригад СМП в течение 20 минут с момента возникновения происшествия составила 84%. В этих случаях отмечается наименьшая тяжесть последствий (9). В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается в полтора раза и более.

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в Чеченской Республике (77,2%), Хабаровском крае (63,6%), Воронежской (76,6%), Иркутской (76,1%), Саратовской (76,4%) областях и Еврейской автономной области (77,5%).

В заключение необходимо отметить, что на фоне восстановления экономики требуется продолжение перестройки системы безопасности дорожного движения. С учетом новых транспортных реалий следует сконцентрировать внимание на факторах, создающих риски в обеспечении безопасности дорожного движения, которые должны быть учтены в 2024 году: переориентация транспортных потоков на восток и юг; доминирование автомобильного транспорта в секторах пассажирских и грузовых перевозок; развитие внутреннего автомобильного туризма; ограничение авиасообщения в отдельных регионах страны; ограничения, препятствующие опережающему обновлению автомобильного парка.

Для воздействия на основные факторы риска целесообразно планировать профилактические мероприятия исходя из сведений об их сезонности, наибольшей распространенности в конкретных местах или в конкретные дни недели, выходные, праздничные или предпраздничные дни, часы суток, о характерном состоянии освещенности, погоды и влиянии иных условий, в том числе с учетом региональных особенностей.

Профилактика наездов на пешеходов: июль-декабрь, в особенности до момента появления снежного покрова, будние дни с 07:00 до 09:00 и с 17:00 до 22:00, выходные дни с 19:00 до 23:00, учитывать, что условиями, влияющими на повышение аварийности, являются дождь, туман, пасмурная погода, темное время суток.

Профилактика аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения: январь, июнь-август и декабрь, светлое время суток, особое внимание в пятницу и выходные дни; учитывать, что условиями, влияющими на повышение аварийности в зимнее время, являются заснеженное дорожное покрытие и обработка покрытия противогололедными материалами.

Профилактика аварийности, связанной с управлением ТС в состоянии опьянения: апрель-сентябрь (в целом теплое время года), выходные и праздничные дни, а также дни, предшествующие длинным выходным и праздничным дням (1-9 января, 1-9 мая и т.д.), особое внимание в ночное время (с 22:00 до 06:00) на дорогах вне населенных пунктов либо в небольших населенных пунктах.

Профилактика нарушений скоростного режима: июнь-декабрь, выходные дни, преимущественно на дорогах вне населенных пунктов.

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: декабрь-январь (пассажиры), март-апрель и сентябрь-ноябрь (пешеходы); период летних каникул – велосипедисты и водители ТС. В светлое время суток и в выходные дни. Особое внимание на соблюдение правил перевозки детей.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. 18 с.

2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. 18 с.

3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. 21 с.

4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 79 с.

5. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 76 с.

6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 126 с.

7. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.

8. Баканов К.С., Антонов С.Н., Ляхов П.В. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

9. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.

10. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

11. Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 236 с.

12. Ляхов П.В. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации в условиях изменения внешней среды в 2023 году // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 78–80.

13. Почему безопасность дорожного движения улучшается, когда наступают тяжелые экономические времена. Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения (IRTAD) / Отчет об исследовании. ОЭСР/МТФ 2015; Van Beeck E.F., Borsboom G.J.J., & Mackenbach J.P. Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962-1990 // International Journal of Epidemiology, 2000. № 29(3). P. 503-509.

14. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров / Аналитический доклад / Институт проблем естественных монополий. Ноябрь 2023 // URL: https://rusiranexpo.ru/wp-content/uploads/2023/11/202311-Доклад-ИПЕМ-Развитие-евразийских-транспортных-коридоров.pdf. (дата обращения: 21.03.2024).

15. Состояние ключевых сегментов транспортного комплекса РФ по итогам 2023 г. Материалы презентации Государственной транспортной лизинговой компании // URL: https://www.gtlk.ru/upload/iblock/1c5/33piefncyhrcpmgbjln40xo7tl1459r2/Sostoyanie-rynkov-transporta_12M-2023 _.pdf. (дата обращения: 22.03.2024).

16. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики // URL: https://rosstat.gov.ru/statistics/ (дата обращения: 21.03.2024).

17. Eurostat // URL: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/2-08032024-ap (дата обращения: 21.03.2024).

18. Рынок новых легковых автомобилей в России. Итоги 2023 года, тенденции и перспективы // URL: https://autostat.ru/research/product/515/ (дата обращения: 05.02.2024).

19. Рынок коммерческих автомобилей в России. Итоги 2023 года, тенденции и перспективы // URL: https://autostat.ru/research/product/516/ (дата обращения: 05.02.2024).

20. За 2023 год в Россию было импортировано 1,1 млн легковых автомобилей // URL: https://autostat.ru/news/56576/ (дата обращения: 05.02.2024).

21. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

22. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2024 г. поз. 8.

Авторский коллектив:
к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов,
Е.Д. Никулин, М.М. Исаев, П.С. Коблов, Е.А. Царегородцева,
И.А. Смирнов, С.Б. Наумов

Под общей редакцией
Д.В. Митрошина и С.А. Рыжова

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2023 ГОДУ

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцога
Компьютерная верстка П.В. Ляхов

ФКУ «НЦ БДД МВД России»
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (499) 148-09-39
Официальный сайт: http://нцбдд.мвд.рф

Подписано в печать 24.04.2024
Формат 60х84/8
Тираж 140 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ