

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



**ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗА 2022 ГОД**

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, М.М. Исаев, Е.Д. Никулин, П.С. Коблов, А.С. Сергунова, Н.В. Селедников, С.Б. Наумов, А.С. Князев.

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:

О.М. Порташников, заместитель начальника Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации – начальник ситуационно-аналитического центра.

В.С. Ивлев, старший инспектор по особым поручениям отдела развития информационных технологий, анализа и прогноза в сфере безопасности дорожного движения Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 12 месяцев 2022 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям. Используются 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 978-5-6046952-7-2

© Авторский коллектив, 2023
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ	4
2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП	13
3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ	21
3.1. АВАРИЙНОСТЬ ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ	22
3.2. АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ	31
3.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ	36
3.4. ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП	48
3.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ	51
4. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА	55
4.1. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА	60
4.2. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА	61
4.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ	69
4.4. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ	78
4.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВЫХ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ)	80
4.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛОВ	83
4.7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ	85
4.8. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ	87
5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ	93
6. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ	95
7. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ	108
7.1. ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ	112
7.2. ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ	117
7.3. ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	120
7.4. ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ	122
8. ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ	125
9. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ	129
10. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП	134
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	141
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ	148



1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

В 2022 году на территории Российской Федерации продолжилось снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности¹. На улицах и дорогах страны зарегистрировано 126 705 (-5%) дорожно-транспортных происшествий², в которых погибли и(или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 14 172 (-4,7%) человека и получили ранения 159 635 (-4,9%) (рис. 1.1).

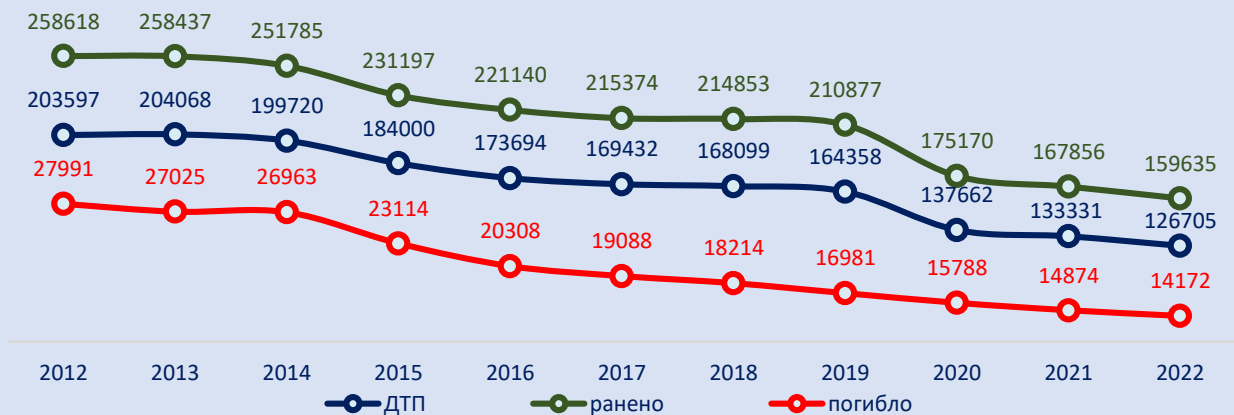


Рис. 1.1. Динамика основных показателей аварийности

Несмотря на позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое ДТП (12 087) привело к смертельному исходу.

В десяти субъектах Российской Федерации³: в республиках Алтай, Дагестан, Ингушетия, Мордовия, Саха (Якутия), Карачаево-Черкесской Республике, Амурской области, Еврейской автономной области, Чукотском и Ямало-Ненецком автономных округах, а также на федеральной территории «Сириус» одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и раненых (табл. 1.1).

Таблица 1.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Алтай	368	+21,9	45	+32,4	482	+24,9	8,5
Республика Дагестан	1 446	+4,5	326	+5,5	2 015	+5,3	13,9
Республика Ингушетия	219	+17,7	57	+9,6	338	+15,8	14,4
Республика Мордовия	684	+0,7	111	+3,7	903	+1,8	10,9
Карачаево-Черкесская Республика	458	+26,5	83	+56,6	607	+32,8	12
Республика Саха (Якутия)	735	+6,4	81	+15,7	978	+10,3	7,6
Амурская область	1 141	+6,4	151	+28	1 453	+9,4	9,4
Еврейская автономная область	194	+7,8	24	+9,1	239	+6,7	9,1
Чукотский автономный округ	17	+30,8	3	+50	16	+33,3	15,8
Ямало-Ненецкий автономный округ	297	+9,2	35	+20,7	368	+7,6	8,7
Федеральная территория «Сириус»	79	+49,1	6	+100	87	+40,3	6,5

¹ Количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненых в них людей.

² Далее также – «ДТП» или «происшествие».

³ Далее – «субъекты» либо «регионы».



Несмотря на общероссийскую тенденцию к снижению показателей аварийности, зафиксировано увеличение числа погибших в 29 регионах, а также на федеральной территории «Сириус». Наиболее значительно в Республиках Алтай (+32,4%), Марий Эл (+25,3%), Карачаево-Черкесской Республике (+56,6%), Амурской (+28%), Кировской (+22,1%), Томской (+24,3%) и Ульяновской (+36,9%) областях, Кемеровской области – Кузбассе (+30%), Чукотском автономном округе (+50%, 3 погибших), федеральной территории «Сириус» (+100%, 6 погибших).

Наибольшей тяжестью последствий¹ характеризовались ДТП в республиках Дагестан (13,9), Ингушетия (14,4), Кабардино-Балкарской (13,9) и Чеченской (17,5) республиках, Забайкальском крае (15,7), Московской (13,4), Ростовской (12,6) и Томской (13,8) областях, Чукотском автономном округе (15,8).

Необходимо отметить, что устойчивое многолетнее снижение общероссийских показателей аварийности происходит при одновременном росте численности автопарка страны (в 2022 году +0,5%, всего 60,45 млн)² (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Количество зарегистрированных транспортных средств³ (млн)

Установленный федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» целевой показатель транспортного риска⁴ достигнут, его значение составило 2,34 (прогнозное значение – не более 2,42), при этом показатель социального риска⁵ превысил целевое значение (не более 9,59) и составил 9,68. Также отмечено увеличение показателя тяжести последствий (8,2) (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Динамика относительных показателей аварийности

Не достигнуты установленные соглашениями с МВД России региональные показатели социального риска в 46 субъектах, транспортного риска – в 30 (табл. 1.2).

¹ Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).

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 Далее – «ТС».

⁴ Число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств.

⁵ Число погибших в ДТП на 100 тыс. населения.



Таблица 1.2

	Социальный риск		Транспортный риск	
	Целевой показатель	Фактический показатель	Целевой показатель	Фактический показатель
Республика Алтай	12,26	21,35	3,33	4,89
Республика Башкортостан	9,31	10,05	2,18	2,19
Республика Бурятия	10,24	13,02	2,67	3,28
Кабардино-Балкарская Республика	11,63	11,85	3,39	3,41
Республика Калмыкия	18,81	24,22	4,31	5,36
Карачаево-Черкесская Республика	10,96	17,72	4,09	6,53
Республика Коми	7,80	8,54	–	–
Республика Марий Эл	10,60	16,22	3,04	4,62
Республика Мордовия	10,76	14,40	2,70	3,44
Республика Тыва	22,60	24,01	–	–
Чувашская Республика - Чувашия	9,61	10,14	–	–
Алтайский край	9,32	12,39	2,25	2,73
Забайкальский край	15,19	20,06	3,86	4,55
Красноярский край	10,29	10,65	2,79	2,82
Приморский край	10,18	13,13	1,76	2,07
Хабаровский край	7,98	10,98	2,16	2,76
Амурская область	13,42	19,97	3,38	4,68
Архангельская область	8,33	8,71	–	–
Астраханская область	6,06	8,63	1,71	2,30
Белгородская область	7,75	10,23	1,93	2,44
Волгоградская область	8,95	9,80	1,73	1,92
Вологодская область	8,19	11,08	1,87	2,41
Иркутская область	11,08	11,94	3,26	3,36
Кемеровская область - Кузбасс	8,31	11,80	2,10	2,86
Кировская область	10,06	14,06	2,69	3,40
Костромская область	7,42	9,79	1,98	2,35
Курганская область	13,42	14,84	–	–
Мурманская область	5,93	8,66	1,59	1,84
Нижегородская область	9,30	10,29	–	–
Новосибирская область	7,18	9,13	1,81	2,06
Омская область	8,30	8,46	–	–
Оренбургская область	11,04	11,46	–	–
Орловская область	11,04	11,29	–	–
Пензенская область	12,33	12,52	–	–
Псковская область	14,69	18,55	2,65	3,20
Рязанская область	14,70	18,10	3,06	3,68
Самарская область	8,65	10,25	2,26	2,65
Свердловская область	7,03	7,64	–	–
Смоленская область	10,16	10,42	–	–
Тамбовская область	10,33	12,32	2,43	2,51
Тверская область	12,77	12,89	–	–
Томская область	6,58	8,27	1,78	2,08
Ульяновская область	10,41	11,94	2,85	3,06
Челябинская область	7,82	8,22	–	–
Еврейская автономная область	14,53	16,28	–	–
Ямало-Ненецкий автономный округ	6,61	6,84	–	–



По результатам оценки в 2022 году значение показателя «удовлетворенность безопасностью дорожного движения» по Российской Федерации в целом составило 62,4%. При этом удовлетворенность безопасностью дорожного движения водителей транспортных средств находится на уровне 63%, пассажиров – 59%, пешеходов – 64%¹.

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. 1.4).

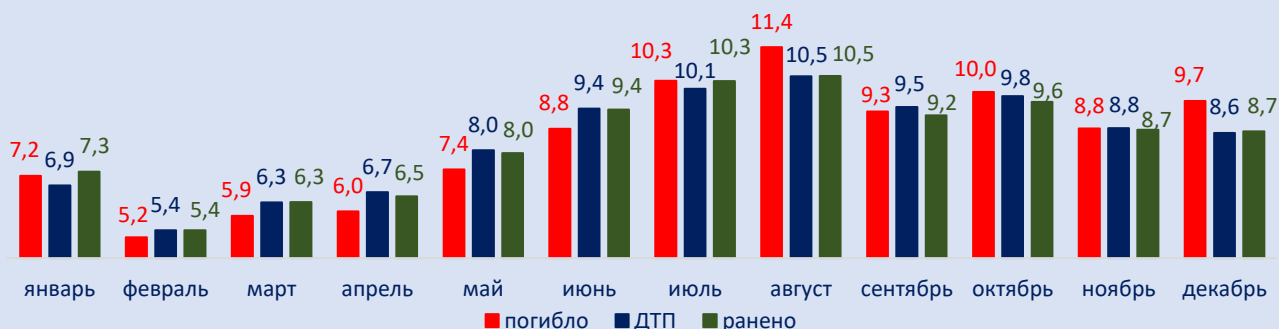


Рис. 1.4. Распределение основных показателей аварийности по месяцам (%)

Распределение показателей аварийности по дням недели соответствовало тенденции последних нескольких лет. Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу (19 808 ДТП, или 15,6%) и субботу (19 595 ДТП, или 15,5%), а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу (2 577, или 18,2%) и воскресенье (2 337, или 16,5%). В среду и субботу отмечено увеличение числа погибших на 2,3 и 1,5% соответственно. Наибольшим значением тяжести последствий (9,2) характеризуются суббота и воскресенье (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Распределение показателей аварийности по дням недели

В темное время суток совершена треть (32,7%, или 41 434) от общего количества ДТП, при этом на данные происшествия приходится почти половина (44,8%, или 6 347) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в это время суток составила 11, что в полтора раза выше аналогичного показателя для светлого времени суток (6,7) (рис. 1.6).

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



Рис. 1.6. Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности

¹ Расчет значений показателя «удовлетворенность безопасностью дорожного движения» проведен в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в соответствии с методикой, утвержденной распоряжением МВД России от 29.08.2022 №1/9750 «Об утверждении методик расчета показателей».



на период с 17:00 до 21:00 (25,1%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались происшествия, совершенные в период с 01:00 до 06:00 (14,2).

Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение ТС (44,1%, или 55 937), наезд на пешехода (27,3%, или 34 627) и съезд с дороги (10,9%, или 13 783). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Так, при столкновениях ТС погибли 6 226 (43,9%) человек, при наездах на пешехода – 3 536 (25%), при съездах с дороги – 2 257 (15,9%) (рис. 1.7). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (11,3), наезд на пешехода (9,8), наезд на стоящее ТС (9,2) и опрокидывание ТС (8,9). Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в таком виде ДТП, как падение пассажира, количество ДТП увеличилось на 4,5%, число погибших – на 6,1%, раненых – на 5,2%. Рост числа погибших произошел при наездах на велосипедистов – на 7,1% (330 человек) и на препятствия – на 3,5% (774).



Рис. 1.7. Количество ДТП и число погибших по видам ДТП и их доля

Как и в предшествующие годы, в 2022 году девять из десяти ДТП произошли из-за нарушения правил дорожного движения¹ водителями ТС. Всего совершено 111 178 таких ДТП (87,7% от общего количества ДТП), в которых погибли 11 927 и ранен 145 421 человек (84,2 и 91,1% от общего числа погибших и раненых соответственно). Каждое десятое (10,2%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Всего произошло 12 902 ДТП, в которых погибли 2 429 и ранены 10 936 человек, что составляет 17,1 и 6,9% от общего числа погибших и раненых соответственно.

¹ Далее также – «ПДД».

² 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.



Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов¹ зафиксированы на местах 38 647 ДТП (30,5% от общего количества ДТП). Число погибших в таких ДТП составило 4 089 человек, раненых – 48 241 (28,9 и 30,2% от общего числа погибших и раненых соответственно).

Доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, составила 4,6% (5 880), доля числа погибших – 6,8% (966), раненых – 5,0% (7 983) (рис. 1.8).

В 2022 году на 25,9% снизилось количество случаев оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции². Также на 5,6% сократилось количество происшествий только с материальным ущербом, оформленных сотрудниками Госавтоинспекции (рис. 1.9).



Рис. 1.8. Количество ДТП и их доля из-за основных причин и с сопутствующими условиями²

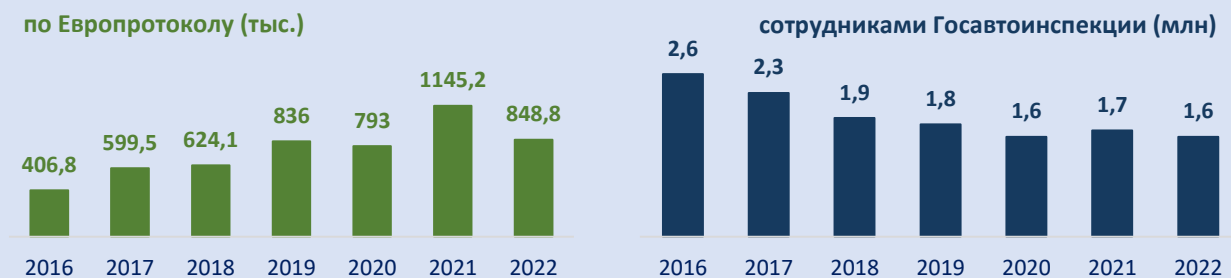


Рис. 1.9. Количество ДТП с материальным ущербом, оформленных по Европротоколу³ и сотрудниками Госавтоинспекции

Распределение погибших в ДТП по возрасту показывает, что половину (48,4%) составили люди в возрасте 30-54 лет, при том что население данного возраста составляет только 37,5% от общей численности⁴. Резкое увеличение числа погибших отмечается начиная с возраста 15 лет (рис. 1.10).

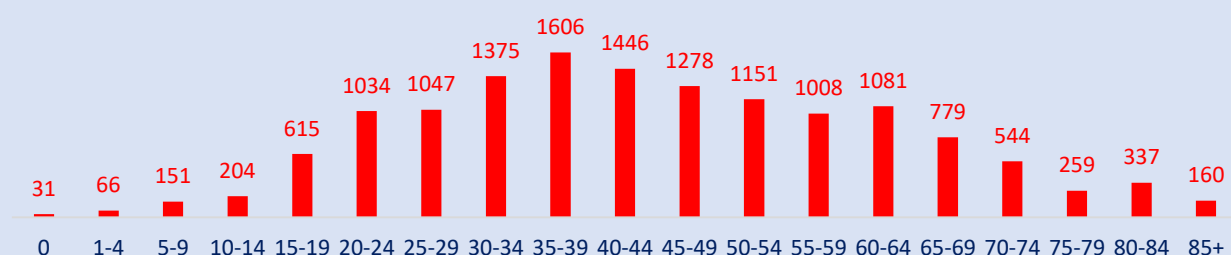


Рис. 1.10. Распределение погибших в ДТП по возрасту

¹ Далее – «неудовлетворительные дорожные условия», или «НДУ».

² Далее – «Европротокол».

³ По данным Российского Союза Автостраховщиков по состоянию на 19.04.2023 г.

⁴ Среднегодовая численность населения в 2022 году.



Распределение погибших в ДТП по полу показывает, что число погибших мужчин (10 687, или 75,4%) в 3 раза выше, чем женщин (3 485, или 24,6%), при том, что в общей численности населения женщин больше в 1,15 раза. В возрастных группах до 10 лет и 65-74 года число погибших мужчин не так существенно превышает число погибших женщин – в среднем в 1,5 раза. Значительно большая разница отмечена среди лиц в возрасте 20-44 лет, где число погибших мужчин в среднем больше в 4,5 раза.

На трудоспособный возраст (мужчины – 16-61 год, женщины – 16-56 лет) приходится 75,2% от общего числа погибших в ДТП. Распределение погибших по полу показывает, что 81% погибших мужчин находились в трудоспособном возрасте, а доля женщин, погибших в трудоспособном возрасте, составила 57,4% (рис. 1.11).

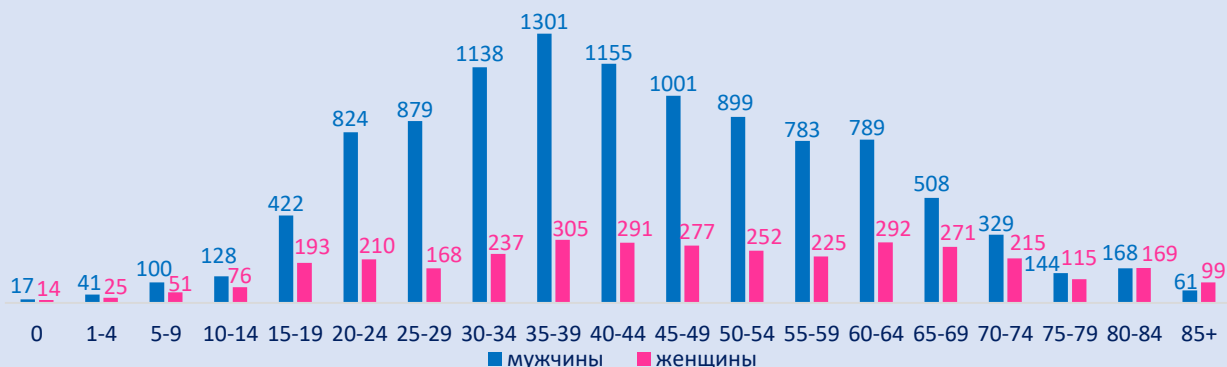


Рис. 1.11. Распределение погибших в ДТП по полу и возрасту

Наибольшее значение показателя социального риска (14,3) отмечено в возрастной группе 20-24 лет. Данное значение в полтора раза выше среднего значения (9,68) 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. 1.12).

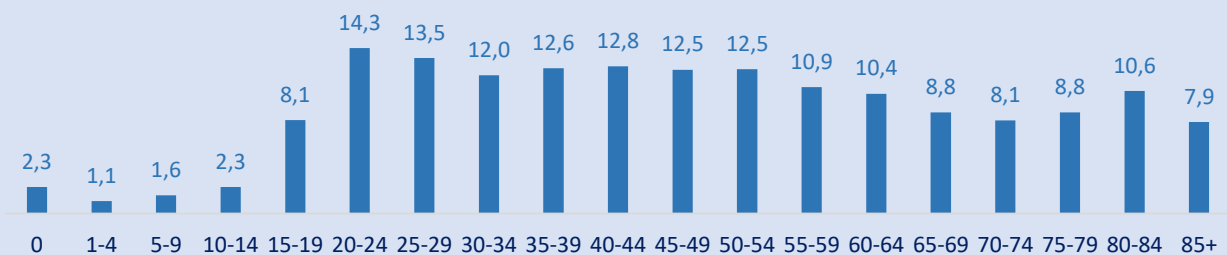


Рис. 1.12. Распределение значений социального риска по возрасту¹

Значение показателя социального риска для мужчин (15,7) в 3,6 раза выше данного показателя для женщин (4,4). Необходимо отметить, что для женщин всех возрастов показатель социального риска ниже среднего показателя для всего населения в целом, при этом максимальное значение – (7,2) отмечено для возрастной группы 80-84 года. 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 (22,4) зафиксировано среди мужчин в возрасте 25-29 лет (рис. 1.13).

¹ Возрастной коэффициент смертности.



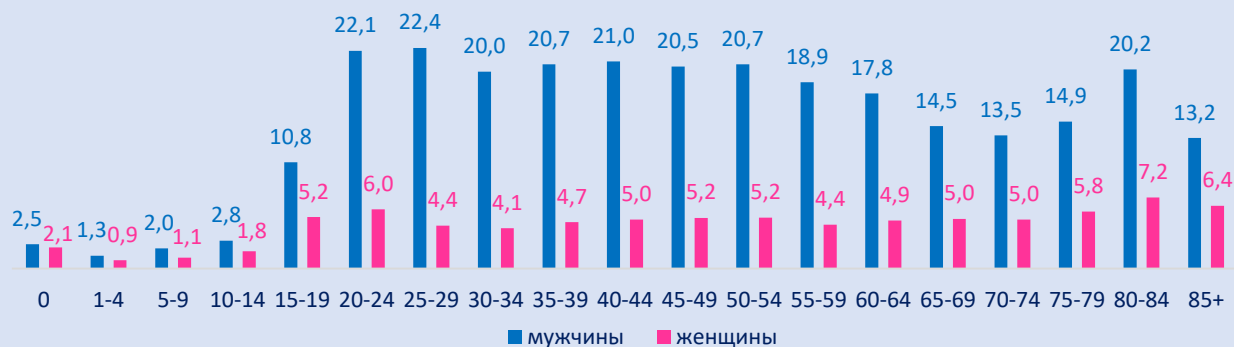


Рис. 1.13. Распределение значений социального риска по полу и возрасту¹

Почти половина погибших в ДТП (45,2%, или 6 401) являлись водителями ТС, немногим более четверти составили пассажиры (26,4%, или 3 748) или пешеходы (25,8%, или 3 657), иные участники дорожного движения – 2,6% (366) (рис. 1.14).

Подавляющее большинство (92,5%, или 5 920) погибших в ДТП водителей являлись мужчинами. Число погибших женщин-водителей составило 481 (7,5%) (рис. 1.15).

Более половины (54,6%) погибших мужчин-водителей и почти две трети (64,4%) женщин находились в возрасте 25-49 лет. При этом наибольшее число погибших как мужчин, так и женщин приходится на возрастную группу 35-39 лет (рис. 1.16).

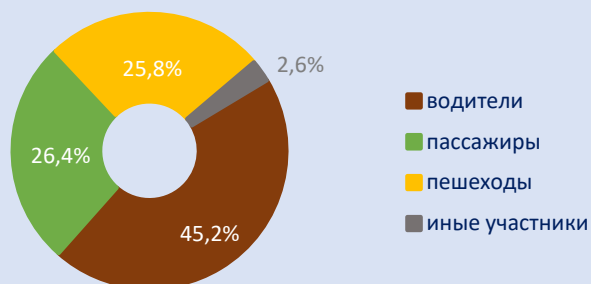


Рис. 1.14. Распределение погибших в ДТП в зависимости от категории участника

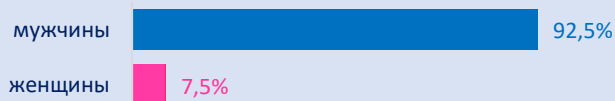


Рис. 1.15. Распределение погибших водителей по полу

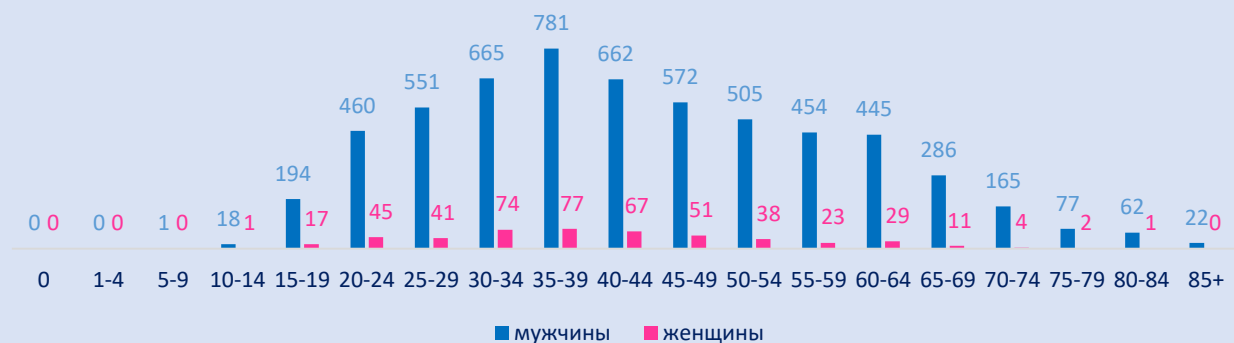


Рис. 1.16. Распределение числа погибших в ДТП водителей по полу и возрасту

Среди погибших в ДТП пассажиров число мужчин и женщин распределилось практически поровну. Однако число мужчин все же несколько больше (54,1%, или 2 027), женщины составили 45,9% (1 721) (рис. 1.17).

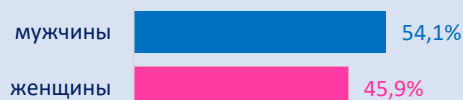


Рис. 1.17. Распределение погибших пассажиров по полу

¹ Возрастной коэффициент смертности.



Среди мужчин-пассажиров почти половина (47,5%) погибших находилась в возрасте 20-39 лет, среди женщин этого возраста – менее трети (29,3%). Погибшие женщины-пассажиры в возрасте 15-59 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 3,4 раза. Примерно такая же разница сохраняется в числе погибших мужчин и женщин-пассажиров (рис. 1.18).



Рис. 1.18. Распределение числа погибших в ДТП пассажиров по полу и возрасту

Две трети (66,6%, или 2 434) погибших пешеходов являлись мужчинами, треть (33,4%, или 1 223) – женщинами (рис. 1.19).

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 61,3% находились в возрасте 35-59 лет, большинство погибших женщин – 60-84 года (46,4%). Стоит отметить, что наибольшее число погибших женщин (141) находились в возрасте 80-84 года (рис. 1.20).



Рис. 1.19. Распределение погибших пешеходов по полу

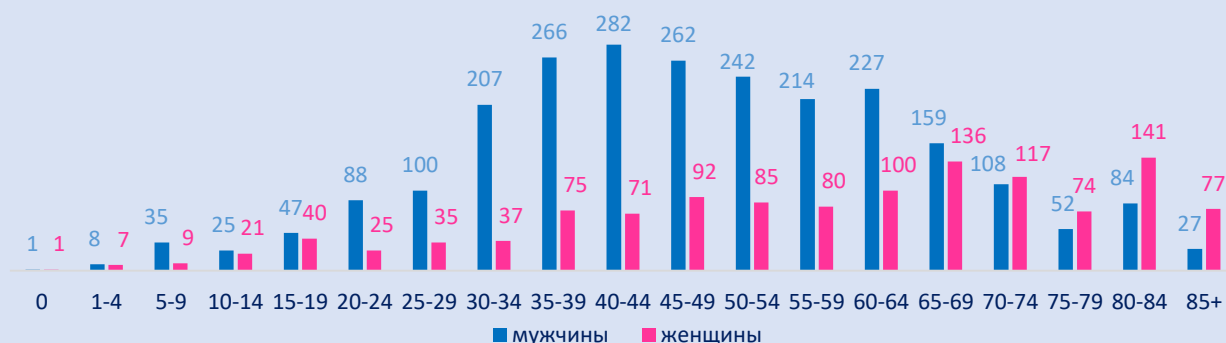


Рис. 1.20. Распределение числа погибших в ДТП пешеходов по полу и возрасту

В связи с тем, что в старших возрастах численность мужчин 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

В связи с санкционными ограничениями в 2022 году происходила значительная трансформация транспортно-логистических цепочек поставок. В сложившихся условиях автомобильные транспортные потоки перераспределились с западного направления на юго-восток, в страны Азии (Турцию, Казахстан, Армению, Азербайджан, Грузию, Китай)¹. Транспортная инфраструктура оказалась не готова к таким изменениям, в результате чего основные транспортные артерии стали работать в режиме перегрузки, увеличились пробеги ТС. При этом уже в 2021 году в Транспортной стратегии Российской Федерации² отмечалось, что существенная доля дорожной сети, работающей в режиме перегрузки, приходится на Центральный, Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. Недостаточные темпы развития дорожной сети наблюдаются в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера и субъектах Дальневосточного федерального округа.

Несмотря на общее снижение основных показателей аварийности в стране из-за представленных выше обстоятельств, в 2022 году на некоторых направлениях отмечено осложнение состояния дорожно-транспортной аварийности. В Сибирском федеральном округе количество ДТП возросло на 1,8%, число погибших – на 1,3%, раненых – на 2,7%, в Дальневосточном федеральном округе количество ДТП – на 0,4%, число погибших – на 2,7%, раненых – на 1,2%, в Северо-Кавказском федеральном округе количество ДТП – на 1,5%. При этом в 2021 году в данных федеральных округах фиксировалось значительное снижение показателей аварийности.

С учетом перенаправления транспортных потоков с запада на юго-восток зафиксировано увеличение аварийности на некоторых дорогах федерального значения³, через которые могут пролегать основные маршруты движения (табл. 2.1).

Таблица 2.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ
Р-297 «Амур» (Чита - Невер - Свободный - Архара - Биробиджан - Хабаровск) (основное направление)	240	+25,0	75	+13,6	291	+27,1
А-350 (Чита - Забайкальск - граница с Китайской Народной Республикой)	89	стаб.	35	+12,9	105	-11,0
А-340 (Улан-Удэ - Кяхта - граница с Монголией)	62	+12,7	13	+8,3	105	+36,4
Р-255 «Сибирь» (Новосибирск - Кемерово - Красноярск – Иркутск (основное направление)	543	+2,3	186	+9,4	716	+3,5
Р-256 «Чуйский тракт» (Новосибирск - Барнаул - Горно-Алтайск - граница с Монголией (основное направление)	363	+9,0	78	+18,2	577	+11,2
А-322 (Барнаул - Рубцовск - граница с Республикой Казахстан)	63	-8,7	28	+33,3	88	-20,7
А-321 (Барнаул - Павловск - граница с Республикой Казахстан)	58	+20,8	16	+100,0	90	+3,4
Р-254 «Иртыш» (Челябинск - Курган - Омск - Новосибирск (основное направление)	219	+0,5	91	+5,8	286	-1,0
А-320 (Омск - Черлак - граница с Республикой Казахстан)	23	+76,9	3	+200,0	36	+28,6
Р-242 (Пермь - Екатеринбург)	141	+0,7	47	+46,9	186	-9,7
Р-239 (Казань - Оренбург - Акбулак - граница с Республикой Казахстан (основное направление)	183	-5,2	63	+50,0	263	-14,3

¹ По данным Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК).

² Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

³ Далее также – «ФАД».



А-305 (Оренбург - Илек - граница с Республикой Казахстан)	18	+5,9	6	+50,0	28	+64,7
М-5 «Урал» (Оренбург - Орск - подъезд к пункту пропуска «Орск»)	47	-6,0	29	+190,0	68	-4,2
А-300 (Самара - Большая Черниговка - граница с Республикой Казахстан)	30	+3,4	22	+83,3	27	-32,5
Р-22 «Каспий» Автомобильная дорога М-4 «Дон» (Тамбов - Волгоград - Астрахань (основное направление))	345	-5,5	133	+0,8	530	-9,1
Р-22 «Каспий» (подъезд к городу Саратов)	62	-3,1	21	+31,3	88	-18,5
Р-242 (Пермь - Екатеринбург)	141	+0,7	47	+46,9	186	-9,7

Сокращение транспортного сообщения с сопредельными государствами в северо-западной части страны, вероятно, способствовало общему снижению аварийности в Северо-Западном федеральном округе. Количество ДТП сократилось на 13%, число погибших – на 13,4%, раненых – 12,4%. Снижение также отмечено и на некоторых дорогах федерального значения в данной части страны (табл. 2.2)

Таблица 2.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ
М-9 «Балтия» (Москва - Волоколамск - граница с Латвийской Республикой)	154	-23,8	35	-39,7	238	-16,2
М-10 «Россия» (Москва - Тверь - Великий Новгород - Санкт-Петербург (основное направление))	284	-23,0	73	-14,1	344	-23,6
Р-21 «Кола» (Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия (основное направление))	309	-17,6	67	-38,0	450	-19,8
Р-23 (Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель - граница с Республикой Беларусь (основное направление))	188	стаб.	45	-18,2	301	+17,6
А-114 (Вологда - Тихвин - автомобильная дорога Р-21 «Кола» (основное направление))	124	-10,8	34	-20,9	180	-11,8
А-121 «Сортавала» (Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 «Кола»)	115	-17,9	15	-28,6	167	-13,0

Необходимо отметить, что первоначальное снижение аварийности в условиях экономического спада в посткризисном периоде развивается по перевернутой «подкове», или букве «U»: первоначально происходит резкое сокращение ввиду снижения экономической мобильности, а затем темпы замедляются или происходит рост смертности¹. Указанные тенденции подтверждаются на примере кризисных периодов в Российской Федерации (1998, 2008, 2014 гг.).

Произошедшие изменения транспортно-логистических цепочек особенно наглядно прослеживаются при рассмотрении показателей аварийности с участием грузовых ТС в юго-восточной части страны. Увеличение количества ДТП с данным видом транспорта отмечено в Дальневосточном (+1,4%), Северо-Кавказском (+6,5%), Сибирском (+2,7%) и Южном (+2,5%) федеральных округах.

В 2022 году Правительством Российской Федерации утверждены планы мероприятий или «дорожные карты» международного транспортного коридора «Север – Юг», «Европа – Западный Китай» и транспортно-логистических коридоров в Азово-Черноморском и Восточном направлениях, которые направлены на развитие дорожной сети в перспективных направлениях².

¹ 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., Vorsboom, G. J. J., & Mackenbach, J. P. (2000). Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962-1990. International Journal of Epidemiology, 29(3), 503–509 // URL: <https://doi.org/10.1093/intjepid/29.3.503>.

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2022 г. № 4353-р.



В 2022 году на территории городов и населенных пунктов¹, как и ранее, зарегистрировано три четверти (75,5%, или 95 611) от всех ДТП, доля погибших и раненых, как и прежде, существенно отличается и составляет 45,3 (6 427) и 72,3% (115 445) соответственно. Стабилизировалось ранее произошедшее незначительное смещение доли смертности на дороги вне городов.

На автомобильные дороги вне городов и населенных пунктов² приходится четверть (24,5%, или 31 094) ДТП, однако доля погибших составляет более половины (54,7%, или 7 745) от всех смертельных случаев. Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне НП (14,9), как и в прошлом году, почти в три раза выше, чем в городах (5,3) (рис. 2.1).

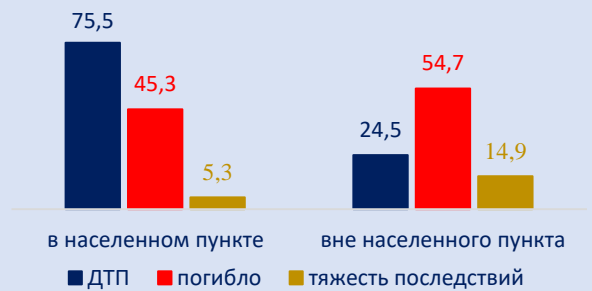


Рис. 2.1. Распределение показателей аварийности в зависимости от места ДТП

Почти половина (46,6%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД, доля количества ДТП на них немного ниже (41,6%). Количество ДТП сократилось на 4,9%, число погибших уменьшилось на 6,9%, раненых – на 3,4%. Всего на ФАД вне городов и населенных пунктов в 12 940 ДТП погибли 3 610 и ранены 18 915 человек. Тяжесть последствий ДТП на ФАД вне НП продолжает оставаться достаточно высокой – 16 (2021 год – 16,5). При наличии недостатков транспортно-эксплуатационного состояния (которые выявлялись при оформлении 7,5% происшествий на ФАД вне НП и более чем каждого десятого (10,7%) смертельного случая) тяжесть последствий ДТП достигала 21,7 (в предшествующем году – 19,9).

Доля смертельных случаев на ФАД вне НП в темное время суток приближается к половине (42,6%, или 1 538), при том что доля ДТП в это время значительно ниже и составляет 36%.

В целом показатели аварийности на ФАД (включая участки, проходящие по территории городов и НП) также снизились. В 18 025 (-5,9%) ДТП погибли 4 448 (-8,3%) и ранены 25 886 (-3,8%) человек. Незначительное увеличение количества ДТП отмечалось в июне и августе (на 3,4 и 0,5%), число погибших – в декабре (+6,9%). Максимальное количество ДТП и число погибших отмечалось в июле, августе и декабре (рис. 2.2). На участках ФАД, проходящих по НП, совершено 5 085 (-8,3%) ДТП, в них погибли 838 (-14,4%) и ранен 6971 (-4,9%) человек. Период увеличения количества ДТП на данных участках частично совпадает с периодом общего увеличения, однако несколько шире (рис. 2.3). Число погибших увеличилось в марте на 2%, в декабре – на 5,8%.

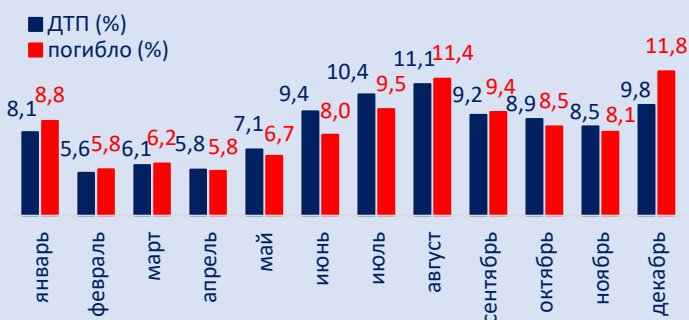


Рис. 2.2. Распределение ДТП и погибших на ФАД по месяцам (всего) (%)

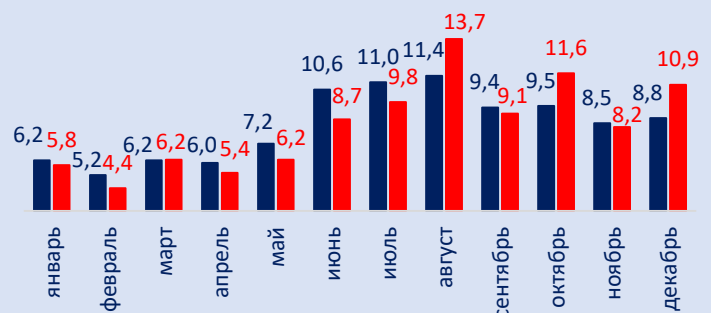


Рис. 2.3. Распределение ДТП и погибших на ФАД в НП по месяцам (%)

¹ Далее также – «НП».

² Далее также – «вне НП».



В среднем доля количества ДТП на участках ФАД в НП от всех ДТП на ФАД составляет 28,2%, при этом доля погибших существенно ниже – 18,8%, что, как представляется, может быть связано как с более низкими скоростями движения, так и с более быстрым прибытием медицинской помощи. Наиболее высока доля ДТП на данных участках с апреля по октябрь с максимумом в июне.



Рис. 2.4. Доля ДТП на ФАД на участках в НП от всех ДТП на ФАД по месяцам

Соотношение долей ДТП и погибших на автодорогах регионального и межмуниципального значения¹ вне НП принципиально отличается от аналогичных параметров по федеральным дорогам. Если доля ДТП на них составляет половину (50,4%) от всех на автодорогах вне НП, то доля числа погибших ниже (47,7%). Отмечается снижение показателей аварийности. В 15 681 (-8,2%) ДТП погибли 3 698 (-2,4%) и ранены 22 108 (-7,5%) человек. Показатель тяжести последствий составил 14,3, то есть смертельные травмы получил каждый седьмой пострадавший. Практически в каждом четвертом случае (22,1% ДТП и 25,3% случаев гибели людей) выявлялись недостатки транспортно-эксплуатационного состояния, показатель тяжести последствий при данных обстоятельствах возрастал до 15,8. Наибольшей тяжестью последствий (17,9) характеризовались ДТП на данных участках в темное время суток, на которое приходится треть ДТП (34,3%) и 41,2% смертельных случаев.

В целом на автодорогах регионального и межмуниципального значения (включая участки в городах и НП) количество ДТП снизилось на 5%, число погибших – на 1,4%, раненых – на 4,5%. Зарегистрировано 25 932 ДТП, в которых погибли 5 410 и ранены 35 445 человек, показатель тяжести последствий – 13,2.

При этом отмечается пока небольшой рост показателей аварийности на участках таких дорог, проходящих по территории НП, на которые приходится в среднем 39,5% ДТП и 31,6% от числа погибших (рис. 2.7). В 10 251 (+0,4%) ДТП погибли 1 712 (+0,9%) и ранены 13 337 (+0,9%) человек. Рост отмечался в январе, апреле, июне-августе и декабре. Повышенная доля ДТП на данных участках не имеет столь явно выраженного уменьшения в зимний период, как на ФАД (рис. 2.5, 2.6).

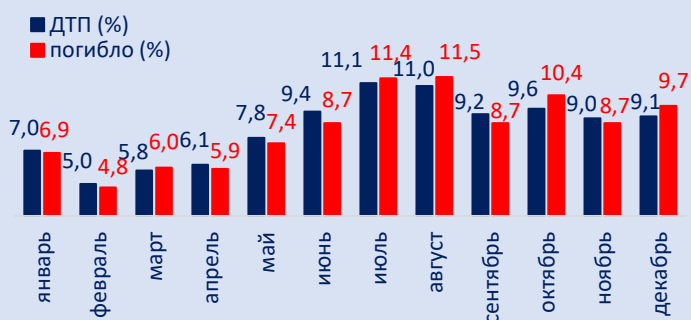


Рис. 2.5. Распределение ДТП и погибших на РИММАД по месяцам (всего) (%)

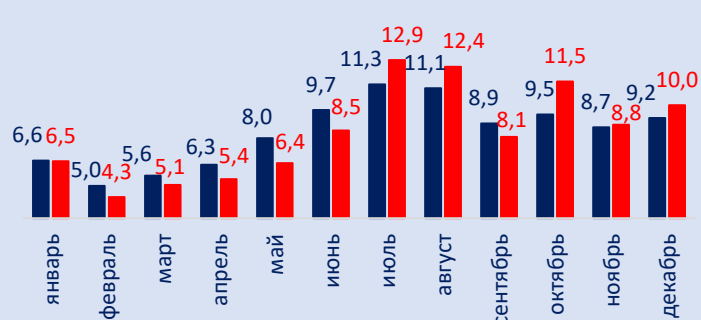


Рис. 2.6. Распределение ДТП и погибших на РИММАД в НП по месяцам (%)

¹ Далее также – «РИММАД».





Рис. 2.7. Доля ДТП на РиММАД на участках в НП от всех ДТП на РиММАД по месяцам

На автодорогах местного значения¹ вне НП приходится 7,7% ДТП и 5,5% погибших от их общего числа на автодорогах вне НП. В 2 396 ДТП погибли 424 и ранены 3058 человек. Ситуацию с динамикой показателей аварийности можно назвать стабильной – при незначительном росте количества ДТП (+ 1%) и числа раненых (+0,4%) отмечается аналогичное снижение числа погибших (-0,5%, или на 2). С недостатками транспортно-эксплуатационного состояния связана почти четверть (22,3%) происшествий и треть (33%) смертельных случаев.

Отмечается значительный рост показателей аварийности на частных дорогах, в том числе по погибшим – более чем в два раза. В 135 (+40,6%) ДТП погибли 19 (+137,5%) и ранены 192 (+44,4%) человека. На участках этих дорог в границах НП совершено 58 (+26,1%) ДТП, в которых погибли 6 (+50%) и ранены 83 (+48,2%) человека.

На платных автодорогах совершено 648 (-2,6%) ДТП, где погибли 117 (-10%) и ранены 912 (+4,9%) человек.

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 статуса², в том числе отдельно на участках в НП. Сравнение показало, что для ФАД вероятность совершения ДТП в НП в два с половиной 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 более чем в 5 раз выше, чем на региональных и межмуниципальных дорогах (на участках в НП – почти в 7), а риск гибели в целом выше в 7 раз, а на участках в НП – в 6 раз (2.8).



Рис. 2.8. Соотношение относительных показателей, отражающих риски ДТП и гибели на различных элементах транспортной инфраструктуры

¹ Далее также – «МАД».

² В соответствии со сведениями о протяженности автомобильных дорог, содержащимися в форме статистической отчетности «555», утвержденной приказом МВД России от 22.08.2017 г. № 657 (по положению на начало 2022 г.).



Следует отметить, что для ФАД данные относительные показатели по сравнению с уровнем прошлого года снизились с 30 до 27 ДТП на 100 км в целом и с 78 до 70 в НП, аналогично и по числу погибших на 100 км – с 8 до 7 и с 14 до 12. При этом уровень данных показателей на РИММАД остался прежним.

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 (5,3) и составляет в среднем 11 погибших на 100 пострадавших.

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 (15 336), составляет седьмую часть 16% (в 2021 году – 15,7%) от общего количества ДТП в городах и населенных пунктах, то число погибших в ДТП на данных участках автодорог (2 550) приближается к половине (39,6%) от общего числа погибших в НП (рис. 2.9). Также следует отметить, что имеется тенденция к росту влияния аварийности на данных участках РИММАД на общий уровень смертности в НП. В 2021 году доля числа погибших на участках указанных автодорог в городах и НП была несколько ниже и составляла 25%.



Рис. 2.9. Соотношение долей ДТП и погибших в различных местах

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 если в более крупных населенных пунктах в соответствии с общей тенденцией отмечается снижение показателей аварийности, то в сельских НП, наоборот, наблюдается рост (рис. 2.10).

Число погибших в сельских поселениях уже превышает суммарное число погибших в городах федерального значения и столицах субъектов Российской Федерации.

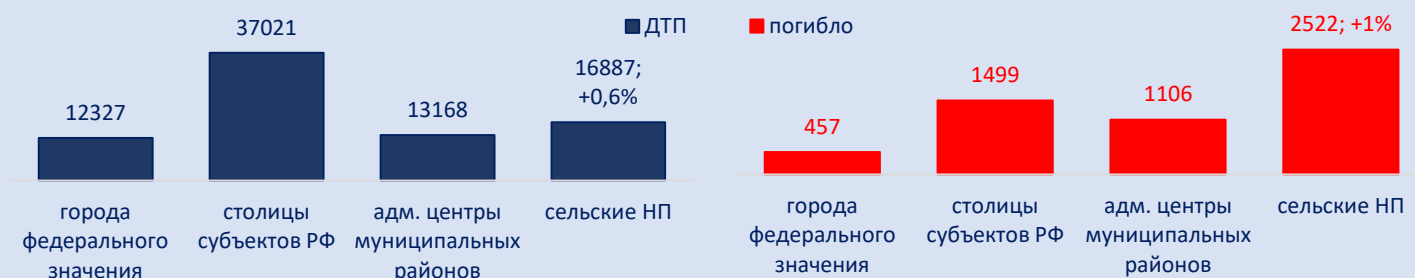


Рис. 2.10. Распределение количества ДТП и числа погибших в границах НП в зависимости от его статуса

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 девятый из пострадавших. Минимальная тяжесть последствий (3 погибших на 100 пострадавших) наблюдается в городах-миллионниках (рис. 2.11).



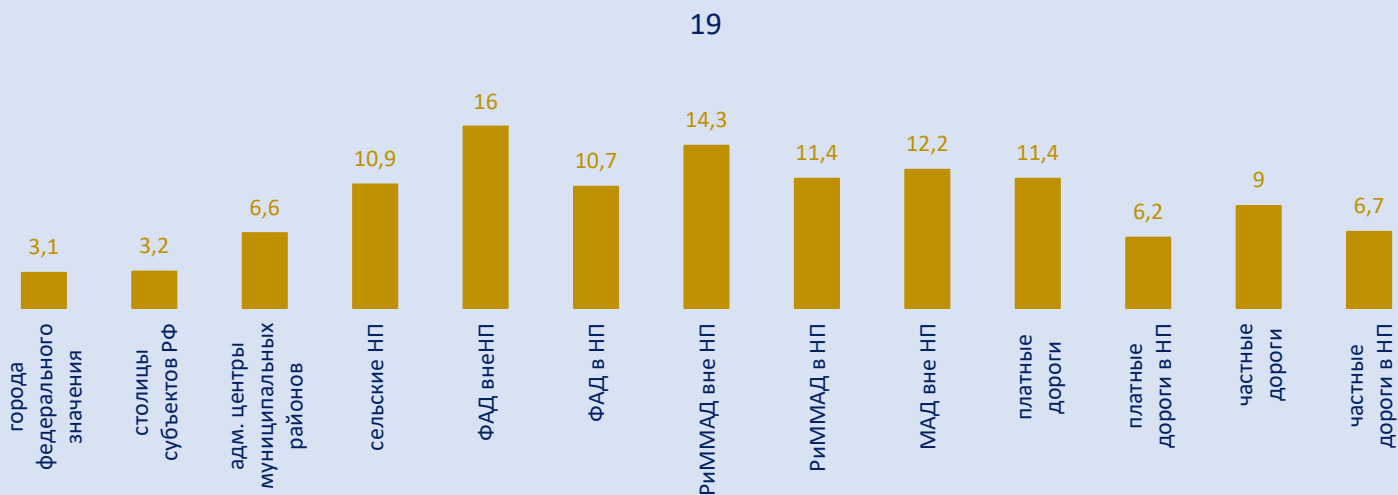


Рис. 2.11. Тяжесть последствий ДТП в городах и НП различного статуса и на автодорогах вне НП

Продолжается тенденция к некоторому снижению тяжести последствий в более крупных населенных пунктах и увеличению в небольших. По сравнению с уровнем 2021 года снизилась тяжесть последствий в городах федерального значения (с 3,5 до 3,1), на прежнем уровне осталась в столицах субъектов (с 3,1 до 3,2), а в административных центрах муниципальных районов увеличилась с 5,6 до 6,6. Таким образом, продолжается наблюдающаяся последние годы тенденция к повышению уровня смертности от ДТП в небольших населенных пунктах, в особенности сельских.

Железнодорожные переезды

В 2022 году зарегистрировано 163 (-11,9%) ДТП, произошедших на железнодорожных переездах, в которых погибли 52 (-24,6%) и ранены 227 (+3,7%) человек (рис. 1). Несмотря на снижение количества происшествий на ж/д переездах и числа погибших, тяжесть последствий таких ДТП остается одной из самых высоких – 18,6.



Рис. 2.12. Динамика основных показателей аварийности на ж/д переездах

Рост числа раненых обусловлен увеличением на 10,5% числа раненых в дорожно-транспортных происшествиях, произошедших на регулируемых ж/д переездах.

Абсолютное большинство таких происшествий с одновременным почти полуторакратным ростом отмечено в Иркутской области – 10 (+42,9%), в которых погибли 2 (-50%) и ранены 9 (+12,5%) человек.

Практически девять из десяти (84,7%) происшествий от общего количества происшествий на переездах произошли на регулируемых ж/д переездах. В 138 (-6,1%) таких ДТП погибло 51 (-10,5%) и получили ранения 196 (+8,3%) человек. При этом три из четырех (74,6%) таких ДТП совершены на



регулируемых ж/д переездах без дежурного. Всего в 103 (-8%) таких происшествиях погибли 47 (-16,1%) и ранены 148 (+10,5%) человек.

Отмечается снижение на 27,7% количества ДТП, произошедших из-за нарушения водителями ТС правил проезда железнодорожных переездов. Всего произошло 81 такое ДТП, в которых погибли 43 и ранены 111 человек.

Стоит отметить, что одним из факторов влияния на состояние безопасности дорожного движения при проезде железнодорожных переездов явилось повышение в мае 2021 года административной ответственности за нарушения правил проезда через железнодорожные переезды. Штраф за данное нарушение увеличился с одной до пяти тысяч рублей, при этом возможность оплаты административного штрафа в размере половины суммы наложенного административного штрафа упрощена¹.

В темное время суток на ж/д переезде совершено 61 (-18,7%) происшествие. В этих ДТП погибли 16 (-23,8%) и ранены 78 (-22,8%) человек. Доля таких происшествий составила 37,4% от всех ДТП, произошедших на ж/д переездах.

Нарушение требований к эксплуатационному состоянию железнодорожных переездов зафиксировано в 20 (-44,4%) ДТП. Наиболее часто фиксировались: возвышение междурельсового настила над верхом рельсов на ж/д переездах (5 ДТП), отклонение по вертикали верха головки рельса железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно поверхности покрытия (4 ДТП), а также нарушение требований к обустройству переездов дорожными знаками (3 ДТП) и сигнальными столбиками (3 ДТП).

¹ Федеральный закон от 20.04.2021г. № 98-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».



3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС в 2022 году, являлись несоответствие скорости конкретным условиям движения (22 100 ДТП, или 17,4% от их общего количества), нарушение правил проезда перекрестков (21 361 ДТП, или 16,9%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (13 709 ДТП, или 10,8%), неправильный выбор дистанции (12 574 ДТП, или 9,9%), нарушение правил проезда пешеходных переходов (11 129 ДТП, или 8,8%), выезд на полосу встречного движения¹ (10 854 ДТП, или 8,6%).

Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (3 511 погибших, или 24,8% от их общего числа), несоответствия скорости конкретным условиям движения (3 385, или 23,9%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (1 951, или 13,8%) (рис. 3.1).

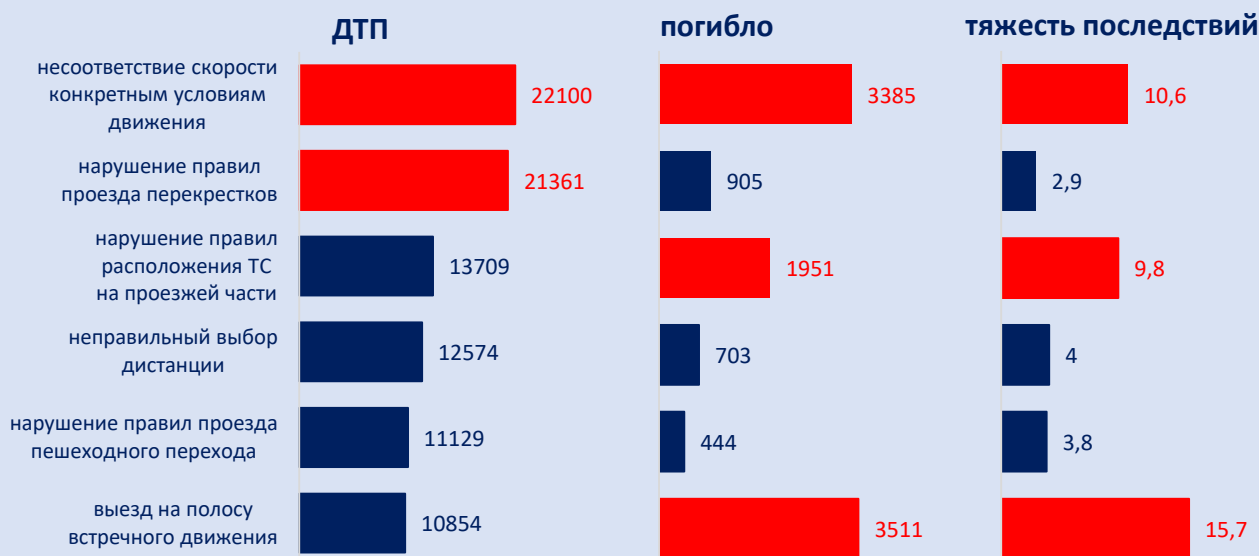


Рис. 3.1. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД, число погибших в них и тяжесть последствий

Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП из-за нарушения правил проезда ж/д переездов (27,9), выезда на полосу встречного движения (15,7), превышения установленной скорости движения (13,6), нарушения правил обгона (13,1).

Рост основных показателей аварийности отмечен из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (ДТП – на 5,9%, погибло – на 10,9%, ранено – на 6,1%), несоблюдения условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (ДТП – на 5,4%, погибло – на 12,4%, ранено – на 4,9%), невыполнения требований обеспечения безопасности при начале движения (ДТП – на 19,4%, погибло – на 16,4%, ранено – на 14,9%), непредоставления преимущества в движении пешеходу (ДТП – на 11,3%, погибло – на 34,8%, ранено – на 9,8%).

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 2022 году произошло 10 854 ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения, что составляет 8,6% от всех ДТП (в 2021 году – 8,8%). В данных происшествиях погибли 3 511 и ранены 18 803 человека, что составляет 24,8 и 11,8% от общего количества погибших и раненых соответственно (в 2021 году – 25,1 и 12%) (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 (15,7). В таких ДТП каждый шестой пострадавший получает смертельные травмы.

В 13 субъектах Российской Федерации зафиксирован рост всех трех основных показателей аварийности, связанной с выездом на ПВД, в 32 регионах увеличилось число погибших. Наибольший рост числа погибших произошел в республиках Алтай (+40%, 14) и Бурятия (+44,4%, 13), Карачаево-Черкесской Республике (+68,4%, 32), Забайкальском (+55,6%, 42), Камчатском (+100%, 6), Приморском (+67,7%, 52) краях, Амурской (+50%, 33), Белгородской (+33,3%, 24), Кировской (+66,7%, 75), Оренбургской (+47,8%, 68), Рязанской (+43,1%, 73), Смоленской (+83,3%, 11), Ярославской (+40%, 35) областях и Ямало-Ненецком автономном округе (+37,5%, 11).

Распределение рассматриваемых ДТП по месяцам показывает, что большинство из них зарегистрировано в зимний (январь, декабрь), а также летний период (июль-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. Максимальные значения имеет суббота – 16,9 и 17,1% соответственно (рис. 3.1.4).

Наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД (62,3%, или 6 766), зарегистрировано в светлое время суток. На это время суток приходится и наибольшее число погибших (59,6%, или 2 093). Однако наибольший показатель тяжести последствий (21,9) 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

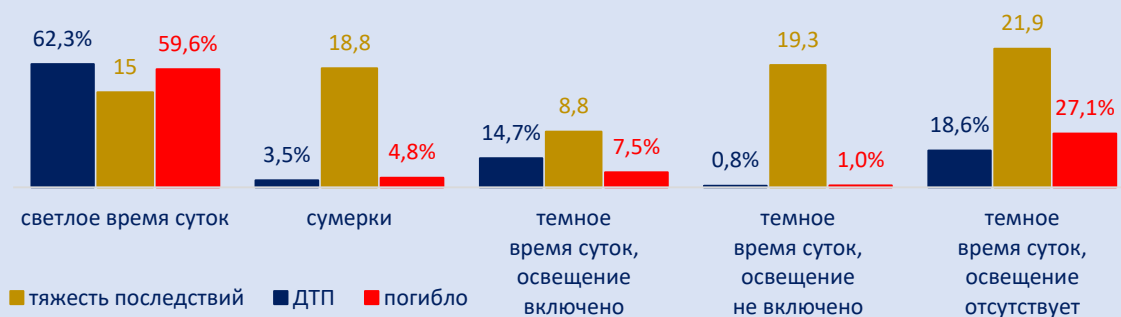


Рис. 3.1.5. Распределение удельного веса ДТП, погибших и тяжести последствий происшествий, связанных с выездом на ПВД, в зависимости от освещенности

ДТП, связанные с выездом на ПВД, происходят преимущественно в период с 07:00 до 20:00 с пиковым значением с 17:00 до 18:00 (рис. 3.1.6).



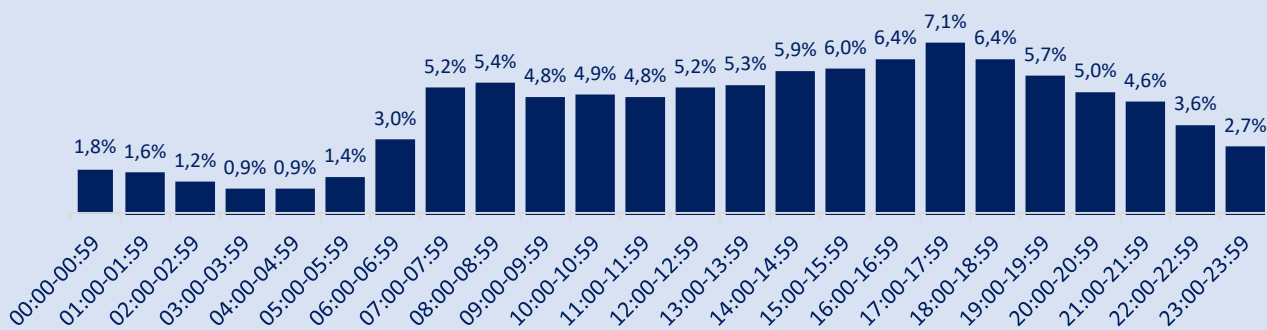


Рис. 3.1.6. Распределение удельного веса ДТП, связанных с выездом на ПВД, в течение суток

ДТП, произошедшие из-за выезда на ПВД, распределяются поровну между населенными пунктами (48,6%, или 5 271) и дорогами вне их границ (51,4%, или 5 583). При этом в НП зарегистрирована только четверть (26,1%, или 915) погибших, оставшиеся три четверти (73,9%, или 2 596) приходятся на дороги вне НП. Показатель тяжести последствий вне НП (20,7) более чем в два раза превышает аналогичный в НП (9,3) (рис. 3.1.7).

В населенных пунктах наибольшее количество рассматриваемых ДТП произошло на дорогах местного значения (65%, или 3 421). Наиболее высокий показатель тяжести последствий (17,3) зафиксирован на ФАД. Вне населенных пунктов половина (50%) рассматриваемых ДТП зарегистрирована на дорогах регионального или межмуниципального значения (2 801). Наиболее высокий показатель тяжести последствий (24,7) зафиксирован на ФАД (рис. 3.1.8).

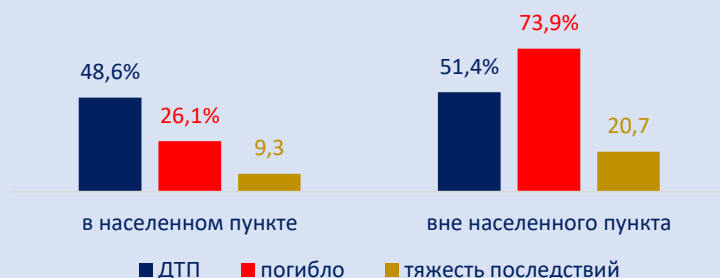


Рис. 3.1.7. Долевое распределение количества ДТП и числа погибших из-за выезда на ПВД в зависимости от места совершения

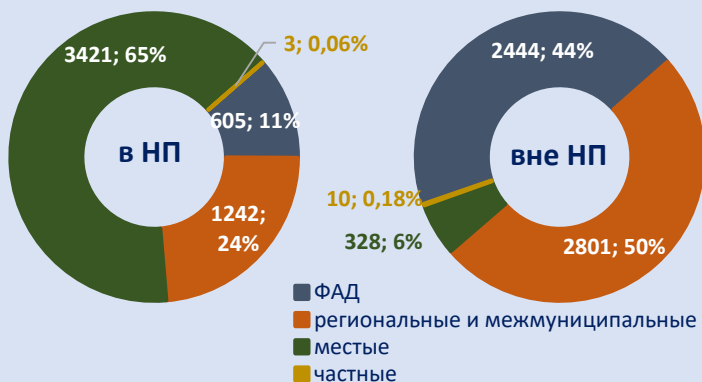


Рис. 3.1.8. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, в зависимости от статуса дороги в населенных пунктах и вне НП



В целом на ФАД приходится почти половина (46%, или 1 617) погибших из-за выезда на ПВД, при этом доля ДТП составляет менее трети (28%, или 3049). Тяжесть последствий ДТП из-за выезда на ПВД на ФАД (23,3) в полтора раза выше, чем в таких же ДТП на дорогах регионального или межмуниципального значения (16,7) и в три с половиной раза выше, чем на дорогах местного значения (6,4) (рис. 3.1.9).

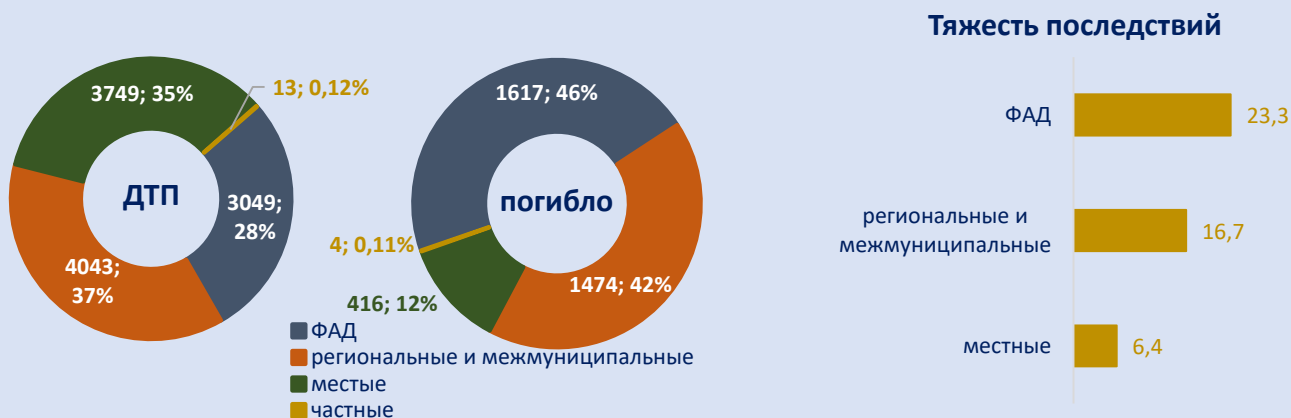


Рис. 3.1.9. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, и погибших в них в зависимости от статуса дороги

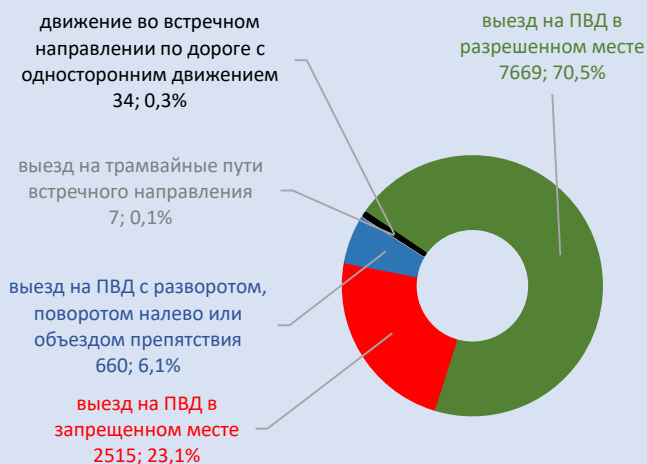
Наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД, произошло на дорогах с двумя полосами движения (82,5%, или 8 957), на эти происшествия пришлось и наибольшее число погибших (87,6%, или 3 076). Вместе с тем наибольшее значение тяжести последствий (18,8) отмечено в ДТП, совершенных на трехполосных 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 (70,5%, или 7 669) регистрировались в местах, где выезд на нее не запрещен (обгон и т.д.). В местах, где выезд на ПВД запрещен, произошло менее четверти (23,1%, или 2 515) происшествий. Кроме того, тяжесть последствий ДТП, связанных с выездом на ПВД в разрешенных местах (16,8), выше, чем в местах, где выезд на ПВД запрещен (14,6) (рис. 3.1.11).





Тяжесть последствий



Рис. 3.1.11. Обстоятельства выезда на ПВД и тяжесть последствий

Абсолютное большинство (91%, или 9 859) ДТП, зарегистрированных по причине выезда на полосу встречного движения, – столкновения транспортных средств. Число погибших и раненых в данных ДТП составило 3 364 (95,8%) и 17 524 (93,2%) человека соответственно. Данные происшествия составляют почти пятую часть (17,6%) всех столкновений ТС, погибшие – более половины (54%) от всех погибших при столкновениях (рис. 3.1.12).

Более двух третей (70,6%, или 6 964) столкновений ТС, связанных с выездами на ПВД, совершено в местах, где выезд на ПВД разрешен, при этом число погибших составляет более трех четвертей (77,1%, или 2 594). Такие происшествия имели достаточно высокую тяжесть последствий (17,2), и она выше, чем в предшествующем году (16,8).

Более пятой части (23,1%, или 2 280) столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД, совершено в местах, где выезд на ПВД запрещен. На эти происшествия приходится 21,6% (728) погибших (рис. 3.1.13)¹.

Подавляющее большинство (87,8%, или 6 117) столкновений, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено, произошло на дорогах с двумя полосами движения. На эти происшествия приходится 92,5% (2 399) от всех погибших в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено.

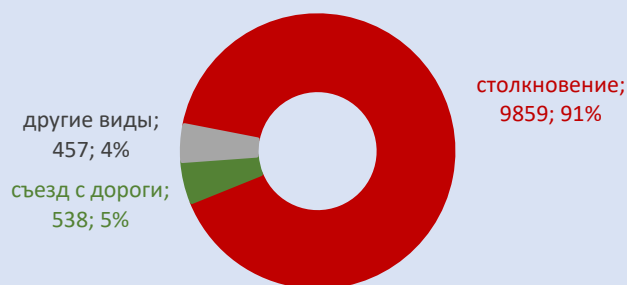


Рис. 3.1.12. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, по видам



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

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 более двух третей ДТП (69,8%, или 1 592) и смертельных случаев (71,3%, или 519) в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это запрещено. Количество таких ДТП увеличилось на 5,6%, число погибших – на 0,4%, раненых – на 5%.

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

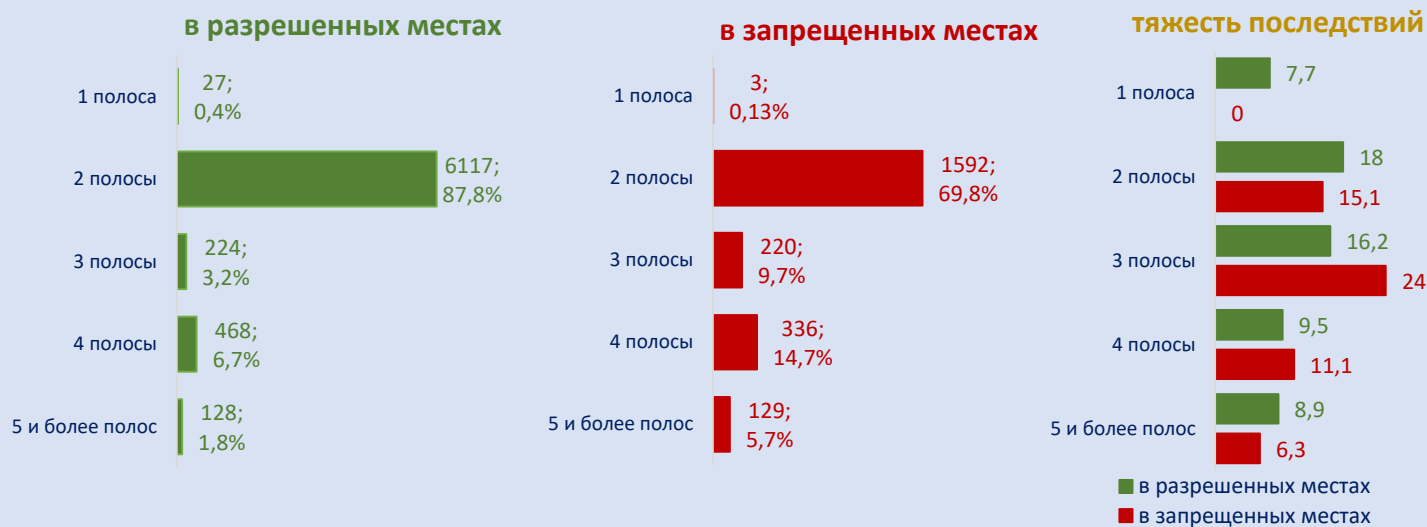


Рис. 3.1.14. Количество столкновений, связанных с выездом на ПВД в разрешенных и запрещенных местах, и тяжесть их последствий на дорогах с разным количеством полос движения

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах в разрешенных местах, на ФАД приходится 29,6% (1 808), однако число погибших составляет 45,3% (1 086). Среди аналогичных происшествий на двухполосных дорогах в запрещенных местах на ФАД приходится 35,3% (561), однако число погибших также значительно больше – 50,6% (262). Столкновения, связанные с выездом на ПВД на двухполосных ФАД, как в разрешенных, так и в запрещенных местах, имеют высокую тяжесть последствий – 25,6 и 19,8 соответственно (рис. 3.1.15).

Отмечен рост на 7,6% (691) столкновений, связанных с выездом на ПВД в запрещенных местах на двухполосных участках региональных и межмуниципальных дорог, погибших в них – на 5,9% (217), раненых – на 3,2% (1 312).

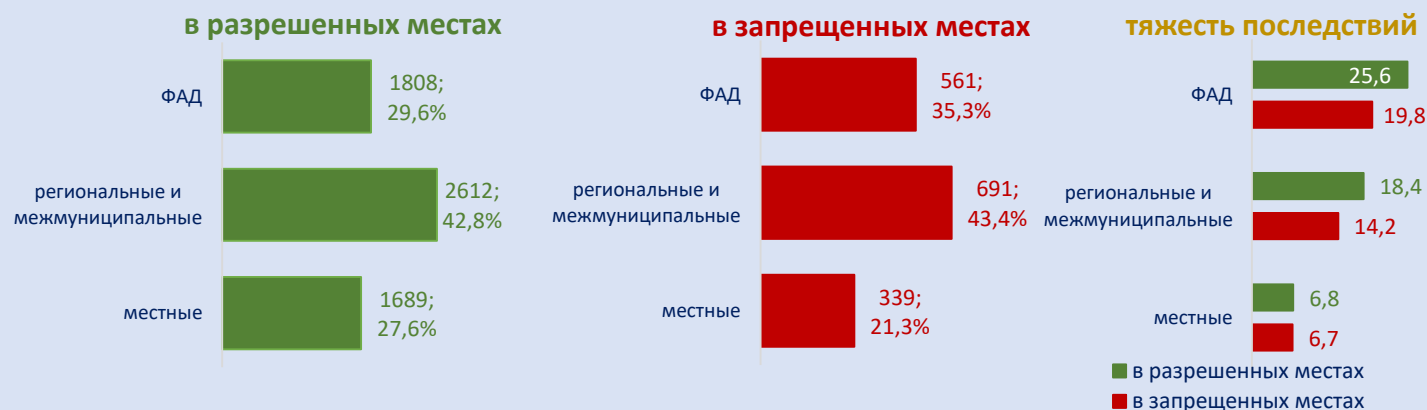


Рис. 3.1.15. Количество столкновений, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения в разрешенных и запрещенных местах, и тяжесть их последствий в зависимости от статуса дороги



Почти девять из десяти (88,8%, или 7 172) столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошло при встречном движении ТС. При попутном или пересекающемся¹ направлении произошло 9% (728) ДТП (рис. 3.1.16). На ДТП, произошедшие при встречном движении ТС, приходится практически все летальные случаи (97,9%, или 2 883).

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошедших при встречном движении ТС, наибольшее количество (71,3%, или 5 115) не связано с обгоном или выполнением иного маневра. При выполнении обгона произошла пятая часть (21,7%, или 1 557) 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 70,2% (2 025) погибших, на случаи, связанные с обгоном, – 26% (750).

Распределение встречных столкновений на ПВД на двухполосных дорогах как в запрещенных, так и в разрешенных местах показывает, что в большинстве случаев (73,4 и 74,5% 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.



В четверти (25,4%, или 2 754) ДТП, связанных с выездом на ПВД, зафиксированы НДУ, в данных происшествиях погибли 757 (21,6%) человек. Наиболее часто на местах рассматриваемых ДТП фиксировалось отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (31%), недостатки зимнего содержания (20%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (9%), неудовлетворительное состояние обочин (7%). Наибольшим показателем тяжести последствий характеризуются происшествия, при совершении которых выявлено неудовлетворительное состояние обочин (17,2) (рис. 3.1.19).



Рис. 3.1.19. Распределение ДТП с НДУ, связанных с выездом на полосу встречного движения, и тяжесть последствий¹

Учитывая, что в зимнее время отмечается наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД, следует отметить, что 40% (1 320) из них регистрируется в местах, обработанных противогололедными материалами, вторыми по доле (20%) стали происшествия на сухом покрытии, третьими – на заснеженном (16%). Наибольшая тяжесть последствий характерна для ДТП, произошедших на проезжей части, обработанной противогололедными материалами (17), мокрой (16) и сухой (21) (рис. 3.1.20).

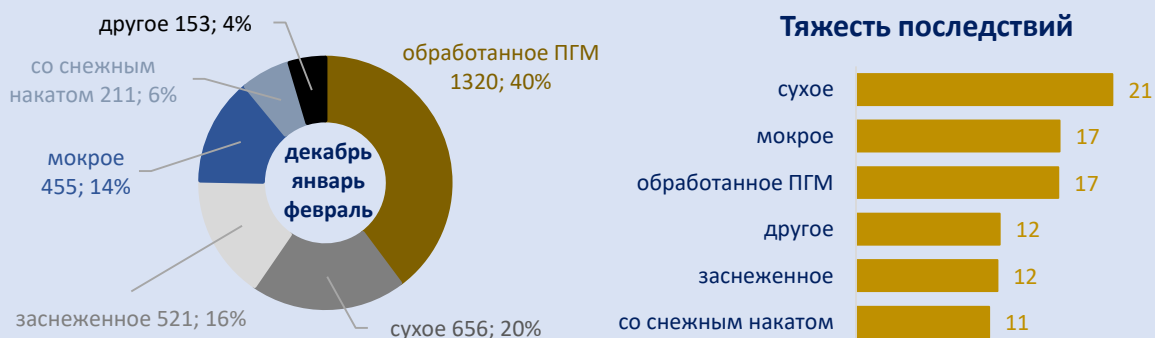


Рис. 3.1.20. Распределение количества ДТП из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, в зимние месяцы в зависимости от состояния дорожного покрытия и тяжесть последствий

¹ В связи с тем, что в одном ДТП может быть выявлено несколько конкретных НДУ, сумма абсолютных значений на круговой диаграмме будет превышать общее количество ДТП с НДУ.



В 96% случаев на местах совершения ДТП, произошедших при выезде на ПВД, зафиксировано отсутствие разделительной полосы (10 462 ДТП). Наличие разделительной полосы, выделенной только разметкой, зафиксировано в 2% случаев (209), разделительной полосы в виде барьера (металлического или железобетонного) или с грунтовым покрытием – также в 2% случаев (183).

Подавляющее большинство (80,2%, или 8 705) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершено на прямых в плане участках дорог, на эти происшествия приходится и наибольшее число погибших (82,6%, или 2 909). Исходя из продольного профиля дороги, наибольшее количество рассматриваемых ДТП (87,9%, или 9 545) совершено на горизонтальных участках, на них приходится почти девять из десяти погибших (86,8%, или 3 049). Наибольшую тяжесть последствий (20,8) имеют происшествия в конце спусков (начале подъемов) (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 (61,3%) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершается водителями в возрасте 20-44 года, на эти происшествия приходится 60,3% погибших. Тяжесть последствий увеличивается с возрастом водителей. Максимальные значения зафиксированы в ДТП, совершенных водителями в возрасте 80-84 года (26,4) и 85 лет и старше (30), на данные происшествия приходится 0,4 и 0,1% происшествий соответственно (рис. 3.1.22).

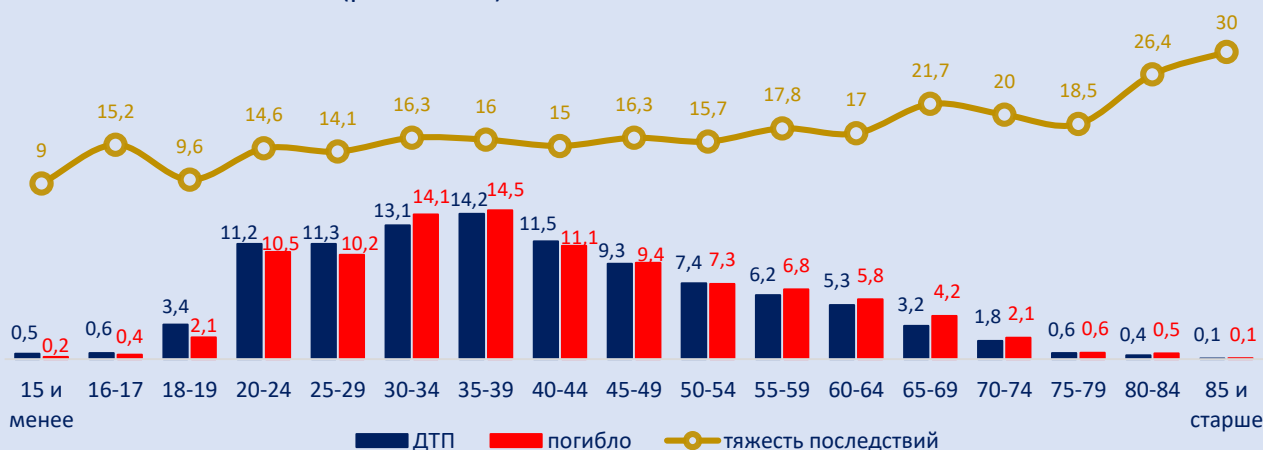


Рис. 3.1.22. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий из-за выезда на ПВД в зависимости от возраста водителей



Треть (31,2%) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершается водителями, стаж управления ТС которых составляет 5-14 лет. На эти ДТП также приходится почти треть (30,2%) от всех погибших. Максимальный показатель тяжести последствий имеют ДТП, совершенные водителями, имеющими стаж 30-39 лет (19,5) (рис. 3.1.23).



Рис. 3.23. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий из-за выезда на ПВД в зависимости от водительского стажа

Почти в пятой части (18,9%, или 2 056) ДТП, связанных с выездом на ПВД, водители находились в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В этих происшествиях погибли 806 человек, что составило 23% от общего числа погибших при выезде на ПВД. Тяжесть последствий происшествий с участием таких водителей составила 18,9.

Почти каждое десятое (9,8%, или 1 060) происшествие совершено лицами, не имеющими права на управление ТС либо лишенными такого права¹. На них также приходится 8,9% (314) смертельных случаев. Тяжесть последствий таких ДТП составила 15,5.

В целом лицами, которые не должны были участвовать в дорожном движении в качестве водителей, совершено более четверти (28,7%) рассматриваемых ДТП, на которые приходится почти треть (31,9%) от всех погибших (80,2%, или 8 705) в ДТП, связанных с выездом на ПВД.

3.2. АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ

В 2022 году почти пятая часть (19%, или 24 048) всех ДТП связана с нарушением скоростного режима движения. На данные происшествия пришлось более четверти (26,8%, или 3 796) погибших и почти пятая часть (19,2%, или 30 715) раненых. При этом количество ДТП возросло на 3,2%, число погибших – на 6,9%, раненых – на 3,6%.

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, и лишенные права управления ТС.





Рис. 3.2.1. ДТП, связанные с нарушением скоростного режима

В 27 субъектах зафиксировано увеличение всех трех основных показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима движения: республиках Алтай, Бурятия, Калмыкия, Коми, Саха (Якутия), Алтайском, Краснодарском, Красноярском, Приморском, Ставропольском краях, Белгородской, Калужской областях, Кемеровской области – Кузбассе, Липецкой, Новосибирской, Омской, Псковской, Рязанской, Саратовской, Сахалинской, Смоленской, Томской, Тюменской, Ульяновской, Челябинской областях, Чукотском и Ямало-Ненецком автономных округах.

Почти две трети (61,5%, или 14 790) рассматриваемых ДТП зафиксировано в светлое время суток, на них приходится чуть больше половины (53,9%, или 2 046) погибших. При этом на 38,5% ДТП в темное время суток приходится 46,1% погибших. Тяжесть последствий в темное время суток (13) значительно выше, чем в светлое время суток (9,7) (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 8 332 ДТП, что составляет более трети (34,6%) от общего количества рассматриваемых происшествий. Распределение погибших по дням недели имеет схожую тенденцию – на выходные дни приходится 37,2% (1414) (рис. 3.2.3).

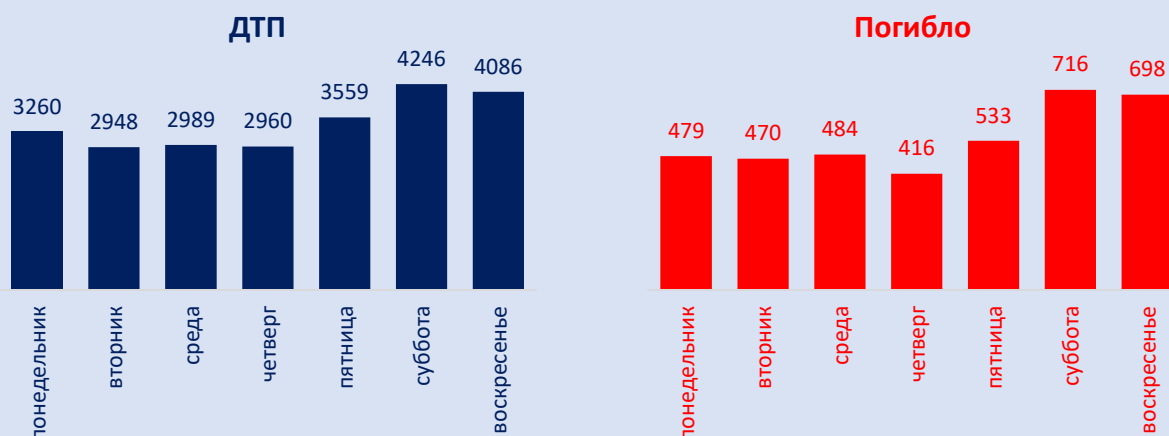


Рис. 3.2.3. Распределение ДТП, связанных с нарушением скоростного режима, в зависимости от дня недели



Распределение в разные месяцы количества ДТП из-за нарушений скоростного режима отличается от распределения пресеченных правонарушений, предусмотренных ст. 12.9 КоАП РФ (нарушение скоростного режима). Так, максимальное количество ДТП регистрировалось в июле, августе, и декабре, а количество пресеченных правонарушений – в целом в теплое время года с максимальными значениями в июле и августе. Отдельно необходимо обратить внимание на январь и декабрь, когда отмечается наиболее существенная разница (рис. 3.2.4).



Рис. 3.2.4. Помесячное распределение ДТП из-за нарушений скоростного режима и количества пресеченных правонарушений, предусмотренных ст. 12.9 КоАП РФ

Нарушения скоростного режима в большинстве случаев (34,7%, или 8 334) фиксировались при съездах с дороги, столкновениях (16,3%, или 3 925), наездах на препятствие (15%, или 3 618), наездах на пешехода (11,7%, или 2 809). В случаях наездов на пешеходов из-за нарушений скоростного режима показатель тяжести последствий (19,4) почти вдвое 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 (57,4%, или 13 809), связанных с нарушением скоростного режима, произошло в НП. При этом большая доля погибших (57,3%, или 2 176) приходится на дороги вне НП. Тяжесть последствий вне НП (13,6) в полтора раза выше, чем в НП (8,8) (рис. 3.2.6).

Вне НП более половины рассматриваемых ДТП (53,8%, или 5 509) и погибших (54,4%, или 1 184) приходится на региональные и межмуниципальные дороги. ДТП на этих дорогах также имеют наибольший показатель тяжести последствий (13,9).

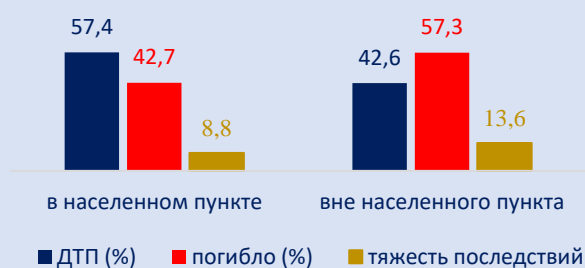


Рис. 3.2.6. Распределение показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима в зависимости от места совершения



Необходимо обратить внимание на участки федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через НП. На этих участках зарегистрировано чуть больше четверти (27,4%, или 3 787) от всех рассматриваемых ДТП в НП, однако доля погибших значительно выше и приближается к половине (41,9%, или 678) (рис. 3.2.7).

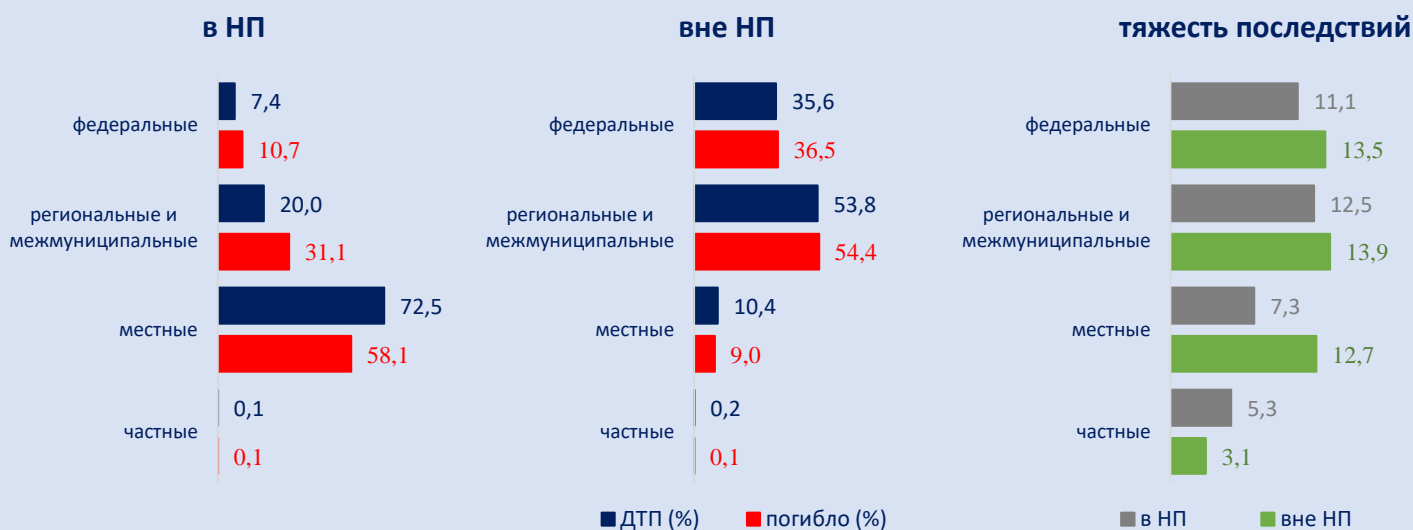


Рис. 3.2.7. Распределение показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима в зависимости от места совершения

В зависимости от типа объектов УДС на месте ДТП почти три четверти (72% или 17 725) ДТП зарегистрированы на участках без дополнительных объектов УДС (перегон). Эти участки отмечаются и наиболее высоким показателем тяжести последствий (12) (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 (43,2%) и 90 км/ч (35,4%). Однако наибольшая доля погибших (49,3%) приходится на участки с ограничением 90 км/ч (рис. 3.2.9).



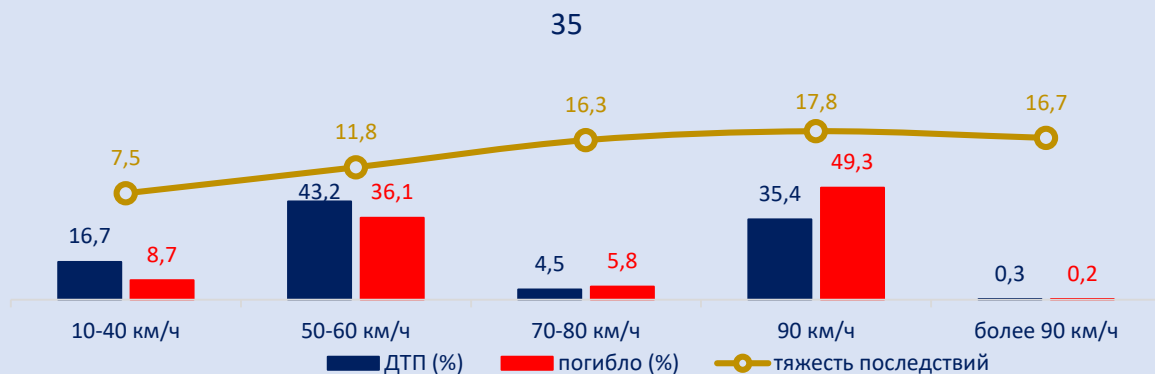


Рис. 3.2.9. Распределение показателей аварийности из-за превышения скоростного режима в зависимости от действующего ограничения максимальной скорости движения

Чаще остальных ДТП из-за нарушений скоростного режима совершались водителями в возрасте 30-39 лет. По их вине зарегистрировано 6 616 ДТП, что составляет 28% от всех ДТП из-за нарушений скоростного режима (рис. 3.2.10).

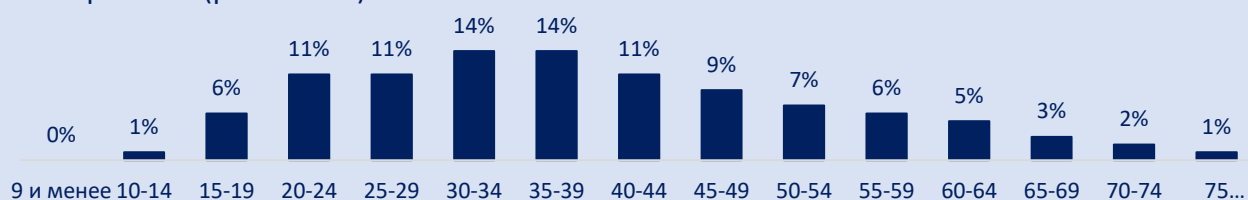


Рис. 3.2.10. Распределение ДТП из-за нарушений скоростного режима в зависимости от возраста водителя

Более половины ДТП (53%) из-за нарушений скоростного режима совершены лицами с водительским стажем 15 лет и более. В результате таких происшествий отмечается максимальный показатель тяжести последствий (12,4) (рис. 3.2.11).



Рис. 3.2.11. Распределение показателей аварийности из-за нарушений скоростного режима в зависимости от стажа водителя

В каждом пятом ДТП (21,2%, или 5 107, +1,6%), 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 (36,1%, или 1 370, 2,2%) погибших. Указанные происшествия характеризуются высокой тяжестью последствий (18,5).

Каждое шестое (15,6%, или 3 759) происшествие, связанное с нарушением скоростного режима, совершено лицами, не имеющими права на управление ТС либо лишенными такого права¹. На эти ДТП приходится почти пятая часть (18,4%, или 698) смертельных случаев. Необходимо отметить, что количество таких ДТП увеличилось на 6%, число погибших в них – на 8,4%, раненых – на 6,2%.

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 лишены права управления ТС.



3.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ

В 2022 году отмечено снижение на 8,2% (14 428) количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками¹, число погибших в таких происшествиях снизилось на 7,9% (3 560), раненых – на 9,6% (18 803). Несмотря на это, проблематика аварийности с участием водителей с признаками опьянения остается актуальной, так как данные происшествия составляют более десятой части (11,4%) в общем количестве ДТП, а погибшие при этом четверть (25,1%) 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 15,9, что почти в два раза выше, чем средний показатель всех ДТП (8,2), при этом на протяжении трех последних лет происходит его увеличение (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 25 субъектах и федеральной территории «Сириус». Рост числа погибших в таких ДТП произошел в 26 регионах, в том числе наиболее существенный – в республиках Бурятия (+43,5%, 66 человек), Калмыкия (+128,6%, 16), Удмуртской Республике (+33,3%, 44), Белгородской (+30,4%, 30), Вологодской (+38,5, 36) областях, Кемеровской области – Кузбассе (61,9%, 93), Мурманской (+100%, 18), Новосибирской (+38,8%, 93), Орловской (+53,9%, 20) областях, Чукотском автономном округе (+100%, 2).

Особого внимания заслуживают субъекты, в которых погибшие в ДТП с участием водителей с признаками опьянения составляют более половины от всех погибших в ДТП на их территории: республики Алтай (51,1%, или 23 из 45 погибших) и Бурятия (52%, или 66 из 127 погибших), Забайкальский край (53,8%, или 107 из 199), а также Чукотский автономный округ (66,7%, или 2 из 3).

Отдельно необходимо отметить, что в 2022 году отмечено снижение на 7,2% (32 650) количества ДТП без пострадавших с участием водителей с признаками опьянения, однако данное снижение произошло на фоне значительного роста в 2021 году. Таким образом, показатели 2022 года остались выше значения 2020 года.

В целом наибольшее количество (69,4%) ДТП с участием водителей с признаками опьянения приходится на происшествия без пострадавших, при этом на протяжении последних пяти лет доля таких ДТП ежегодно увеличивалась (рис. 3.3.2)

¹ Водители, которые управляли транспортными средствами в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Далее также «водители с признаками опьянения».



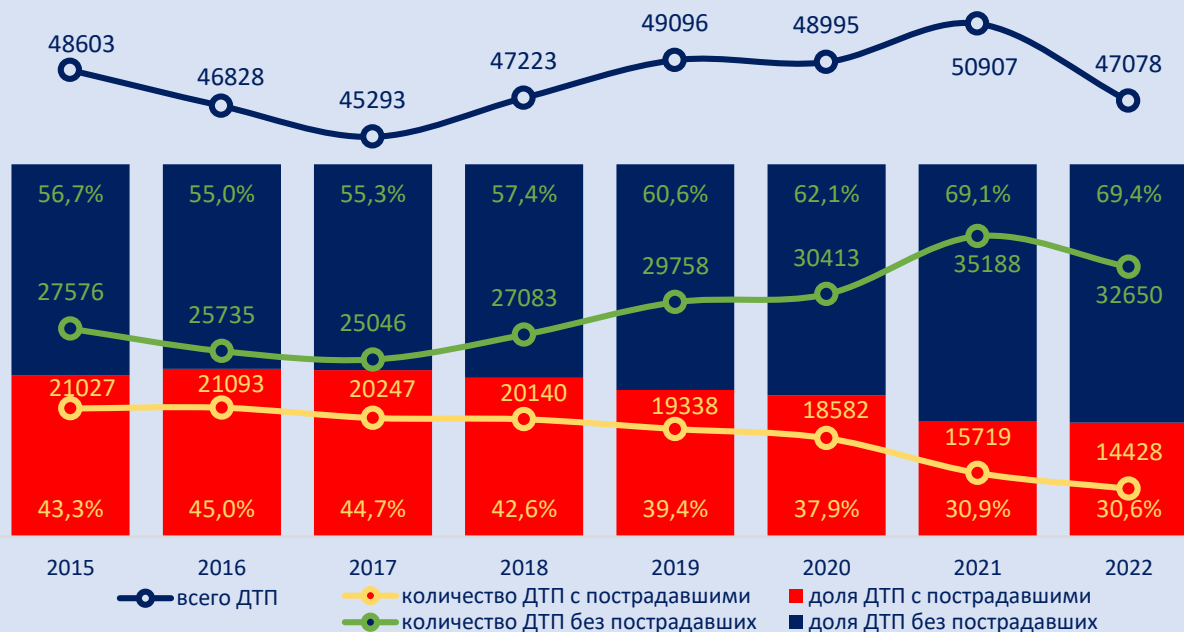


Рис. 3.3.2. Соотношение и динамика ДТП с участием водителей с признаками опьянения с пострадавшими и без пострадавших

Водители, имеющие признаки опьянения, были виновны в 9 из 10 ДТП (92,4%), в которых участвовали. В 2022 году зарегистрировано 13 330 таких ДТП, в которых погибли 3 284 и ранены 17 438 человек. Удельный вес числа погибших составил 92,3%, раненых – 92,7% 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 движения¹ стало наиболее распространенной причиной совершения ДТП водителями с признаками опьянения. По этой причине совершено более трети (38,3%, или 5 108) ДТП, на которые также пришлось более трети погибших (41,7%, или 1 371) и раненых (34,7%, или 6 044). Количество таких происшествий увеличилось на 1,5%, число погибших – на 2,1%, число раненых снизилось на 0,5%.

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



Удельный вес совершенных происшествий водителями с признаками опьянения среди всех ДТП, произошедших по причине нарушения скоростного режима движения, составил 21,2%, при этом удельный вес погибших в полтора раза выше – 36,1% (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 3 183 таких ДТП (23,9%), в которых погиб 771 (23,5%) и ранен 3 861 (22,1%) человек. Необходимо отметить существенное снижение показателей аварийности: количества ДТП – на 15,4%, числа погибших – на 14,7%, раненых – на 16,9%. Среди всех ДТП, произошедших из-за данного нарушения, по вине водителей с признаками опьянения совершена почти четверть (23,2%) происшествий, на которые приходится более трети погибших (39,5%) (рис. 3.3.4, 3.3.5).

Выделяются также ДТП из-за выезда на полосу встречного движения². Всего совершено 2 056 (-8,2%) таких происшествий (15,4% от всех ДТП, произошедших по вине водителей с признаками опьянения), в которых погибли 806 (-10,2%) и ранены 3 466 (-5,7%) человек (24,5 и 19,9% 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 пешеходу³, несоблюдения бокового интервала и нарушения требований сигналов светофора, допущенных водителями с признаками опьянения, доля погибших в два или более раза превосходит долю происшествий в общей структуре аварийности по данным причинам (рис. 3.3.4, 3.3.5).

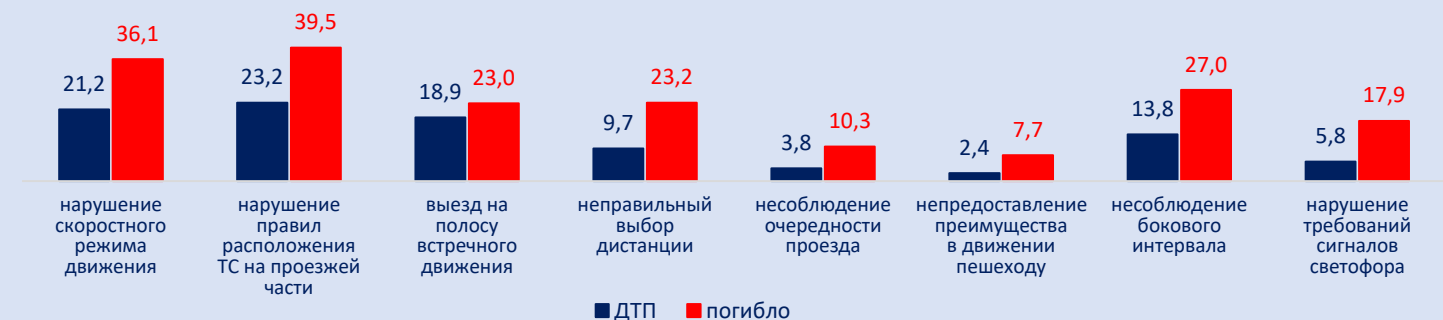


Рис. 3.3.5. Удельный ДТП, совершенных водителями с признаками опьянения, и погибших в них в общей структуре аварийности по конкретной причине (%)

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 происшествия¹, значительную долю составляют следующие: несоблюдение требований ОСАГО (37% ДТП), управление ТС при отсутствии права управления² (33,3%), нарушение правил применения ремней безопасности (19,1%) (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 треть (33,3%, или 4 805) от общего количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения, доля погибших – 30,7% (1 094) и раненых – 33,3% (6 264). Однако количество ДТП сократилось на 7,1%, число погибших – на 7,3%, раненых – на 7%.

По-прежнему заслуживают особого внимания происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения, лишенных права управления ТС. Произошло 982 таких ДТП, что составляет 6,8% от общего количества происшествий с участием водителей с признаками опьянения. В этих происшествиях погибли 224 и ранены 1 310 человек (6,3 и 7% от всех погибших и раненых в ДТП с участием водителей с признаками опьянения). Однако количество ДТП сократилось на 9,7%, число погибших – на 16,1%, раненых – на 13,5%.

Среди всех ДТП с участием водителей, лишенных права управления ТС, факты управления ТС водителем с признаками опьянения составили более половины (50,7%). При этом на такие ДТП приходится почти две трети (62,2%) всех погибших в происшествиях, в которых участвовали водители, лишенные права управления.

Немногим менее половины (41,5%, или 1 478) всех погибших в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения приходится на ДТП, в которых зафиксированы нарушение 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 поведения¹ водителя

В 2022 году среди всех ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, в большинстве (74,8%, или 10 798) случаев они находились в состоянии алкогольного опьянения, при этом долевое значение несколько выше, чем в 2021 году (73,9%). В таких ДТП погибли 3 222 человека, что составило 90,5% от общего числа погибших в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения (в 2021 году – 89,1%).

Водители в состоянии наркотического опьянения стали участниками 951 ДТП, или 6,6% от всех происшествий с участием водителей, имеющих признаки опьянения. Удельный вес погибших составил 6,5% (232 человека). Необходимо отметить положительную динамику к снижению таких происшествий, их количество сократилось на 20,7%, число погибших в таких ДТП – на 13,4%, раненых – на 18,9%.

Почти каждый пятый (18,8%, или 2 713) из имевших признаки опьянения водителей отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Удельный вес погибших в таких происшествиях составил 3,2% (117 человек), что ниже долевого значения 2021 года (4,4%). Количество таких ДТП снизилось на 8,1%, число погибших в них – на 32%, раненых – на 9,9%.

Отдельно необходимо отметить ДТП, причастные к которым водители (с их слов) употребили алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после ДТП. Зарегистрировано 814 (-6,3%) таких ДТП, в которых погибли 47 (-25,4%) и ранены 1 032 (-4,5%) человека (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.

Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения (19), при этом по сравнению с прошлым годом этот показатель несколько увеличился (2021 год – 18,6). Увеличением с 13,6 до 14,4 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 (94,1) (рис. 3.3.8).



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

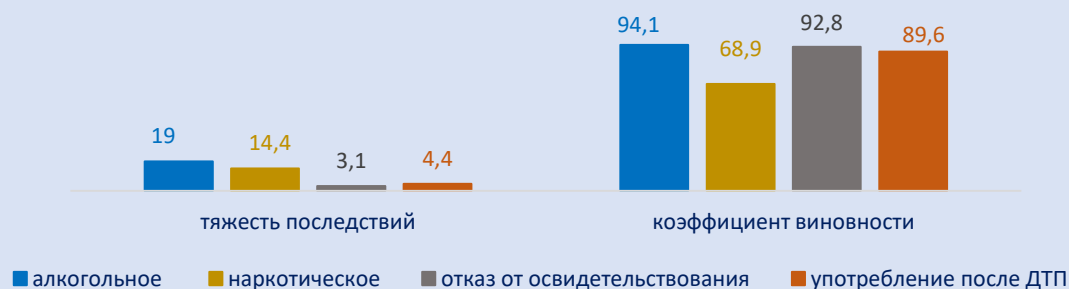


Рис. 3.3.8. Тяжесть последствий и коэффициент виновности в зависимости от вида опьянения (поведения)

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.



Степень алкогольного опьянения

В большинстве (43,2%, или 4 667) ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения они находились в легкой степени опьянения. В 40,7% (4 392) ДТП установлена средняя степень алкогольного опьянения и в 22,6% (2 438) происшествий – тяжелая¹. Однако большая часть (36,9%, или 1 190) погибших приходится на ДТП, в которых участвовали водители в средней степени алкогольного опьянения. На легкую и тяжелую степень опьянения приходится 30,3% (975) и 33,8% (1088) погибших соответственно (рис. 3.3.9).

Наибольшей тяжестью последствий (28,1) характеризуются ДТП с участием водителей, находящихся в тяжелой степени алкогольного опьянения, в них погиб почти каждый четвертый пострадавший. Тяжесть последствий ДТП с участием водителей в легкой и средней степени опьянения значительно ниже и составляет 13,3 и 17,7 соответственно (рис. 3.3.10).

В рассматриваемом периоде отмечается значительное снижение числа погибших в ДТП с участием водителей, находящихся в легкой (-14,8%) и тяжелой (-21,8%) степени алкогольного опьянения. В средней степени опьянения также произошло снижение, однако не такое существенное (4,3%) (рис. 3.3.11).

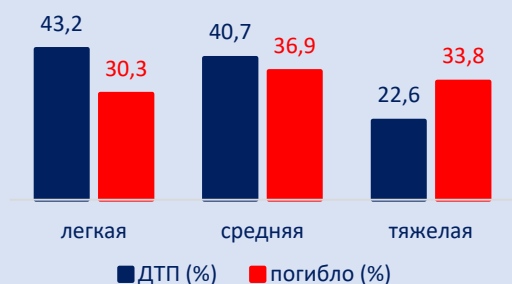


Рис. 3.3.9. Удельный вес ДТП и погибших в зависимости от степени алкогольного опьянения водителя²



Рис. 3.3.10. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от степени алкогольного опьянения водителя



Рис. 3.3.11. Динамика числа погибших в ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения в зависимости от степени опьянения

¹ Показатель степени алкогольной интоксикации сформирован путем сложения данных содержания алкоголя в крови и в выдыхаемом воздухе. Легкая степень алкогольной интоксикации – концентрация алкоголя в крови 0,3-1,5 г/л, в выдыхаемом воздухе – 0,16-0,75 мг/л. Средняя степень – концентрация алкоголя в крови 1,5-3 г/л, в выдыхаемом воздухе – 0,75-1,5 мг/л. Тяжелая степень – алкоголь в крови 3 г/л и более, в выдыхаемом воздухе – 1,5 мг/л и более. «Клинические рекомендации «Острая интоксикация психоактивными веществами» (утверждены Минздравом России в 2020 году).

² Возможно, что в одном ДТП участвовали водители, имеющие разную степень алкогольного опьянения, в результате чего сумма всех соответствующих показателей будет превышать 100%.



Время и место совершения ДТП

В течение года наибольшие значения показателей аварийности с участием водителей, имеющих признаки опьянения, фиксируются в период с мая по август. При этом удельный вес ДТП в общем их количестве в конкретный месяц имеет более высокие значения с период с апреля по октябрь. Несколько иначе распределяется удельный вес погибших в общем их числе в конкретный месяц, наибольший зафиксирован с апреля по июнь – около трети погибших (рис. 3.3.12).

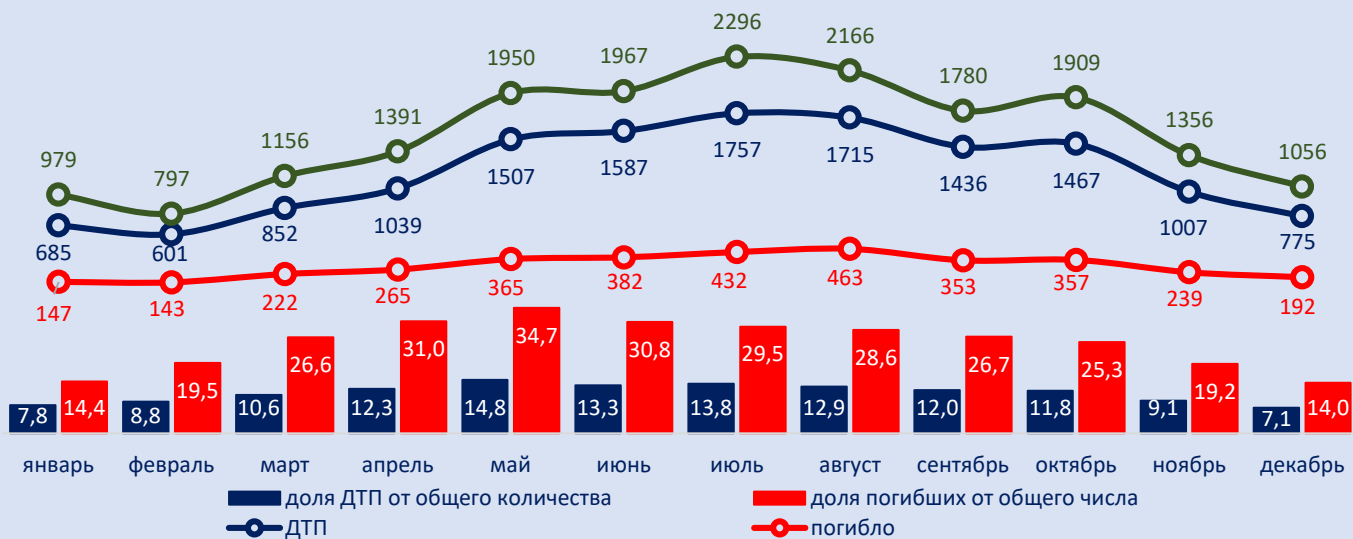


Рис. 3.3.12. Аварийность с участием водителей с признаками опьянения по месяцам

В выходные дни аварийность с участием водителей с признаками опьянения значительно выше. На субботу и воскресенье приходится 41,3% таких ДТП, 41,6% погибших и 42% раненых. Также необходимо отметить, что если с понедельника по пятницу удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения колеблется от 9,4 до 10,8% от общего количества ДТП, то в выходные дни значение значительно выше (в субботу – 15,1%, в воскресенье – 17,4%). В выходные дни почти треть погибших приходится на происшествия с участием водителей, имеющих признаки опьянения (в субботу – 29,2%, в воскресенье – 31,2%) (рис. 3.3.13).



Рис. 3.3.13. 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 2022 года, составили более пятой части (22,4%) в общем массиве ДТП за этот день, что является максимальным в январе. В День защитника Отечества данный показатель достиг отметки 15,6%, что стало максимальным значением в феврале. Международный женский день не характеризуется похожей динамикой, однако удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения накануне праздника достиг отметки 17,8%. Майские праздники также характеризовались высокими показателями. Максимальные значения удельного веса ДТП с участием водителей с признаками опьянения зафиксированы 1 и 2 мая (22,9%), 9 мая (22,6%). Показатель удельного веса ДТП с участием водителей с признаками опьянения в День народного единства составил 12,8%, однако максимальное значение в ноябре зафиксировано в день, следующий за этим праздником 16,9% (рис. 3.3.14).

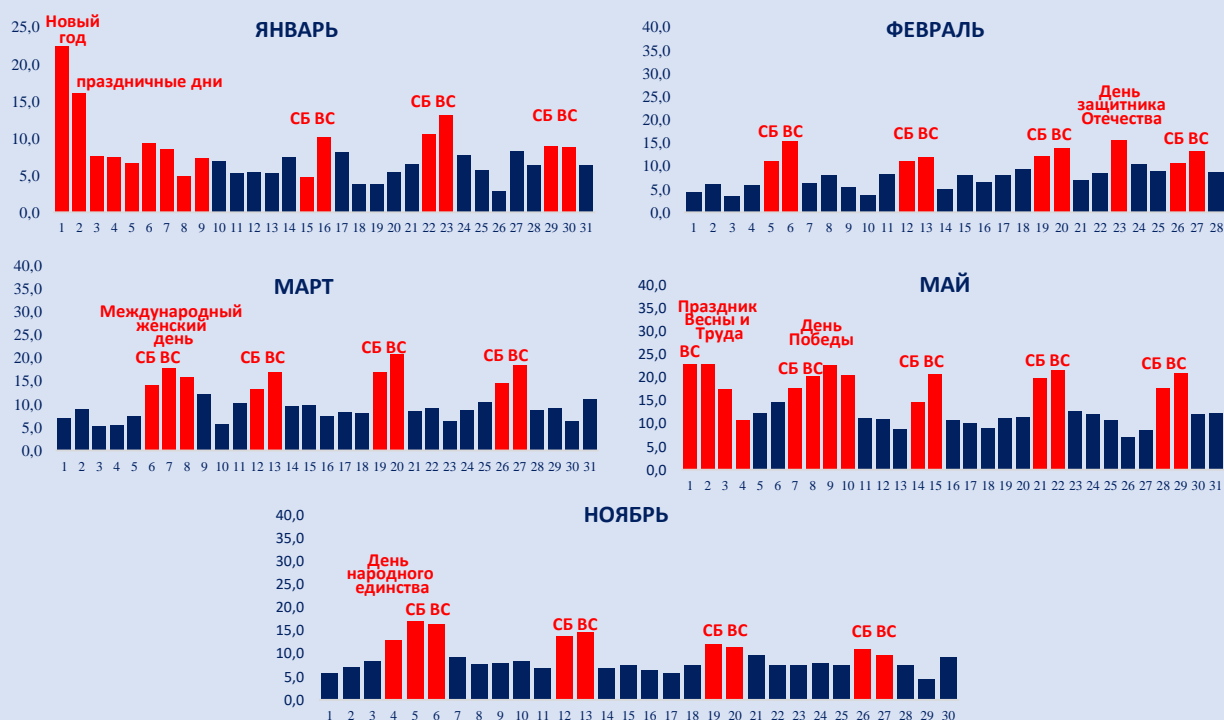


Рис. 3.3.14. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения в общей структуре аварийности в выходные и праздничные дни 2022 года

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 указанный временной период, принимали участие водители с признаками опьянения. Максимальных значений удельный вес достигает с 00:00 до 05:00. Начиная с 07:00 долевое значение заметно снижается примерно в два 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

Январь	3,9	4,0	2,4	4,3	2,0	4,3	4,3	4,4	6,9	6,3	7,2	8,5	11,3	13,4	15,5	17,2	21,9	21,8	30,6	30,9	32,9	17,8	8,2	4,6
Февраль	4,0	3,3	6,1	4,3	3,4	6,1	4,9	7,6	5,5	7,9	7,2	8,5	8,2	12,9	18,8	21,9	25,7	24,3	42,1	24,1	16,7	24,1	12,2	5,2
Март	5,6	4,2	3,6	5,3	6,4	5,6	7,3	10,4	8,7	8,5	9,5	13,9	9,0	16,5	16,0	22,4	28,8	32,4	39,3	35,5	38,2	22,4	14,5	7,0
Апрель	5,7	6,1	3,7	5,2	7,0	5,9	6,5	9,6	8,6	13,7	13,3	13,3	15,3	14,5	22,6	25,1	30,2	38,7	43,0	37,1	41,2	22,4	14,2	6,4
Май	7,8	7,3	4,8	8,2	8,1	9,0	10,9	9,0	12,1	11,5	13,1	16,1	15,4	21,9	19,0	24,6	37,5	36,8	45,7	39,1	40,0	27,9	28,1	9,6
Июнь	5,9	5,5	7,2	8,1	7,1	9,5	8,2	8,5	11,2	10,9	11,9	13,0	16,1	20,6	16,6	23,7	26,7	32,9	35,1	33,1	40,0	32,9	17,0	9,9
Июль	10,2	7,6	6,4	8,2	8,5	8,6	9,4	10,0	9,7	9,3	11,6	13,9	16,7	18,5	18,5	24,9	22,9	30,9	33,2	40,1	35,1	29,2	23,9	10,0
Август	6,4	6,2	6,4	7,1	6,3	8,6	9,7	10,3	11,5	9,5	12,8	12,8	15,2	19,5	18,2	21,4	27,7	26,8	33,2	33,8	32,0	32,3	20,5	6,8
Сентябрь	6,5	5,3	5,0	6,2	7,3	8,4	8,0	9,7	9,8	10,6	11,4	12,7	14,8	13,6	20,7	27,5	26,7	32,6	43,8	29,4	24,8	18,8	19,9	4,4
Октябрь	4,8	6,2	6,2	5,8	7,0	7,7	7,9	9,7	12,1	8,2	10,9	9,9	13,9	16,1	21,7	28,9	28,1	28,6	39,1	36,4	32,1	17,0	18,3	6,4
Ноябрь	4,5	6,1	6,4	5,1	5,6	6,2	6,7	6,0	7,5	8,3	7,9	7,2	10,7	14,5	17,1	21,8	25,0	24,1	35,7	32,7	23,3	17,5	7,1	4,1
Декабрь	2,9	3,4	2,5	3,1	2,8	3,2	4,0	6,2	6,8	7,5	6,6	7,2	8,4	11,2	14,9	17,7	24,7	21,3	35,1	29,4	17,5	13,8	7,6	4,0
	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

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

Январь	10,9	8,6	8,7	6,7	2,6	3,4	11,1	8,7	20,0	9,1	12,4	19,4	11,9	18,4	21,4	23,1	31,3	34,6	44,4	43,8	14,3	18,5	15,6	
Февраль	7,5	15,0	10,0	10,0	16,1	5,1	25,8	21,4	13,5	15,2	9,6	14,3	20,4	17,4	38,9	33,3	37,5	60,0	54,2	40,0	16,7	33,3	25,8	5,7
Март	26,7	13,0	3,1	7,4	15,0	16,7	17,8	35,9	36,6	16,7	31,1	23,1	16,9	44,7	36,1	36,7	51,7	35,7	56,5	50,0	50,0	9,5	15,4	18,2
Апрель	20,0	18,2	14,3	9,5	27,3	6,9	24,2	37,5	43,8	48,1	41,5	30,0	21,3	24,2	23,5	42,2	50,0	26,9	55,0	60,0	72,7	43,8	28,6	20,0
Май	31,0	17,9	25,0	12,0	19,0	16,7	26,3	24,0	35,2	44,8	40,0	42,2	33,3	34,7	36,8	32,1	45,6	59,6	66,7	58,3	45,5	62,5	36,8	16,0
Июнь	2,0	26,3	10,8	24,5	22,2	18,4	23,5	20,8	32,0	26,4	34,0	35,5	27,8	32,9	22,4	49,2	38,9	61,4	56,8	51,2	50,0	45,7	17,2	25,4
Июль	20,5	25,0	15,3	22,2	18,1	26,9	15,0	33,3	22,7	30,0	28,0	35,8	33,8	30,3	32,1	34,7	20,3	39,3	46,3	55,6	45,7	41,9	39,5	18,4
Август	23,4	18,2	15,2	13,4	18,8	16,9	24,7	17,4	39,5	23,0	43,8	33,0	28,2	24,3	28,8	34,8	42,6	33,9	41,5	53,6	37,0	45,5	33,3	17,8
Сентябрь	18,9	17,6	11,4	29,6	14,0	21,4	25,4	35,4	32,3	24,6	21,9	23,2	18,9	18,8	35,6	35,4	36,7	54,2	60,7	37,0	26,7	25,7	30,8	12,1
Октябрь	20,8	12,5	23,7	22,6	20,4	19,0	16,7	17,5	22,9	25,3	19,7	13,2	28,0	29,5	25,8	46,2	43,9	41,5	29,6	37,0	46,9	21,1	47,1	18,0
Ноябрь	10,0	19,0	23,1	7,5	20,4	20,0	16,7	14,3	24,2	15,6	15,8	19,3	17,9	25,0	22,0	24,4	37,0	22,0	46,2	45,8	26,7	22,2	14,5	11,8
Декабрь	5,0	6,7	10,0	1,6	6,1	17,3	8,6	12,7	17,0	11,2	8,5	14,8	10,4	25,0	26,5	28,1	41,7	48,0	47,8	34,8	7,7	7,7	10,2	5,1
	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

В 2022 году почти две трети (65,1%, или 9 389) ДТП с участием водителей с признаками опьянения произошло в населенных пунктах и более третьей части (34,9%, или 5 039) ДТП – вне НП. Однако удельный вес погибших несколько больше вне НП (54%, или 1 921), чем в НП (46%, или 1 639).

В населенных пунктах городского типа зарегистрировано 6 184 ДТП, что составляет почти половину (43%) от общего количества ДТП, участниками которых являлись водители с признаками опьянения. В населенных пунктах сельского типа произошла пятая часть (22%, или 3 205) таких ДТП (рис. 3.3.15).

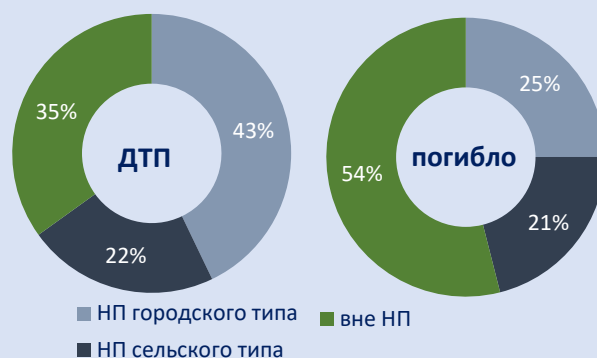


Рис. 3.3.15. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения и погибших в них по местам совершения



Распределение рассматриваемых ДТП среди населенных пунктов городского типа показывает, что 41% (2 515) происходит в столицах субъектов Российской Федерации.

В городских округах произошло 23% (1 415) ДТП. Значительный удельный вес (18%, или 1 119) также имеют административные центры муниципальных районов (рис. 3.3.16).

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. 3.3.17).

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. 3.3.18).



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



Рис. 3.3.17. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения среди всех ДТП, произошедших в населенном пункте конкретного вида



Рис. 3.3.18. 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 619) ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, происходит в административных центрах сельских поселений. Большинство же ДТП зафиксировано в иных сельских поселениях (81%, или 2 586) (рис. 3.3.19).

Среди всех происшествий, совершенных в населенных пунктах сельского типа, доля ДТП с участием водителей с признаками опьянения составила более пятой части (19%). На них приходится почти треть (29,7%) от общего числа погибших на их территории (рис. 3.3.20).



Рис. 3.3.19. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по видам населенных пунктов сельского типа

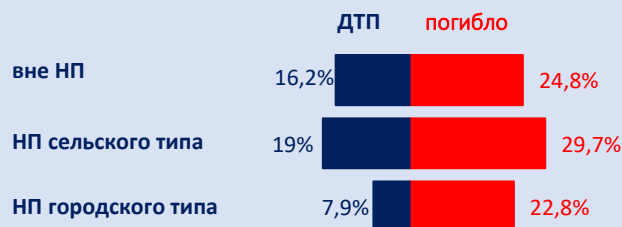


Рис. 3.3.20. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения и числа погибших в них по месту совершения



Почти две трети (60%, или 3 023) из всех ДТП с участием водителей с признаками опьянения вне НП произошло на дорогах регионального или межмуниципального значения. Более четверти (27%, или 1 359) ДТП пришлось на дороги федерального значения, еще 13% (647) ДТП произошло на дорогах местного значения (рис. 3.3.21). Распределение погибших примерно соответствует распределению ДТП. Наибольшее число зарегистрировано на дорогах регионального или межмуниципального значения (59%, или 1 139), на дорогах федерального значения – 31% (591), на дорогах местного значения – 10% (188).

Большинство ДТП¹ с участием водителей с признаками опьянения происходит вблизи индивидуальных (31%, или 3 127) и многоквартирных (17%, или 2 476) жилых домов (рис. 3.3.22).



Рис. 3.3.21. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения вне НП на дорогах различного статуса

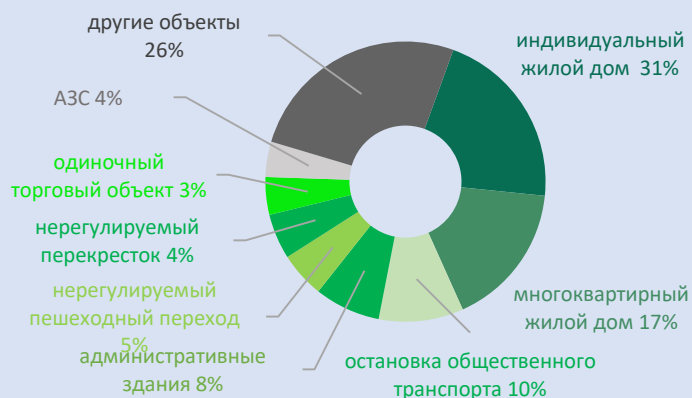


Рис. 3.3.22. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения в зависимости от находящихся вблизи объектов улично-дорожной сети

Характеристика личности водителя, участвовавшего в ДТП и имеющего признаки опьянения

В 9 из 10 ДТП (94%, или 13 506) с участием водителей с признаками опьянения такие водители являлись мужчинами.

Более чем в трети (37%) 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 (77%) участвовавших в ДТП водителей с признаками опьянения имели среднее или среднее специальное образование.

Почти половина (44,4%) водителей с признаками опьянения, участвовавших в ДТП, официально не работали. Почти пятую часть (19,9%) составляют работники непромышленной сферы (торговли, услуг).

Почти в трех четвертях (76%) ДТП² с участием водителей с признаками опьянения они ранее привлекались к административной ответственности за нарушение ПДД.

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.



Транспортное средство

В большинстве (82%) ДТП с участием водителей с признаками опьянения они управляли легковыми автомобилями. Чуть более десятой части (13%) приходится на мототранспорт. На остальные виды ТС приходится 5% (рис. 3.3.23). Вместе с тем почти каждый второй водитель самоходной машины, ставший участником ДТП, имел признаки опьянения. Аналогичным образом почти каждый пятый мотоциклист, ставший участником происшествия, имел признаки опьянения (рис. 3.3.24).

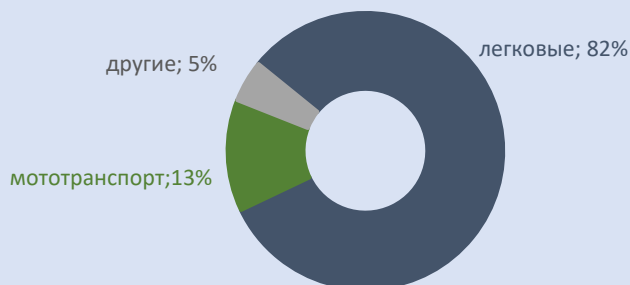


Рис. 3.3.23. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по типу ТС



Рис. 3.3.24. Удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения от всех ДТП с конкретным типом ТС

Почти в четверти (23,1%) всех ДТП с участием водителей с признаками опьянения они управляли ТС, с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет. По пятой части приходится на категории ТС, с выпуска которых прошло от 15 до 20 лет и от 20 до 30 лет (рис. 3.3.25).

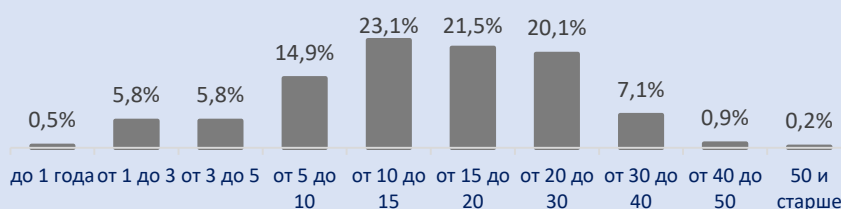


Рис. 3.3.25. Распределение ДТП с участием водителей с признаками опьянения по возрасту ТС

Выявляемость правонарушений, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения

В 2022 году выявлено более 467 тыс. правонарушений, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения, наибольшее количество в мае – 44,2 тыс. В целом выделяется период с мая по август, в котором наблюдается большое количество выявленных правонарушений данного вида. Также необходимо обратить внимание на октябрь, показатели которого значительно превосходят показатели сентября и примерно равны показателям летних месяцев, при этом такая же тенденция наблюдалась в 2021 году (рис. 3.3.26).



Рис. 3.3.26. Количество выявленных административных правонарушений и количество ДТП, связанных с управлением ТС водителями с признаками опьянения



Проведение медицинского освидетельствования на состояние опьянения

В 2022 году отмечается снижение на 12,6% (192 715) числа водителей, направленных на медицинское освидетельствование в целях установления состояния опьянения¹. При этом наблюдается снижение с 59,7% в 2021 году до 57,4% в 2022 году удельного веса случаев, когда водители имели признаки опьянения, но состояние опьянения установлено не было (рис. 3.3.27).

Из числа выявленных в 2022 году случаев опьянения в рамках МОСО в 69% (40 693) установлено алкогольное опьянение, в 29% (17 380) – наркотическое и в 2% (1 347) – опьянение ненаркотическими психоактивными веществами² (рис. 3.3.28). Еще в 22 634 случаях водители, направленные на МОСО, отказались от его прохождения, что составило 11,7% от общего числа водителей, направленных на МОСО.



Рис. 3.3.27. Число водителей, направленных на МОСО, а также доля случаев, когда опьянение не установлено

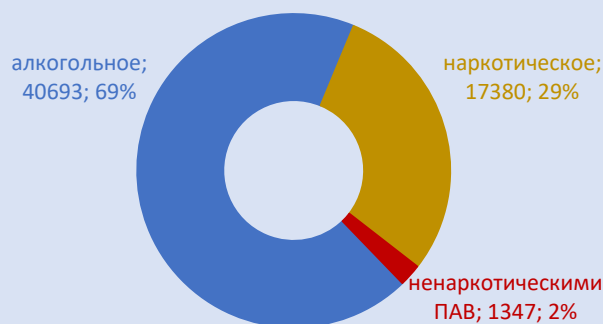


Рис. 3.3.28. Распределение установленных случаев опьянения по видам

3.4. ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП

Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (26,8%, или 29 833) совершено водителями в возрасте 30-39 лет. На эти происшествия также пришлось наибольшее число погибших (26,8%, или 3 194) и раненых (26,9%, или 39 161) (рис. 3.4.1). Наибольшей тяжестью последствий (8,6) характеризуются ДТП, совершенные водителями возрастной группы 70 лет и старше.

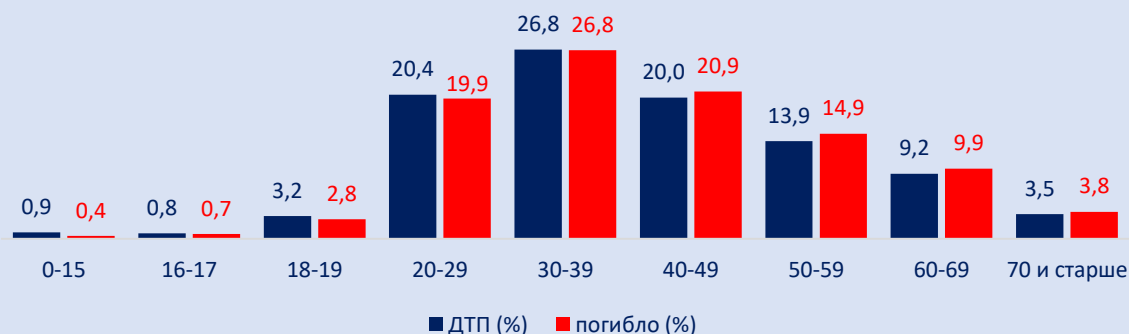


Рис. 3.4.1. Распределение показателей аварийности в зависимости от возраста водителя, виновного в совершении ДТП

¹ Далее – «МОСО».

² Далее – «ПАВ».



Отмечено увеличение основных показателей аварийности по вине водителей в возрасте 60 лет и старше. Количество ДТП увеличилось на 5,9% (14 109), число погибших в них – на 9,5% (1 640), раненых – на 7,9% (18 162). Также возросло 19,6% (983) количество ДТП, 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.

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).

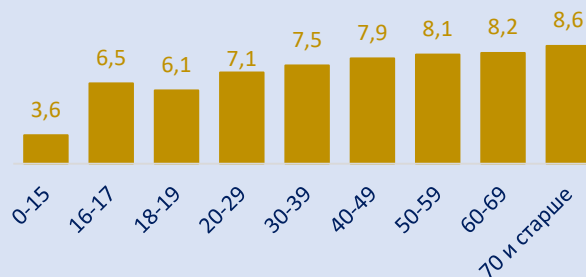


Рис. 3.4.2. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от возраста водителей, виновных в их совершении

При рассмотрении взаимосвязи стажа управления ТС с показателями аварийности по вине водителей установлено, что наибольшее количество (40,5%, или 45 020) 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 (47,2%, или 5 626), превосходит долю самих происшествий (рис. 3.4.3).

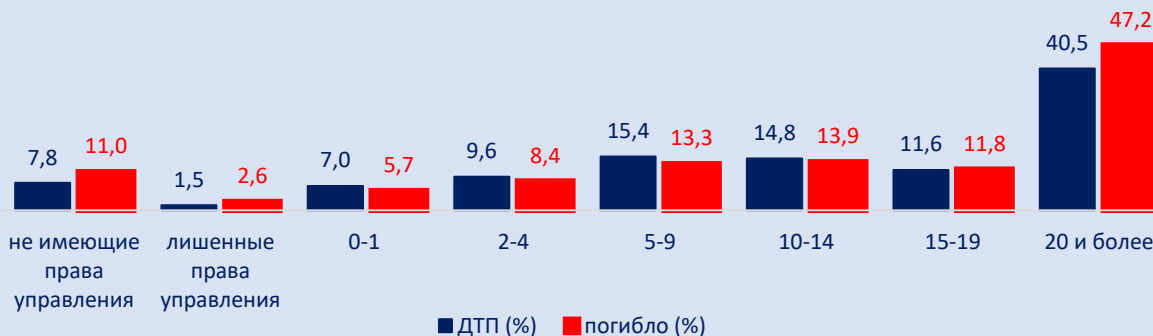


Рис. 3.4.3. Распределение показателей аварийности в зависимости от стажа водителя, виновного в совершении ДТП, и наличия права управления ТС

По вине водителей, не имеющих права управления ТС, совершено 8 726 ДТП, что составляет 7,8% от всех ДТП по вине водителей. Доля погибших, приходящаяся на такие ДТП, в полтора раза выше (11%, или 1 316). Всего с участием водителей, не имеющих права управления ТС, в 2022 году произошло 10 891 (-4,8%) ДТП. Коэффициент виновности¹ данных водителей составил 80, то есть данные водители стали виновными в 8 из 10 ДТП с их участием. Тяжесть последствий ДТП, совершенных водителями, не имеющими права управления ТС (10,5) выше, чем в происшествиях, совершенных водителями, имеющими такое право (7,6).

Водителями, лишенными права управления, совершено 1 622 ДТП, или 1,5% от всех происшествий по вине водителей. Доля погибших, приходящаяся на такие ДТП, в два раза выше и составляет 2,6% (305). Всего с участием водителей, лишенных права управления ТС, произошло 1 938 (-11,3%) 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).

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



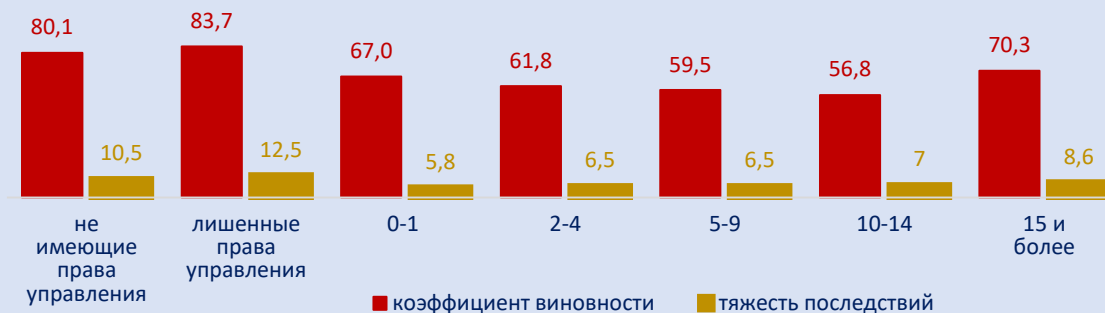


Рис. 3.4.5. Распределение относительных показателей аварийности в зависимости от стажа водителя, виновного в совершении ДТП, и наличия права управления ТС

Третий год подряд отмечается снижение показателей аварийности по вине малоопытных водителей¹. В 2022 году количество ДТП сократилось на 5,1% (7 796), число погибших – на 11,8% (678), раненых – на 4,4% (10 981), при этом число таких водителей в 2022 году увеличилось на 2,2% (2,29 млн).

Показатель числа погибших по вине малоопытных водителей на 10 тыс. малоопытных водителей (аналог социального риска)² снижается. В 2022 году этот показатель составил 2,96, что является наименьшим значением с 2017 года (рис. 3.4.6).

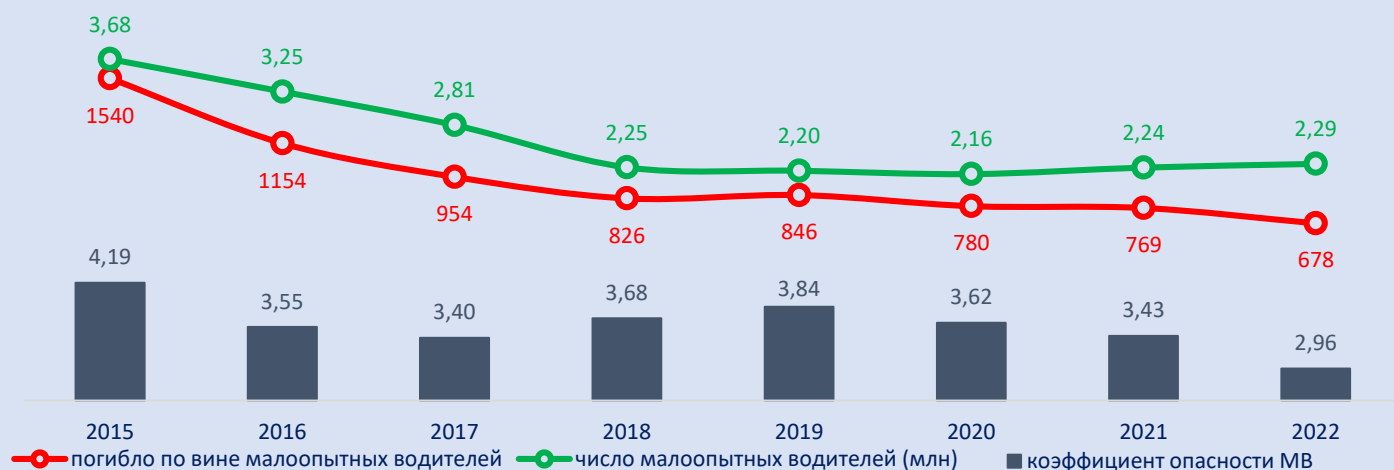


Рис. 3.4.6. Динамика числа малоопытных водителей, числа погибших в ДТП по их вине и коэффициента опасности малоопытных водителей

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 2022 год.

¹ Стаж управления ТС менее двух лет.

² Далее – «коэффициент опасности МВ».



Высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель равен или превышает 65% (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет – 41%).

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 51,3%. Относительно высокие показатели коэффициента виновности наблюдаются при достижении водителями возраста 60 лет. Однако стоит заметить, что водители в возрасте от 60 до 65 лет, имеющие стаж 25 лет и более, все же отличаются несколько меньшими показателями. К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 68,7%, 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, не так значительно отличаются от малоопытных водителей (табл. 3.4.1).

Таблица 3.4.1

**Коэффициент виновности водителей в зависимости от возраста и стажа управления
за период с 2017 по 2022 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	41,0												
18-19	65,6	55,8											
20-24	66,9	61,3	55,8										
25-29	66,1	59,5	55,8	50,7									
30-34	65,8	58,5	55,2	51,6	49,5								
35-39	65,2	59,5	55,1	52,5	51,0	48,8							
40-44	66,4	59,5	56,1	53,8	51,5	50,0	48,6						
45-49	67,0	59,3	55,4	55,3	52,8	50,2	49,9	49,2					
50-54	65,2	62,1	56,5	55,7	54,1	52,6	51,0	49,6	49,3				
55-59	64,8	61,9	57,7	58,4	55,4	55,7	54,7	53,5	50,6	52,5			
60-64	65,8	62,3	62,1	61,7	59,8	59,8	58,1	58,5	56,8	54,8	55,8		
65 и старше	67,3	68,9	68,2	71,2	69,4	69,3	67,7	68,5	68,1	67,2	64,7	68,0	74,5

Стоит отметить, что лица в возрасте до 16 лет, то есть те, которые не могли быть допущены к участию в дорожном движении в качестве водителя механического ТС и, соответственно, не могли иметь стаж управления ТС, имеют один из наиболее высоких показателей коэффициента виновности – 71,6 в 2022 году.

3.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

Второй год подряд наблюдается рост количества ДТП (+4,4%, 5 286) по вине водителей-иностранцев. Увеличилось также число погибших – на 15,8% (499), раненых – на 4,6% (7 019). Рост показателей аварийности происходит на фоне увеличения числа иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывших на территорию страны. По данным ГУВМ МВД России, количество постановок на миграционный учет иностранных граждан и лиц без гражданства в 2021 году увеличилось на 36,6%, в 2022 г. – на 26%. Тенденция к увеличению количества ДТП также отмечалась по 2019 год включительно, и только в 2020 году наблюдалось снижение, связанное с оттоком иностранных граждан из-за действия ограничений, связанных с распространением COVID-19 (рис. 3.5.1).





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

В 2022 году Правительством Российской Федерации¹ установлен запрет на осуществление международных автомобильных перевозок грузов по территории Российской Федерации грузовыми ТС, принадлежащими иностранным перевозчикам, зарегистрированным в иностранных государствах, которые ввели в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц ограничительные меры в сфере международных автомобильных перевозок грузов². В связи с этим наблюдается перераспределение международных грузоперевозок в направлении стран азиатского региона. На фоне данных изменений зафиксирован рост аварийности с участием водителей-иностраннх граждан в ряде федеральных округов, непосредственно граничащих с азиатским регионом, и снижение на территории Южного, Центрального и Северо-Западного регионов страны, традиционно ориентированных на внешнеторговые отношения со странами Европейского союза (табл. 3.5.1).

Таблица 3.5.1

Показатели аварийности с участием водителей-иностраннх граждан по федеральным округам

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Дальневосточный ФО	674	+29,6	68	+62,0	934	+36,2	6,8
Уральский ФО	680	+27,8	82	+67,4	953	+20,5	7,9
Сибирский ФО	595	+15,1	89	+32,8	832	+21,5	9,7
Приволжский ФО	847	+1,1	133	+15,7	1140	+2,2	10,4
Северо-Кавказский ФО	109	+0,9	32	+52,4	168	+13,5	16
Южный ФО	476	-3,3	86	-3,4	686	-9,1	11,1
Северо-Западный ФО	1292	-5,8	86	-6,5	1678	-1,6	4,9
Центральный ФО	3326	-6,0	341	+0,9	4166	-8,0	7,6

Рост всех основных показателей аварийности по вине водителей-иностраннх граждан зафиксирован в 16 субъектах: Алтайском, Красноярском, Пермском, Приморском, Хабаровском, Ставропольском краях, Воронежской, Иркутской областях, Кемеровской области – Кузбассе, Кировской, Курганской, Липецкой, Оренбургской, Свердловской, Ульяновской, Челябинской областях (табл. 3.5.2).

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 30.09.2022 № 1728 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 29 сентября 2022 г. № 681 «О некоторых вопросах осуществления международных автомобильных перевозок грузов».

² Государства-члены Европейского союза, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Украина.



Таблица 3.5.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Алтайский край	33	+10	6	+500	55	+22,2	9,8
Красноярский край	77	+13,2	11	+175	118	+31,1	8,5
Пермский край	29	+52,6	5	+150	30	+20	14,3
Приморский край	199	+43,2	11	+22,2	289	+62,4	3,7
Ставропольский край	33	+13,8	6	+500	57	+23,9	9,5
Хабаровский край	120	+60	4	+33,3	163	+52,3	2,4
Воронежская область	92	+39,4	15	+36,4	123	+18,3	10,9
Иркутская область	74	+4,2	7	+40	106	+14	6,2
Кемеровская область – Кузбасс	52	+33,3	8	+166,7	69	+13,1	10,4
Кировская область	22	+144,4	9	+800	31	+121,4	22,5
Курганская область	16	+166,7	5	+400	17	+88,9	22,7
Липецкая область	23	+21,1	10	+233,3	48	+118,2	17,2
Оренбургская область	25	+47,1	7	+600	34	+47,8	17,1
Свердловская область	158	+23,4	16	+128,6	201	+5,2	7,4
Ульяновская область	16	+60	2	+100	22	+69,2	8,3
Челябинская область	128	+100	13	+225	191	+101,1	6,4

Наибольший удельный вес ДТП, совершенных водителями-гражданами иностранных государств, в общем количестве ДТП, произошедших на территории конкретного региона по вине водителей, отмечен в Магаданской (10,8%, или 18), Московской (11,6%, или 398), Сахалинской (11,3%, или 43) областях, г. Москве (18,8%, или 1 225), г. Санкт-Петербурге (16,9%, или 578) и федеральной территории «Сириус» (10,3%, или 6).

Наибольшее количество ДТП произошло по вине водителей-граждан Республики Узбекистан (1 330), Киргизской Республики (1 282) и Республики Таджикистан (993). Наибольшее число погибших зафиксировано в ДТП, произошедших по вине водителей-граждан этих же государств: Республики Таджикистан – 109, Республики Узбекистан – 107, Киргизской Республики – 62 (табл. 3.5.3).

Таблица 3.5.3

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

	ДТП, кол-во	Погибло, человек	Ранено, человек	Коэффициент виновности ¹
Республика Узбекистан	1330	107	1804	67,3
Киргизская Республика	1282	62	1638	63,2
Республика Таджикистан	993	109	1281	64,7
Республика Армения	376	50	515	63,7
Азербайджанская Республика	284	22	379	67,0
Республика Беларусь	261	44	339	48,4
Украина	206	46	322	63,6
Республика Казахстан	177	29	246	56,5
Туркменистан	69	0	93	61,6
Республика Молдова	57	4	71	62,0
Китайская Народная Республика	30	3	39	61,2
Республика Грузия	27	1	36	62,8
Турецкая Республика	25	1	31	62,5

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



В среднем иностранные водители были виновны в двух третях (66%) от всех ДТП с их участием. Несколько больший показатель отмечен у водителей-граждан Республики Узбекистан (67,3%) и Азербайджанской Республики (67%), относительно низкий – у водителей-граждан Республики Казахстан (56,5%) и Республики Беларусь (48,4%).

Среди всех ДТП по вине иностранных граждан наибольшая доля происшествий (95,2%, или 5 031) зарегистрирована по вине иностранных граждан стран СНГ¹. При этом показатель тяжести последствий выше в ДТП, произошедших по вине водителей-иностранцев, не относящихся к числу стран СНГ, он составляет 6,9 (рис. 3.5.2).



Рис. 3.5.2. Показатели аварийности иностранных граждан

Участвующие в 286 (+2,5%) ДТП водители-граждане иностранных государств имели признаки опьянения, в 257 происшествиях они являлись виновными в их совершении.

Необходимо отметить, что в 21% (60 ДТП) из всех случаев участия водителей-иностранцев 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 6,6%, то есть в три раза ниже.

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



4. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА

В 2022 году с участием легкового транспорта совершено 110 679 ДТП, что составило практически девять десятых (87,4%) от всех ДТП, с участием грузовых ТС – 17 574 (13,9%), с участием автобусов – 7 166 (5,7%), мототранспорта¹ – 10 207 (8,1%). Аналогичная тенденция отмечается и при распределении числа погибших в ДТП по видам транспорта. Наибольшая число (84%, или 11 904) приходится на легковые ТС, более четверти (28,6%, или 4 055) – на грузовые ТС и менее десятой части – на мототранспорт (6,5%, или 926) и автобусы (4,2%, или 602). В отличие от других видов ТС доля погибших в происшествиях с участием грузовых ТС в два раза превышает соответствующую долю ДТП.

Представленное распределение показателей аварийности напрямую взаимосвязано с количеством зарегистрированных ТС того или иного вида в общей структуре автопарка. Доля легковых ТС составляет 83,7% (50 608 838), грузовых ТС – 11% (6 673 348), автобусов – 1,4% (833 860), мототранспорта (категорий L3-L5, L7) – 3,9% (2 337 797) (рис. 4.1).

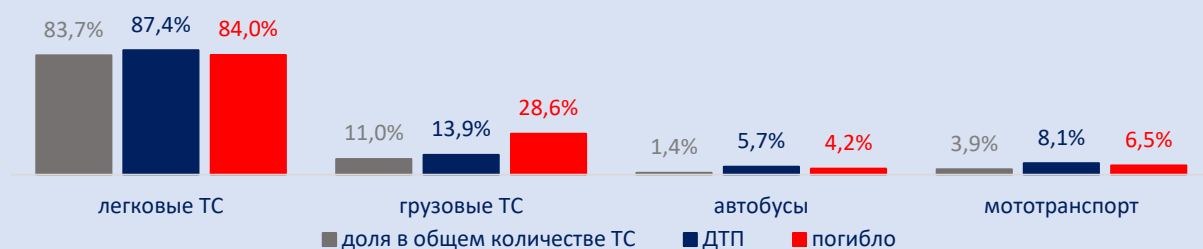


Рис. 4.1. Удельный вес количества ТС по видам и удельный вес ДТП и погибших²

На протяжении последних пяти лет отмечается тенденция к росту количества всех видов зарегистрированных ТС, кроме автобусов. В 2022 году количество легковых ТС увеличилось на 305 тыс. (+0,6%), грузовых ТС – на 9 тыс. (+0,1%), мототранспорта – на 8 тыс. (+0,3%). Количество автобусов в 2022 году снизилось на 10 тыс. (-1,2%), а за период 2017-2022 гг. – более чем на 60 тыс. (-6,9%) (рис. 4.2). При этом, несмотря на снижение в 2022 году, зафиксирован рост числа погибших в ДТП с участием автобусов, однако в ДТП с участием других видов ТС число погибших снизилось.

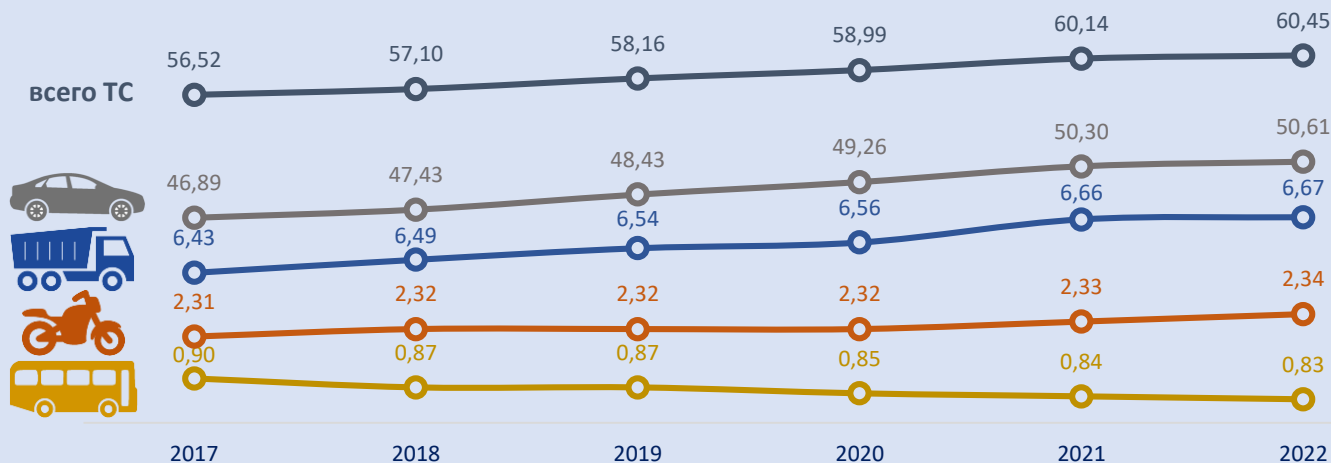


Рис. 4.2. Динамика численности парка ТС (млн)

¹ Включая мотоциклы, 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%.



В целом количество зарегистрированных ТС в 2022 году увеличилось на 0,5% и составило 60,45 млн, однако темп роста значительно снизился по сравнению с предшествующими годами (2021 год – +1,95, 2020 год – +1,44, 2019 год – +1,85). Снижение темпа является следствием изменения геополитической ситуации, из-за которой автомобильная промышленность столкнулась с рядом новых вызовов – существенное падение спроса на автотранспорт, остановка и приостановка ряда автомобильных производств, связанных с решением иностранных производителей об уходе с российского рынка, а также со сложностями в поставках значимых комплектующих материалов¹.

По данным Росстата, в целом производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов в 2022 году снизилось на 44,7%, количество произведенных легковых ТС – на 67% (всего 450 тыс.), автобусов разрешенной максимальной массой более 5 тонн – на 15,2% (всего 12,5 тыс.), грузовых ТС – на 24,3% (всего 141 тыс.).

На фоне спада производства автотранспортных средств отмечен резкий рост потребительских цен на автомобили. По сведениям Росстата, средняя цена нового легкового автомобиля иностранной марки в декабре 2022 года превзошла цену декабря 2021 года на 45,9%, нового легкового отечественного автомобиля – на 28,1%².

Как итог, автомобильный рынок по сравнению с 2021 годом сократился на 58,8%, или на 0,98 млн единиц проданных новых автомобилей. По данным Ассоциации европейского бизнеса, в 2022 году продано около 0,69 млн новых легковых и легких коммерческих автомобилей, тогда как в 2021 году на отечественном рынке реализовано 1,67 млн автомобилей³.

С учетом сложившейся ситуации в автомобильной промышленности перспективы обновления парка ТС вызывают опасения. Необходимо отметить, что в целом значительная доля зарегистрированных ТС уже имеет длительные сроки эксплуатации. Около 25,6% (13 млн) легковых, 41,1% (2,7 млн) грузовых автомобилей, 22,9% (0,2 млн) автобусов и 80,6% (1,9 млн) мототранспортных средств эксплуатируются свыше 15 лет (рис. 4.3).

В соответствии с данными Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года⁴ средний возраст парка автомобилей в 2016-2021 годах увеличивался и в настоящее время превышает показатели других стран. Особенно критична ситуация с устареванием парка в сегменте легких коммерческих автомобилей – 16 лет в 2021 году (возраст парка легких коммерческих автомобилей в государствах-членах Европейского союза (ЕС) в 2020 году составлял 11,9 года), грузовых автомобилей – 21,6 года (ЕС – 13,9 года), автобусов – 16,6 года (ЕС – 12,8 года).

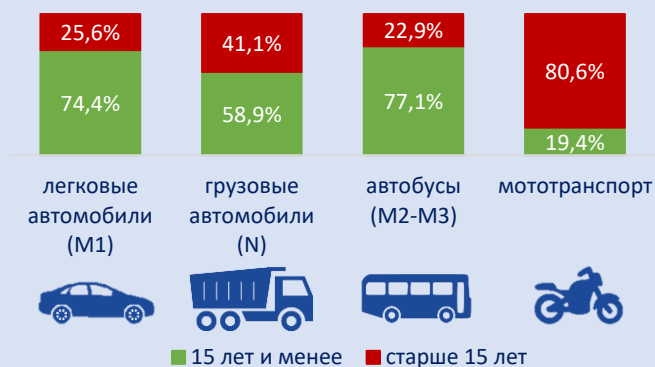


Рис. 4.3. Распределение ТС по возрастам

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года»

² Индекс потребительских цен на непродовольственные товары // URL: <http://bi.gks.ru/biportal/> (дата обращения: 28.03.2023).

³ Пресс-релиз Ассоциации европейского бизнеса по продаже легковых и легких коммерческих автомобилей в России в декабре 2022 года // URL: <https://aebrus.ru/upload/iblock> (дата обращения: 28.03.2023).

⁴ Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года».



Наименьший показатель транспортного риска (1,4) характерен для ТС, с года выпуска которых прошел 1 год и менее. Наибольшее значение (5) имеют ТС, с года выпуска которых прошло 11-15 лет (рис. 4.4). Снижение транспортного риска ТС, с года выпуска которых прошло 16 лет и более (3,2), может быть обусловлено их большей долей в общем количестве ТС (31,9%). При этом часть их эксплуатируется с меньшей интенсивностью либо не эксплуатируется вообще.



Рис. 4.4. Распределение транспортного риска по возрасту ТС

При увеличении срока эксплуатации ТС возрастает тяжесть последствий ДТП и для лиц, находящихся в момент ДТП в салоне ТС (рис. 4.5). Наименьшее значение рассматриваемого показателя отмечается у ТС, с года выпуска которых прошло менее года (5). При этом в целом относительно низкий показатель имеет транспорт, с года выпуска которого прошло 5 и менее лет (не более 6,2). Показатель тяжести последствий возрастает с увеличением срока эксплуатации и достигает наибольшего значения у ТС, с года выпуска которых прошло 16 лет и более (11,2). Тенденция может быть обусловлена тем, что новые ТС, как правило, имеют хорошую техническую надежность и оборудованы современными системами активной и пассивной безопасности.

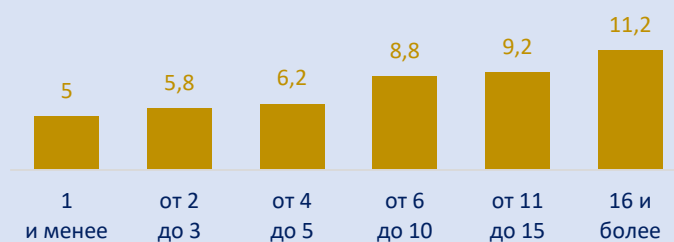


Рис. 4.5. Распределение тяжести последствий для лиц, находящихся в момент ДТП в ТС, в зависимости от срока эксплуатации ТС

На фоне возникновения дефицита новых автомобилей зафиксировано увеличение на 72% (более 195 тыс.) количества автомобилей с пробегом, ввезенных из восточных стран. Основной объем составил японский автопром: Toyota, Mazda, Nissan, Honda, Subaru, Suzuki, часть из которых преимущественно выпускается с правым расположением руля¹. Отчасти это обстоятельство способствовало увеличению на 1,5% (3,4 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 14 196 (-1,5%) происшествий, что составляет десятую часть (11,2%) от всех ДТП, а это в два раза выше доли таких ТС в общей структуре автопарка. В рассматриваемых происшествиях погибли 1 545 (-8,2%) и ранены 19 068 (-0,4%) человек, что составляет более десятой части (10,9% и 11,9% соответственно) от общего числа погибших и раненых. Транспортный риск данных ТС (4,6) в два раза выше, чем ТС с левым расположением рулевого управления (2).

Наибольшее количество ДТП с участием транспортных средств с правым расположением рулевого управления зафиксировано в Красноярском (1 172), Приморском (1 947), Хабаровском (1 085) краях и Иркутской области (1 131). Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в 13 регионах.

Исходя из представленных данных можно предположить, что дальнейшее увеличение ввоза ТС с правым расположением рулевого управления может негативно сказаться на состоянии аварийности, особенно с учетом того, что наибольшая популярность таких ТС традиционно наблюдается в восточной

¹ По данным Дальневосточного таможенного управления.



части страны, где в настоящее время уже осложнилась ситуация с аварийностью из-за переориентации транспортных потоков.

Наибольшее значение показателя транспортного риска отмечается у автобусов (7,2) и грузовых ТС (6,1) и превышает аналогичный показатель для легковых ТС (2,4) в несколько раз (рис. 4.6). Кроме того, по сравнению с прошлым годом автобусы являются единственным видом транспорта, у которого в 2022 году отмечен рост транспортного риска. Росту способствовало одновременное снижение численности парка автобусов и увеличение числа погибших в ДТП с их участием. Учитывая, что в большинстве своем автобусы используются для оказания транспортных услуг населению, профилактика аварийности с их участием заслуживает более пристального внимания.

Распределение тяжести последствий ДТП по видам транспорта говорит о том, что наиболее летальными являются ДТП с участием грузовых ТС – в них погибает почти каждый шестой пострадавший (тяжесть последствий – 15,4). В два раза ниже тяжесть последствий ДТП с участием легковых ТС (7,7) и мототранспорта (7,8), в три раза – с участием автобусов (5,2) (рис. 4.6).

Распределение коэффициента виновности по видам транспорта показывает, что наибольшее значение имеют водители легкового транспорта, они являлись виновными в 82,3% из всех ДТП с их участием. Водители мототранспорта являлись виновными в совершении чуть более половины (59,9%) происшествий с их участием, водители грузовых ТС и автобусов – примерно в половине случаев (51,8 и 48,5% соответственно) (рис. 4.7).

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 4,6%, или 5 880 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, – 1 556 (26,8%), установка на одну ось ТС шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 1 094 (19,2%), неисправность внешних световых приборов – 741 (12,9%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного – 763 (13%), несоответствие шины модели ТС – 458 (7,9%), износ рисунка протектора – 460 (7,8%).

Технические неисправности грузовых ТС фиксировались в 6,4% (2021 год – 8,2%) ДТП от общего количества происшествий с их участием, аналогично доля ДТП с участием автобусов, имеющих



Рис. 4.6. Распределение относительных показателей аварийности по видам транспорта

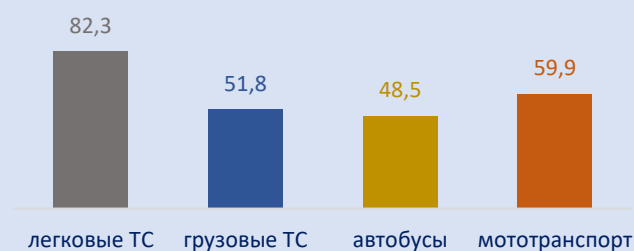


Рис. 4.7. Распределение коэффициента виновности по видам транспорта

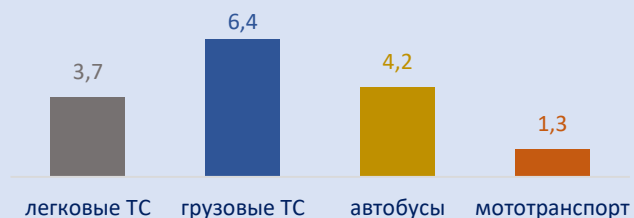


Рис. 4.8. Распределение удельного веса ДТП, в которых фиксировалась техническая неисправность ТС, по видам транспорта



технические неисправности, составила 4,2% (2021 год – 6,2%), легковых ТС – 3,7% (2021 год – 4,7%), мототранспорта – 1,3% (2021 год – 2,1%) (рис. 4.8).

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 (18,6), то есть смертельные травмы получил почти каждый пятый пострадавший.

В связи с тем, что большинство грузовых ТС и автобусов эксплуатируется юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями¹ 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 ТС² 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, принадлежащих ЮЛ или ИП (4,3 и 12,1% соответственно), а также на водителей легковых такси (2,5 и 6,3% 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 периодические, в том числе 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 тракторов, самоходных машин и прицепов к ним. С участием данной техники произошло 544 (-6,4%) ДТП, в которых погибли 96 (-5,9%) и ранены 698 (-4%) человек. Тяжесть последствий ДТП с участием данной техники достаточно высокая (12,1) и уступает только показателю грузовых ТС.

¹ Далее также «ЮЛ» и «ИП».

² Приказ Минздрава России от 15.12.2014 № 835н «Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров» // Российская газета. 28.04.2015. № 90. Далее – «Порядок проведения медицинских осмотров».



4.1. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА

Количество ДТП с участием легковых ТС снизилось на 5,7% (110 679), число погибших в таких ДТП – на 6,4% (11 904), раненых – на 5,6% (141 884) (рис. 4.1.1).

Распределение показателей аварийности с участием легковых ТС по месяцам показывает, что наименьшее количество ДТП, число погибших и раненых зарегистрировано с февраля по апрель. 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 91 070 ДТП, что составляет 71,9% от общего количества ДТП в 2022 году. Доля погибших составила 67,3% (9 542), раненых – 75,4% (120 355). Коэффициент виновности водителей легковых ТС (82,3) выше, чем у водителей других ви ТС.

Наибольшее количество ДТП совершено из-за несоблюдения очередности проезда (22,8%), нарушения скоростного режима (21,3%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (12,7%), неправильного выбора дистанции (12,6%), выезда на полосу встречного движения (11,3%), нарушения правил проезда пешеходного перехода (11,2%). Распределение удельного веса погибших выглядит иначе, по трети приходится на ДТП из-за выезда на полосу встречного движения и нарушения скоростного режима (34,5 и 33,2% 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 (12,2%, или 11 065) ДТП, произошедшем по вине водителей легковых ТС, они имели признаки опьянения. На эти происшествия приходится почти треть (29,2%, или 2 783) от общего числа погибших по вине водителей легковых ТС и более десятой части (12,5%, или 15 031) 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 лицам¹ принадлежат 94,3% (47 681 033), юридическим лицам – 5,3% (2 664 743), индивидуальным предпринимателям – 0,4% (187 400), организациям без прав ЮЛ² – 0,1% (75 662).

Распределение показателей аварийности легковых ТС по форме собственности в общем пропорционально их количеству. С участием легкового транспорта ФЛ произошло 93,8% (103 775) ДТП от их общего количества, с участием ЮЛ – 7,6% (8 362), с участием ИП – 0,9% (942).

Анализ относительных показателей аварийности свидетельствует о том, что в ДТП с участием легкового транспорта ФЛ отмечается наиболее высокое значение показателя тяжести последствий ДТП (7,8), а наибольший транспортный риск приходится на ДТП с участием транспорта ЮЛ (2,5) (рис. 4.1.4).

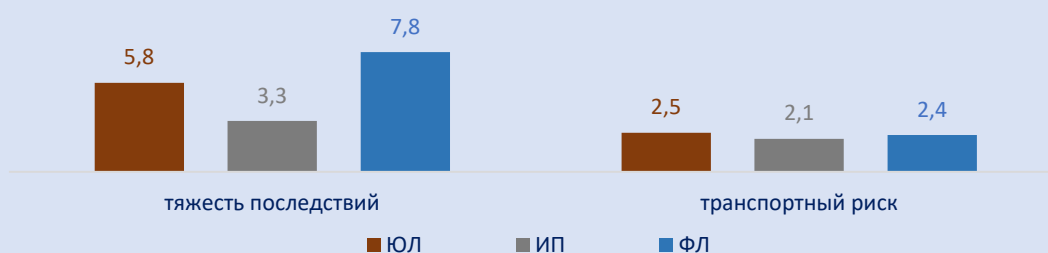


Рис. 4.1.4. Распределение относительных показателей аварийности по форме собственности

4.2. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

Как и в предшествующие годы, в 2022 году абсолютное большинство перевезенных грузов пришлось на автомобильный транспорт – 5 506 млн тонн, или 80% от общего объема грузов, перевезенных всеми видами транспорта³ (рис. 4.2.1). По сравнению с 2021 годом этот показатель увеличился на 0,3%, при том что в целом перевозки грузов сократились на 1,2%⁴.

Несмотря на увеличение востребованности грузоперевозок автомобильным транспортом, отмечено снижение абсолютных показателей аварийности с участием

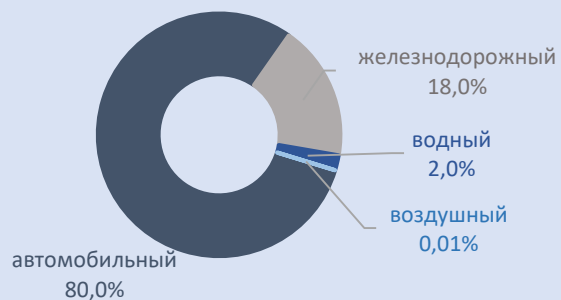


Рис. 4.2.1. Долевое соотношение объема перевезенных грузов по видам транспорта

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 Без учета перевозки грузов трубопроводным транспортом.

⁴ С учетом перевозок грузов трубопроводным транспортом.



грузовых ТС. Количество ДТП сократилось на 3,9% (17 574), число погибших – на 3,5% (4 055), раненых – на 2,7% (22 309) (рис. 4.2.2).

Несмотря на общее снижение, зафиксировано одновременное увеличение трех основных показателей аварийности с участием грузовых ТС в 18 субъектах Российской Федерации, а также в целом в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах (таб. 4.1). Рост числа погибших произошел в 39 регионах.

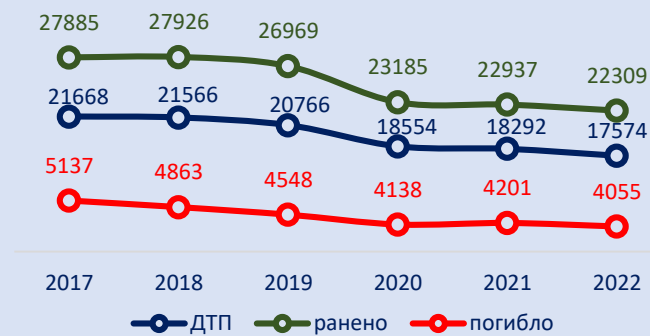


Рис. 4.2.2. Показатели аварийности с участием грузовых ТС

Таблица 4.1

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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Дальневосточный федеральный округ	1137	+1,43	245	+8,89	1453	+5,98	14,4
Сибирский федеральный округ	1959	+2,67	509	+6,93	2482	+3,72	17
Республика Бурятия	103	+9,57	25	+31,58	133	+17,7	15,8
Республика Дагестан	250	+10,13	85	+16,44	353	+16,89	19,4
Кабардино-Балкарская Республика	69	+7,81	20	+11,11	76	+8,57	20,8
Карачаево-Черкесская Республика	47	+27,03	16	+220	61	+52,5	20,8
Республика Коми	104	+7,22	16	+23,08	141	+13,71	10,2
Республика Крым	188	+8,05	43	+43,33	257	+17,89	14,3
Республика Мордовия	113	+31,4	33	+26,92	139	+34,95	19,2
Краснодарский край	927	+3,46	223	+8,25	1176	+2,17	15,9
Амурская область	206	+17,05	55	+52,78	268	+25,82	17
Белгородская область	169	+22,46	44	+41,94	218	+29,76	16,8
Вологодская область	171	+0,59	35	+45,83	234	+5,88	13
Воронежская область	354	+9,6	112	+27,27	444	+10,45	20,1
Ивановская область	99	+6,45	18	+12,5	126	+7,69	12,5
Кемеровская область-Кузбасс	331	+3,76	98	+66,1	447	+1,36	18
Орловская область	104	+9,47	30	+11,11	128	+5,79	19
Ростовская область	404	+10,38	138	+8,66	485	+10,23	22,2
Томская область	64	+3,23	29	+26,09	75	+36,36	27,9
Ульяновская область	136	+1,49	58	+61,11	174	+3,57	25

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 (10,9% – ДТП, 12,9% – погибших). Данная тенденция сохраняется на протяжении последних лет (рис. 4.2.3).



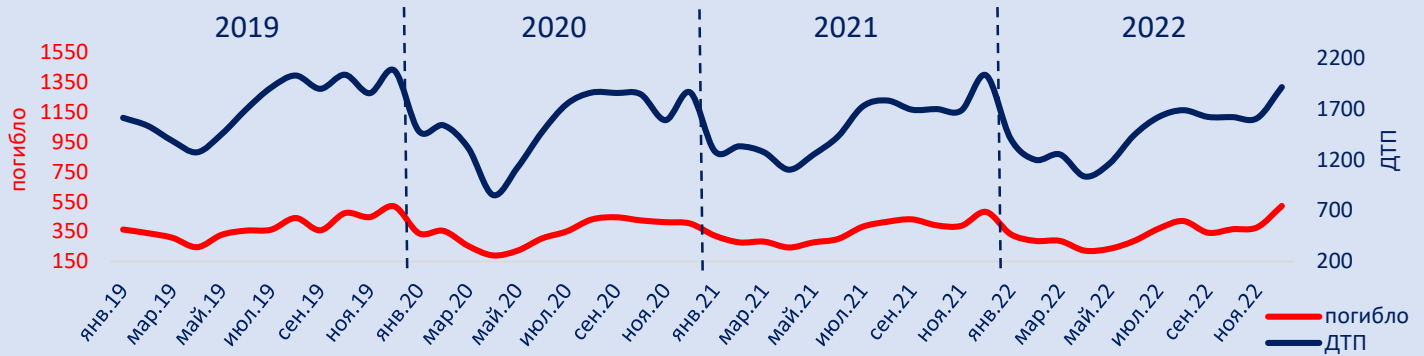


Рис. 4.2.3. Динамика количества ДТП и числа погибших в ДТП с участием грузового транспорта по месяцам

В распределении показателей аварийности по дням недели у грузового транспорта также отмечаются некоторые особенности. Так, в отличие от распределения показателей всей аварийности, наибольшее число погибших в ДТП с участием грузовых ТС отмечается в пятницу (15,6%), а одно из минимальных – в воскресенье (13,5), при этом данная закономерность наиболее выражена в распределении ДТП – максимум в пятницу (16,3%), минимум – в воскресенье (10,7%) (рис. 4.2.4). Данное распределение может быть обусловлено режимом работы грузополучателей и отправителей.

Несмотря на минимальные долевые значения ДТП и погибших в воскресенье, в этот день недели зафиксировано максимальное значение показателя тяжести последствий (17,9).

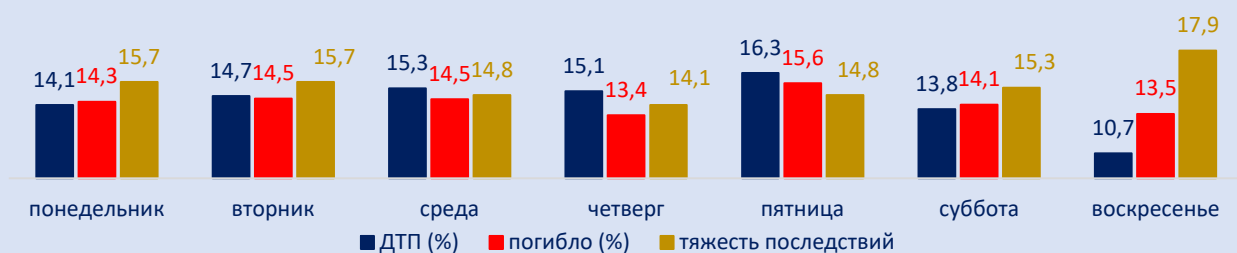


Рис. 4.2.4. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от дня недели

Девять из десяти (90,8%) 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 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 (65,6%, или 11 530) и наезды на пешеходов (13,3%, или 2 335). 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. Также доля наездов на стоящее ТС в общей структуре аварийности грузовых ТС (9,2%) в 3 раза превышает аналогичный показатель для других видов ТС (3%) (рис. 4.2.6).

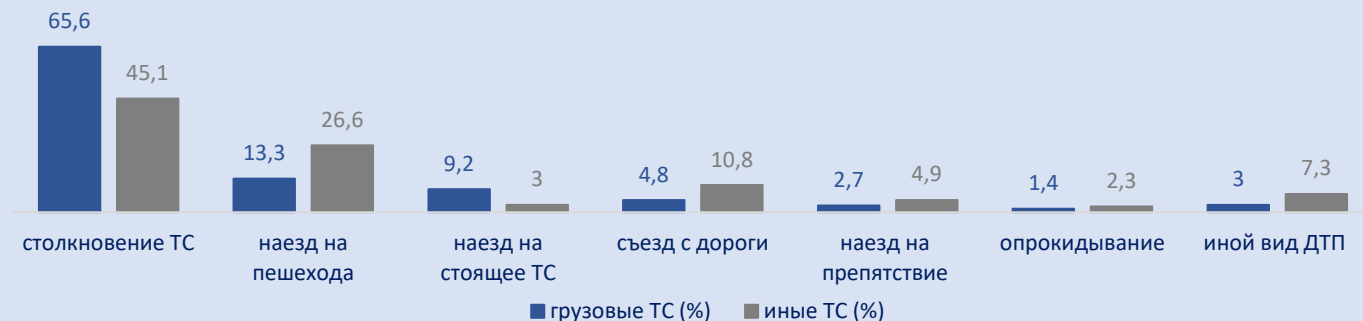


Рис. 4.2.6. Соотношение удельного веса ДТП с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от вида ДТП

Доля наездов на пешеходов среди всех ДТП с участием грузовых ТС (13,3%) в два раза ниже, чем среди ДТП с участием иных видов ТС (26,6%). 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.

Наибольшее значение показателя тяжести последствий ДТП с участием грузовых ТС имеют наезды на пешеходов (26,3), при этом оно превышает значение аналогичного показателя для иных видов ТС (9,1) почти в 3 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 наезд на стоящее ТС (грузовые ТС – 15,7, иные ТС – 9,1), столкновение ТС (грузовые ТС – 14,5, иные ТС – 6,9), наезд на препятствие (грузовые ТС – 12, иные ТС – 8,9) (рис. 4.2.7).

Обратным образом складывается ситуация со съездами с дороги (грузовые ТС – 9,9, иные ТС – 11,4) и опрокидываниями (грузовые ТС – 7,2, иные ТС – 9,1). Меньшие значения тяжести последствий ДТП с участием грузовых ТС по сравнению с иными видами транспорта обусловлены их массогабаритными особенностями, а также тем, что данные виды ДТП не предполагают механического взаимодействия с другими участниками дорожного движения и транспортными средствами.

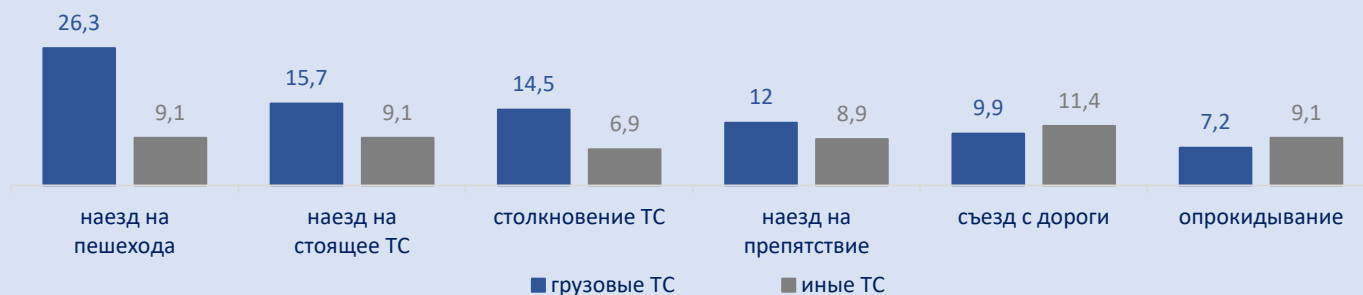


Рис. 4.2.7. Соотношение тяжести последствий ДТП с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от вида ДТП



На дорогах вне населенных пунктов произошла почти половина (47,4%, или 8 333) ДТП с участием грузовых ТС, при этом доля погибших в полтора раза выше и составляет более двух третей (69,5%, или 2 819). Тяжесть последствий ДТП с участием грузовых ТС, произошедших вне НП (20,4), превышает показатели как НП городского, так и сельского типа (7,6 и 16,1 соответственно) (рис. 4.2.8)

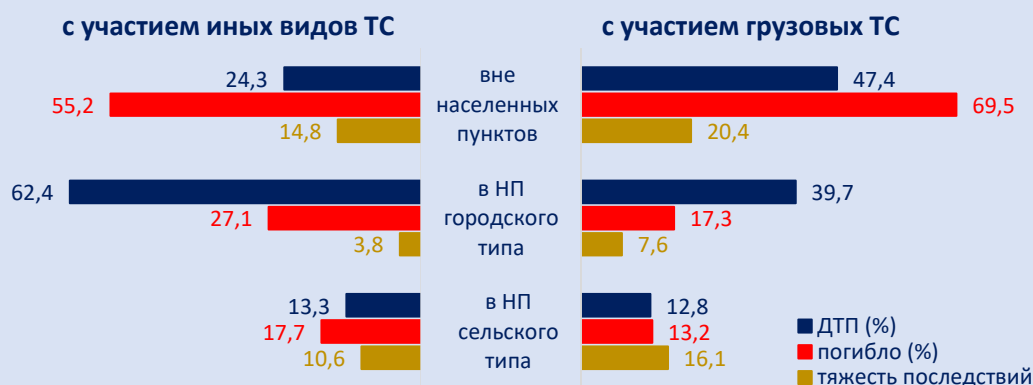


Рис. 4.2.8. Соотношение показателей аварийности с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от места совершения ДТП

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 (24,3%). 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 (34,1%, или 6 000) и погибших (50,6%, или 2 051) в общей структуре аварийности с участием грузовых ТС приходятся на происшествия с участием седельных тягачей. Данные происшествия также характеризуются наибольшим показателем тяжести последствий (21,5) (рис. 4.2.9).

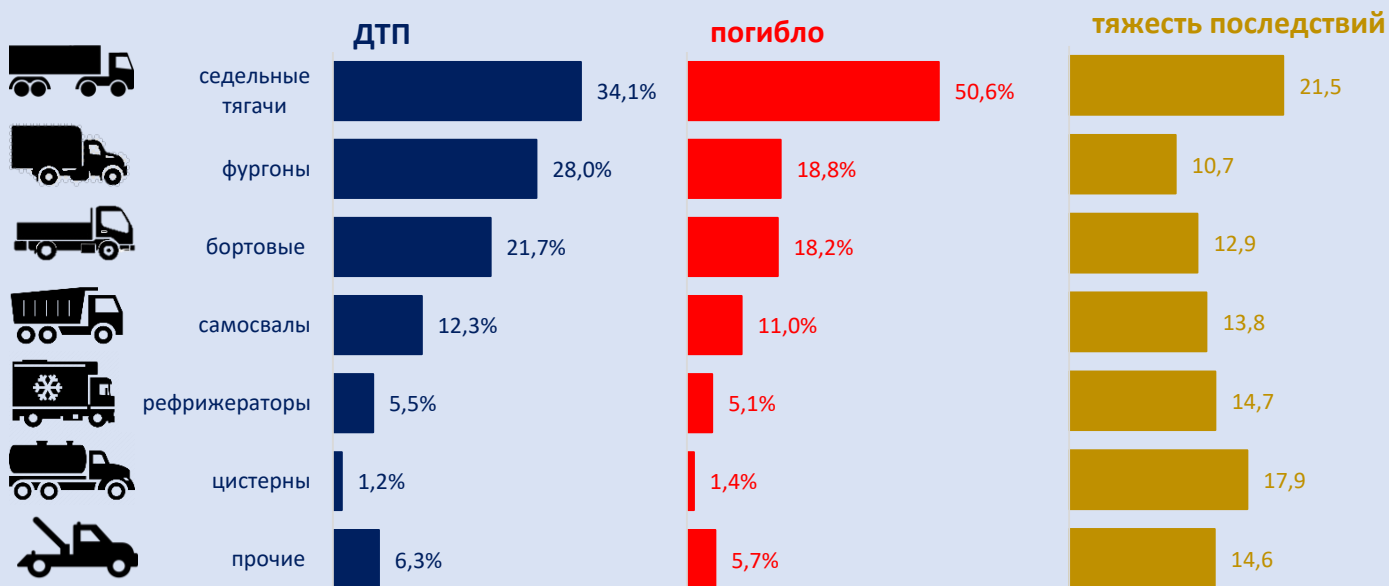


Рис. 4.2.9. Распределение показателей аварийности в зависимости от конкретного вида грузовых ТС¹

¹ 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% (4 924), при этом доля погибших в полтора раза меньше (18,8%, или 763). Тяжесть последствий ДТП с участием данного вида грузовых ТС в сравнении с другими самая низкая (10,7).

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 (37,6%) произошла с участием фургонов, в НП сельского типа и на дорогах вне НП – с участием седельных тягачей (33,8 и 47% соответственно). Несмотря на это, во всех местах наибольшая доля погибших приходится на происшествия с участием седельных тягачей (НП городского типа – 30,4%, НП сельского типа – 44,2%, дороги вне НП – 56,8%). Однако стоит уточнить, что в НП городского типа доли погибших в ДТП с участием седельных тягачей и фургонов практически равны (30,4 и 29,4% соответственно) (рис. 4.2.10).



Рис. 4.2.10. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в различных местах совершения ДТП в зависимости от вида грузовых ТС

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 (57,2%), а число погибших в них – две трети (66,1%), то на РиММАД долевое значение уже не такое значительное (ДТП – 31,2%, погибшие – 38,7%). Сопоставимые доли происшествий на РиММАД вне НП уже приходятся на случаи участия фургонов (24,1%) и бортовых ТС (21,9%). На участках МАД вне НП по четверти происшествий приходятся на случаи участия седельных тягачей (25,1%), бортовых ТС (24,9%) и самосвалов (27,9%) (рис. 4.2.10).

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, то значительная доля происшествий в городах приходится именно на данный вид грузовых ТС.

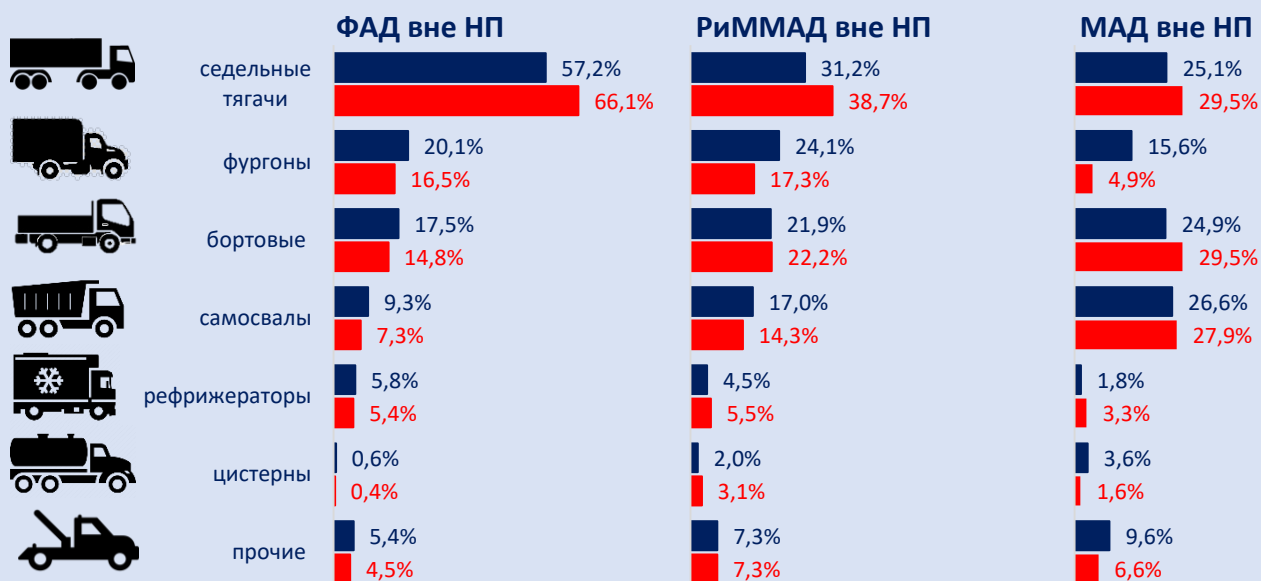


Рис. 4.2.10. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в различных местах совершения ДТП в зависимости от вида грузовых ТС

По вине водителей грузовых ТС совершено 9 095 (-2,7%) ДТП, в которых погибли 1 406 (-1,2%) и ранены 11 384 (-1,4%) человека. По сравнению с 2021 годом коэффициент виновности водителей грузовых ТС практически не изменился (2021 год – 51,1, 2022 год – 51,8).

Наибольшее количество ДТП совершено из-за неправильного выбора дистанции (22,3%, или 2 025), нарушения скоростного режима (19,8%, или 1 805), несоблюдения очередности проезда (13,7%, или 1 242), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (11,6%, или 1 051) и выезда на полосу встречного движения (10%, или 905). При этом распределение удельного веса погибших в ДТП по вине водителей грузовых ТС показывает, что по четвертой части погибших приходится на нарушение скоростного режима (25,9%, или 364) и выезд на полосу встречного движения (24%, или 337). ДТП, совершенные из-за данных нарушений, имеют наиболее высокие значения показателя тяжести последствий (14,2 и 20,2 соответственно) (рис. 4.2.11).

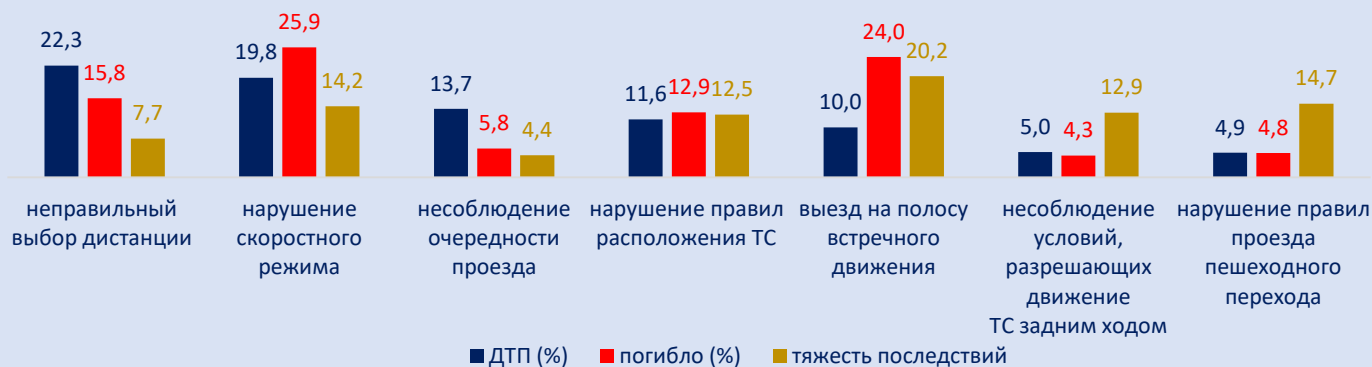


Рис. 4.2.11. Распределение показателей аварийности водителей грузовых ТС по видам нарушений ПДД



Увеличение показателей аварийности отмечено из-за нарушения скоростного режима движения (ДТП – на 5,7%, погибших – на 15,6%, раненых – на 10%), несоблюдения условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (ДТП – на 7,5%, погибших – на 32,6%).

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. При том 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 (30,7%) является минимальной по сравнению с аналогичными показателями других месяцев (рис. 4.2.12). 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. 4.2.12. 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 57,5% (3 838 794), ЮЛ – 40,8% (2 720 078), ИП – 1,1% (70 512), организациям без прав юридического лица – 0,7% (43 964).

Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС различных форм собственности в общем пропорционально их зарегистрированному количеству. На ДТП с участием грузового транспорта ФЛ приходится 58,5% (10 280) от всех ДТП с участием грузового транспорта и 54,5% (2 210) от всех погибших в таких ДТП. Для ЮЛ доля ДТП составляет 40,8% (7 166), доля погибших – 44,6% (1 809).

Отдельного внимания заслуживают показатели грузового транспорта ИП. При доле 1,1% в общем количестве зарегистрированных грузовых ТС доля ДТП в 4 раза выше и составляет 4,4% (770). Доля погибших еще более значительна – 7,1% (286) (рис. 4.2.13)



Рис. 4.2.13. Соотношение зарегистрированных грузовых ТС по форме собственности и показателей аварийности с их участием



Анализ относительных показателей аварийности с участием грузовых ТС показывает, что ДТП с участием грузового транспорта ИП также характеризуются наиболее высокими значениями тяжести последствий (23,3) и транспортного риска (40,6). Значения коэффициента виновности у всех рассматриваемых категорий почти равны и показывают, что водители были виновны чуть более чем в половине ДТП (рис. 4.2.14).

Зафиксировано увеличение на 4,3% (411) количества ДТП по вине водителей грузовых ТС, принадлежащих ИП. При этом число погибших в таких происшествиях увеличилось более значительно – на 17,8% (119). Также увеличилось количество ДТП по вине водителей ТС, принадлежащих ЮЛ (+1,8%).

В 2022 году отмечено увеличение на 6,3% (441) количества ДТП, совершенных водителями грузовых ТС с признаками опьянения, на 1,5% (134) – числа погибших и на 2% (515) – раненых в таких ДТП. При этом количество происшествий по вине водителей ТС, эксплуатируемых ЮЛ, увеличилось на 20% (150), число погибших в них – на 2% (50), раненых – на 37,2% (177).

На четверть (-25,7%, 1 129) 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 23% (334), раненых – на 25,9% (1 459). Однако такие происшествия по-прежнему имеют высокую тяжесть последствий, из всех пострадавших в них погибает почти каждый пятый.

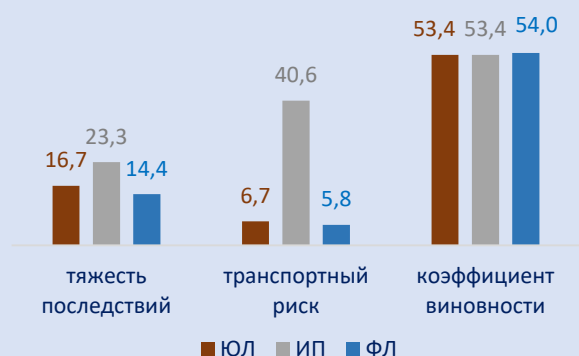


Рис. 4.2.14. Распределение относительных показателей аварийности с участием грузовых ТС по форме собственности

4.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ

В 2022 году отмечено снижение на 2,2% (7 166) количества ДТП с участием автобусов, а также на 2,2% (10 910) числа раненых в них, однако число погибших увеличилось на 11,7% (602) (рис. 4.3.1). Тяжесть последствий таких ДТП увеличилась и составила 5,2.

Рост числа погибших отмечен почти в каждом втором регионе (41). Более чем в два раза увеличилось число погибших в республиках Бурятия (+150%, 5), Мордовия (+133,3%, 7), Саха (Якутия) (+200%, 3), Северная Осетия-Алания (+150%, 5), Чувашской Республике (+133,3%, 7), Красноярском (+110%, 21), Хабаровском (+114,3%, 15) краях, Астраханской (+150%, 5), Белгородской (+333,3%, 13) областях, Кемеровской области – Кузбассе (+112,5%, 17), Саратовской (+233,3%, 10), Ульяновской (+450%, 22) и Ярославской (+125%, 9) областях.

Рост всех основных показателей аварийности с участием автобусов отмечен в 15 регионах (табл. 4.3.1).

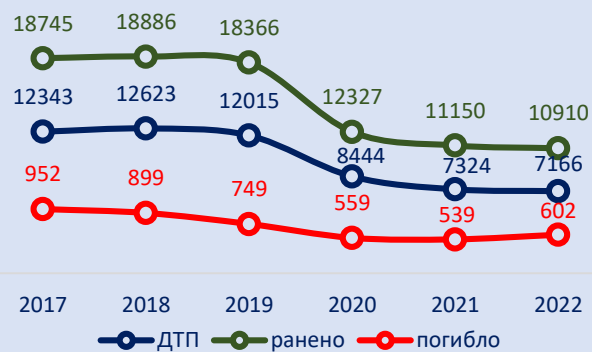


Рис. 4.3.1. Показатели аварийности с участием автобусов



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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Дагестан	61	+27,1	22	+69,2	140	+102,9	13,6
Белгородская область	50	+31,6	13	+333,3	79	+43,6	14,1
Владимирская область	106	+43,2	8	+33,3	194	+21,3	4
Кемеровская область - Кузбасс	188	+2,7	17	+112,5	296	+8,8	5,4
Ленинградская область	95	+9,2	18	+28,6	170	+14,1	9,6
Липецкая область	54	+1,9	6	+100	96	+26,3	5,9
Орловская область	39	+30	3	+50	67	+26,4	4,3
Свердловская область	165	+13,8	17	+21,4	241	+5,2	6,6
Тульская область	99	+1	8	+60	193	+9	4
гор. Москва	708	+9,4	16	+6,7	910	+14	1,7

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).

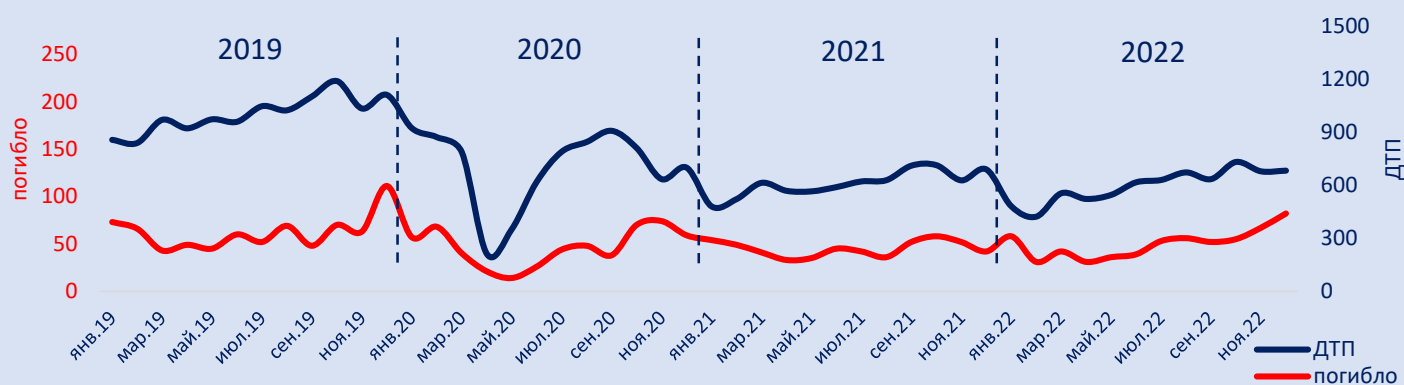


Рис. 4.3.2. Распределение показателей аварийности с участием автобусов по месяцам

Наибольшее количество ДТП с участием автобусов зарегистрировано в будние дни, при этом максимальные показатели аварийности зафиксированы в пятницу (ДТП – 16,3%, или 1 167, погибшие – 13,3%, или 80 человек). 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 – 7,7, в воскресенье – 8,3) (рис. 4.3.3).

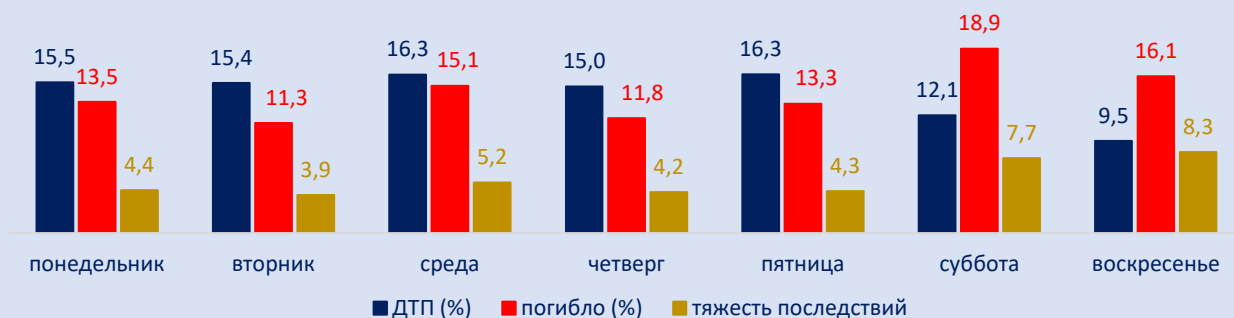


Рис. 4.3.3. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от дня недели



В светлое время суток произошло три четверти (77,6%, или 5 560) ДТП, при этом доля погибших несколько ниже и составляет 53,7% (323). В темное время суток совершено менее четверти (22,4%, или 1 606) ДТП, однако доля погибших составила почти половину (46,3%, или 279). Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (10), почти в три раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (3,7).

Вместе с тем почти треть (29,1%, или 175) погибших в ДТП с участием автобусов погибли в темное время суток в местах с отсутствующим освещением. Тяжесть последствий таких ДТП составила 19,7 (рис. 4.3.4).

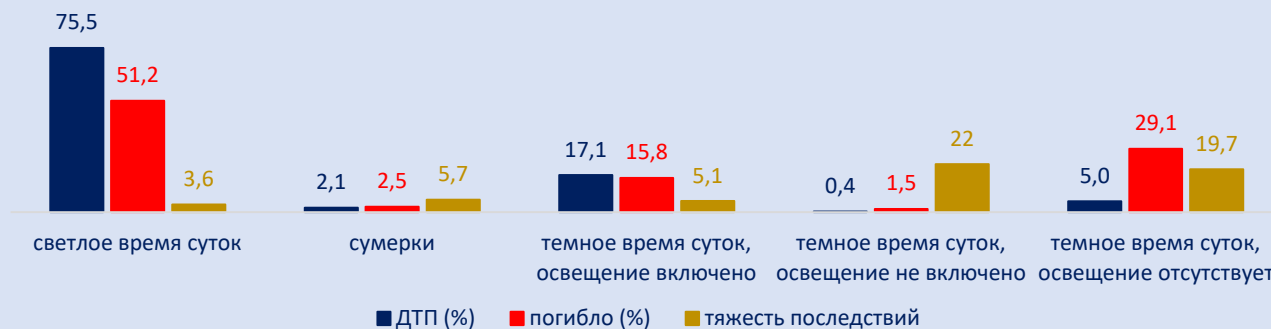


Рис. 4.3.4. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от освещенности

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 (42,5%, или 3 046) от всех происшествий с участием автобусов. На них пришлось более половины (53,3%, или 321) от всех погибших.

Почти треть (32,4%, или 2 321) ДТП пришлось на падение пассажира. Однако доля погибших на порядок ниже и составляет 1,5% (9). При этом среди всех падений пассажира (для всех видов ТС) на ДТП с участием автобусов приходится почти три четверти (74,7%), что является отличительной особенностью аварийности с участием автобусов.



Седьмая часть ДТП (14,7%, или 1 051) – наезды на пешеходов. При этом удельный вес погибших (30,2%, или 182), приходящийся на данный вид ДТП, в два раза превышает удельный вес происшествий. Данные ДТП характеризуются высоким значением тяжести последствий (16,6) (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 (87,7%, или 6 283), на них приходится почти половина (48,7%, или 293) погибших. Вне НП зарегистрировано около десятой части (12,3%, или 883) происшествий, при этом на них пришлось более половины (51,3%, или 309) от всех погибших в ДТП с участием автобусов. Тяжесть последствий происшествий вне НП почти в четыре раза больше (12,3) по сравнению с ДТП в НП (3,3).

Наибольшее количество (93,8%, или 5 896) из всех ДТП в НП произошло в НП городского типа. В НП сельского типа совершено незначительное количество (6,2%, или 387) происшествий, однако доля погибших в них составляет почти четверть (24,9%, или 73) от всех погибших в ДТП с участием автобусов в НП. Тяжесть последствий ДТП в сельских НП (9,9) более чем в 3 раза выше аналогичного показателя для ДТП в городских НП (2,7).

На местных дорогах¹ произошло подавляющее большинство ДТП (81,3%, или 5 824), на которые пришлось более трети (35,5%, или 214) погибших. На ФАД пришла почти треть погибших (32,6%, или 196), при том что доля ДТП на этих дорогах составляет только 8% (572). Тяжесть последствий на ФАД (11,1) выше, чем на других по значению дорогах (региональные и межмуниципальные – 10,9; местные – 2,7) (рис. 4.3.7).

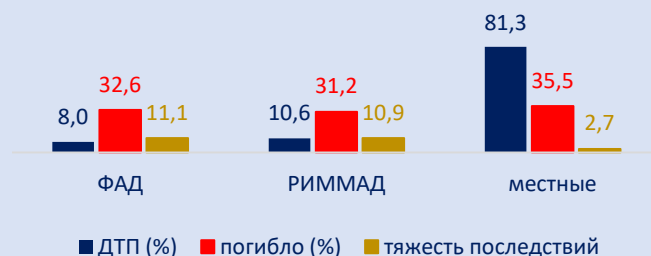


Рис. 4.3.7. Распределение показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от значения дороги

Доля ДТП, имевших место на остановках общественного транспорта, составила почти пятую часть (17,1%, или 1 223) от всех происшествий, при этом более трех четвертей из них (67,1%, или 821) связаны с падением пассажира.

Количество ДТП из-за нарушений ПДД водителями автобусов увеличилось незначительно (+0,2%, 3 472), однако число погибших в таких происшествиях возросло на 8,4% (180), раненых – на 1,3% (5 394).

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями автобусов, являются нарушения скоростного режима движения² (22,5%, или 782) и неправильный выбор дистанции (18,7%, или 648). Наибольшая тяжесть последствий отмечена в ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения (10,9) (табл. 4.3.2).

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.



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	782	+7,27	49	+104,17	1397	+5,59	3,4
Неправильный выбор дистанции	648	+0,93	17	+54,55	1261	+8,61	1,3
Несоблюдение очередности проезда	245	-21,22	10	-54,55	370	-20,94	2,6
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	255	-16,94	17	-19,05	565	-3,42	2,9
Невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения	389	+34,14	9	+12,5	388	+28,9	2,3
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	283	+5,2	24	стаб.	275	+4,17	8
Выезд на полосу встречного движения	104	+19,54	29	+16	236	-8,17	10,9

Наибольшим удельным весом виновно совершенных ДТП характеризуются водители автобусов, относящиеся к возрастным группам 21-24 года, а также 60 лет и старше. По вине указанных водителей произошла почти половина происшествий с их участием.

Распределение по стажу управления ТС показывает, что наиболее склонны к совершению нарушений водители, имеющие стаж до 4 лет включительно, либо 40 лет и более (в среднем виновны в половине ДТП, в которых участвовали) (рис. 4.3.8).

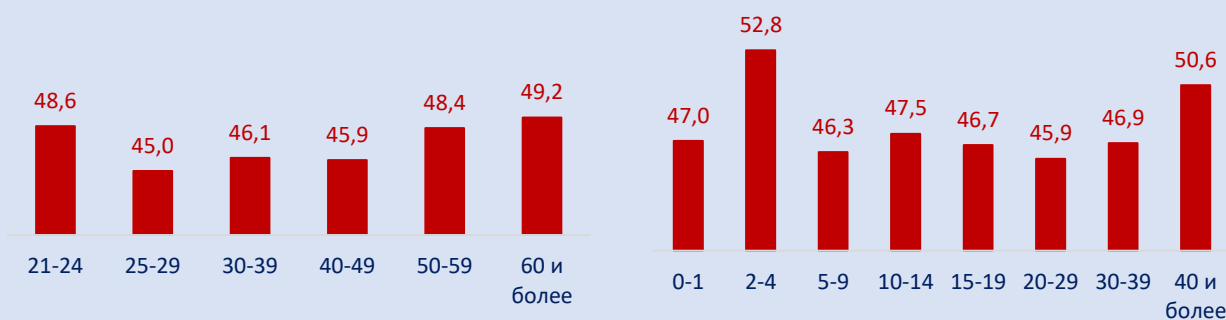


Рис. 4.3.8. Коэффициент виновности водителей автобусов в зависимости от возраста и стажа управления

Увеличилось (+9,7%, 68) количество ДТП с участием водителей автобусов, имеющих признаки опьянения. В них погибли 16 (+77,8%) и получил ранение 141 (+24,8%) человек. Тяжесть последствий таких ДТП составила 10,2. Данные водители были виновны в трех четвертях происшествий (75%, или 51).

Отмечен рост количества ДТП с участием автобусов, водители которых допустили нарушение режима труда и отдыха (+47,7%, 195). Увеличилось число погибших и раненых в таких происшествиях на 13,6% (25) и 30,8% (344) соответственно. Почти половина (48,7%, или 95) ДТП, в которых водителями автобусов допущено нарушение режима труда и отдыха, совершена по их вине. Почти в трех четвертях таких ДТП (84,2%, или 80) 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, – 74 (24,4%), неисправность внешних световых приборов – 40 (13,2%), установка на одну ось ТС шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 49 (16,2%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного, установка дополнительных предметов или нанесение покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя, – 18 (5,9%), износ рисунка протектора – 34 (11,2%).

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 2022 году имели значение 6,7, что почти в полтора раза выше, чем в ДТП с участием автобусов с меньшим сроком эксплуатации (4,8). 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 10 лет и более

Из всех ДТП с особо тяжкими последствиями более половины (67,2%) произошло с участием автобусов, при этом произошел рост всех основных показателей аварийности. Количество ДТП увеличилось на 6,5% (82), число погибших – на 12,8% (106), раненых – на 3,9% (1 070). Показатель тяжести последствий таких ДТП (9) почти 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 52,3% (435 935) от всех зарегистрированных автобусов, доля автобусов ФЛ составляет 44,2% (368 413), автобусов ИП – 2,0% (16 289), организаций без прав юридического лица – 1,6% (13 223).

Распределение основных показателей аварийности с участием автобусов различных форм собственности в общем пропорционально и соответствует их зарегистрированному количеству. С участием автобусов ЮЛ произошло более половины (57,9%, или 4 151) ДТП от общего количества происшествий с участием автобусов, доля погибших и раненых составила 56,5% (340) и 55,7% (6 073) соответственно. Для ФЛ доля основных показателей несколько ниже их доли среди всех зарегистрированных автобусов и составляет 28,6% (2 047) ДТП, 31,1% (187) погибших и 31% (3 383) раненых. Иным образом выглядит ситуация с аварийностью автобусов, принадлежащих ИП. Доля количества ДТП (8,4%, или 600), числа погибших (9,8%, или 59 человек) и раненых (10,1%, или 1 099 человек) превышает долю таких автобусов (рис. 4.3.10).



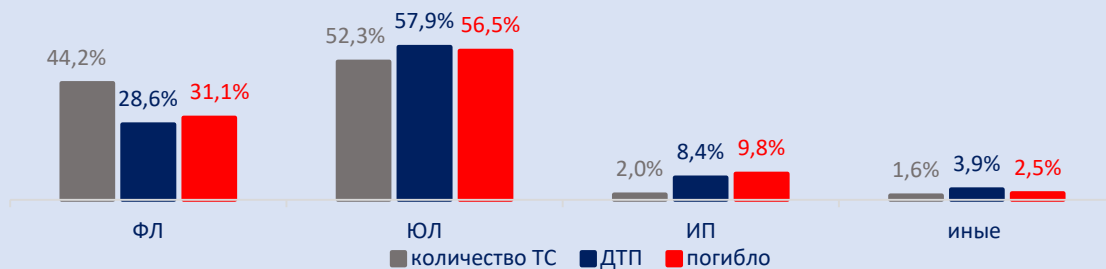


Рис. 4.3.10. Соотношение зарегистрированных автобусов по форме собственности и показателей аварийности с их участием

Наиболее высокое значение показателя транспортного риска приходится на ДТП с участием автобусов ИП (36,2). Для ЮЛ данный показатель ниже в 4,6 раза (7,8), а для ФЛ – в 7,1 раза (5,1).

Сравнение коэффициента виновности водителей автобусов показывает, что водители автобусов, принадлежащих ЮЛ, наименее склонны к нарушениям, приводящим к ДТП (45,2), а водители автобусов, принадлежащих ФЛ и ИП, напротив, были виновны в каждом втором ДТП (51,1 и 54,5 соответственно) (рис. 4.3.11).



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

В 2022 году, как и предыдущем, подавляющее большинство перевозок пассажиров (86,9%, или 8,3 млрд чел.) среди всех видов транспорта осуществлялось автобусами.

В восьми из десяти ДТП с участием автобусов (81,8%) автобусы использовались для осуществления пассажирских перевозок¹ (2021 год – 73,8%). Отмечено увеличение количества таких ДТП на 8,3% (5 859), числа погибших в них – на 17,9% (441), раненых – на 9,2% (9 028).

В то же время на 40,2% (878) снизилось 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 сократилось на 21,6% (105), раненых – на 43,5% (1 355). Данные ДТП составили немногим более десятой части (12,3%) от общего количества ДТП с участием автобусов. Однако тяжесть последствий таких ДТП (7,2) в полтора раза выше, чем в происшествиях при осуществлении пассажирских перевозок (4,7) (рис. 4.3.12).



Рис. 4.3.12. Распределение показателей аварийности с участием автобусов по типу перевозки²

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.

¹ 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».

² Под иной перевозкой понимается передвижение автобусов, фактически используемых ЮЛ, ИП или иными организациями без прав юридического лица, не связанное с лицензированной перевозкой пассажиров.



В 85,4% (5 001) ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, автобусы были внесены в реестр лицензиатов. Доля погибших составила 87,8% (387).

С участием автобусов, осуществлявших пассажирскую перевозку, у которых установлено отсутствие лицензии при необходимости ее наличия, произошло 21 (+90,9%) ДТП, в них погибли 6 (+50%) и ранен 41 (+5,1%) человек. Такие происшествия отличаются высокой тяжестью последствий (12,8).



Рис. 4.3.13. Соотношение количества зарегистрированных автобусов и количества автобусов, включенных в реестр лицензий

По вине водителей автобусов, не включенных в реестр лицензиатов, совершено 712 (-12,1%) происшествий (46,7% от общего количества ДТП с их участием), при этом число погибших в таких ДТП возросло на 20,5% (47).

Показатель транспортного риска для ДТП с участием автобусов с имеющейся лицензией составил 13, что в 4 раза больше по сравнению с аналогичным показателем для автобусов без лицензии (3,3) (рис. 4.3.14).

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 89,3% (5 234) от всех ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, и более двух третей (69,4%, или 306) погибших. Удельный вес погибших, приходящийся на заказные перевозки (17,7%, или 78), почти в 4 раза превышает удельный вес таких ДТП (4,5%, или 263). При перевозках для собственных, производственных нужд доля погибших (10,9%, или 48) в 3 раза превышает долю ДТП (3,7%, или 215), эти происшествия характеризуются наибольшей тяжестью последствий (11,5) (рис. 4.3.15).

Всего с участием автобусов, внесенных в реестр лицензиатов, произошло 5 509 ДТП, что составляет 76,9% от всех ДТП с участием автобусов. В этих происшествиях погибли 447 и ранены 8 586 человек, или 74,3 и 78,7% от общего числа погибших и раненых в ДТП с участием автобусов соответственно.

Водители данных автобусов были виновны в 48,3% (2 662) ДТП с их участием. В этих происшествиях погибли 132 и ранены 4 326 человек.



Рис. 4.3.14. Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от наличия лицензии



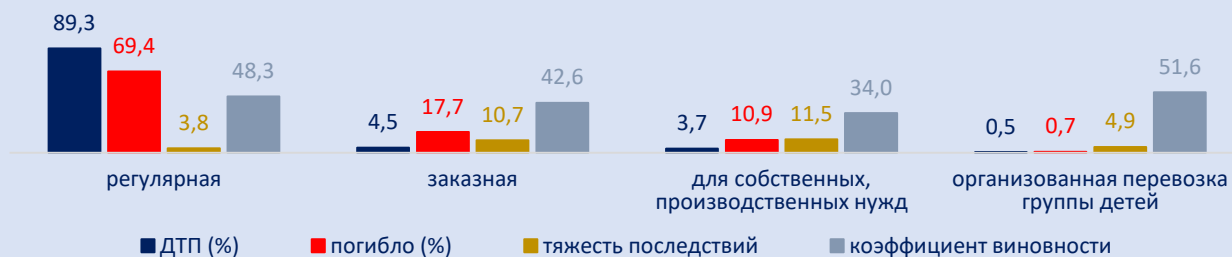


Рис. 4.3.15. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам перевозок

Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам сообщения показывает, что наибольшее количество ДТП (76,5%, или 4 481) и число погибших (33,8%, или 149) зарегистрировано при осуществлении перевозок во внутригородском сообщении, 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 2,2 раза, в междугородном – в 3,6 раза, в межрегиональном – в 4,5 раза, в международном – в 5,5 раза) (рис. 4.3.16).

Значительный рост аварийности отмечен при осуществлении пассажирских перевозок автобусами в междугородном сообщении. Количество ДТП увеличилось на 23,6% (476), число погибших – на 55,4% (129), раненых – на 42,5% (1 164). Более четверти (28,1%, 23) из всех ДТП с ОТП с участием автобусов произошло именно при осуществлении данного вида перевозок.



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

Подавляющее большинство ДТП (75,2%, или 4 405) с участием автобусов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, зарегистрировано на муниципальных маршрутах, на эти происшествия пришлось и наибольшая доля погибших (38,3%, или 169). Почти пятая часть погибших (19,3%, или 85) пришлось 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 (рис. 4.3.17).



Рис. 4.50. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам маршрутов



4.4. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ

В 2022 году отмечено снижение аварийности с участием легкового такси. Количество ДТП сократилось на 10,2% (3 324), число погибших – на 14,1% (128), раненых – на 10,7% (4 162) (рис. 4.4.1). Тяжесть последствий таких происшествий составила 3, что в два с половиной раза ниже, чем в общем для происшествий с участием легкового транспорта (7,7) и почти в два раза – с участием автобусов (5,2).

Увеличение числа погибших отмечено в 15 субъектах. Рост всех основных показателей аварийности с участием легкового такси отмечен в 5 регионах (табл. 4.4.1).

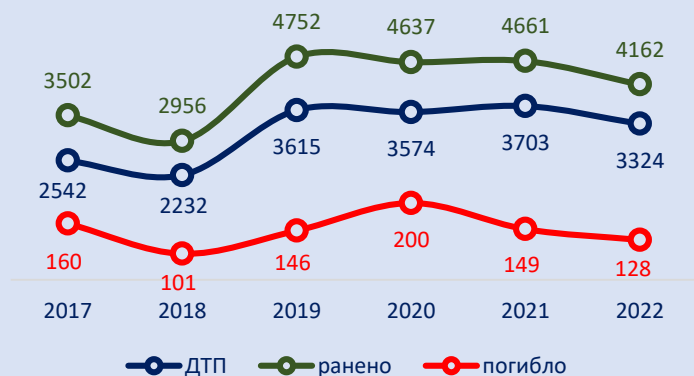


Рис. 4.4.1. Показатели аварийности с участием легкового такси

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
Чувашская Республика – Чувашия	3	+50	3	+200	5	+25	37,5
Московская область	327	+4,14	38	+5,56	425	+6,25	8,2
Пензенская область	114	+12,87	4	+100	160	+0,63	2,4
Свердловская область	102	+2	7	+600	141	+4,44	4,7
г. Санкт-Петербург	144	+35,85	5	+150	182	+35,82	2,7

Наиболее массовым видом ДТП с участием легкового такси является столкновение, на которое приходится практически две третьих (64,4%, или 2 140) от общего числа ДТП и более половины (55,5%, или 71) от общего числа погибших с их участием. Доля ДТП, связанных с наездами на пешеходов, превысила пятую часть (22,8%, или 758 ДТП), при этом доля погибших несколько выше и составляет почти треть (31,3%, или 40) от всех погибших с участием рассматриваемого транспорта. На каждый из других видов ДТП приходится не более 4% происшествий.

По вине водителей легкового такси произошло 2 075 (-8,5%) ДТП, в которых погибли 78 (-6,9%) и ранены 2 586 (-7,2%) человек. Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями легкового такси, являются неправильный выбор дистанции (22%, или 456), несоблюдение очередности проезда (19,9%, или 413), нарушение скоростного режима движения (13,1%, или 271), нарушение правил проезда пешеходного перехода (12,6%, или 253) (табл. 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
Неправильный выбор дистанции	456	+8,06	8	0	582	+12,57	1,40
Несоблюдение очередности проезда	413	-16,57	8	0	522	-18,69	1,5
Нарушение скоростного режима	271	+1,12	15	-25	356	+2,3	4
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	253	-18,91	12	+50	267	-15,77	4,3
Несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом	126	+24,75	4	+300	132	+30,69	2,9

В 2022 году отмечено значительное снижение аварийности с участием водителей легкового такси с признаками опьянения. Количество ДТП сократилось на 30,3% (83), число погибших в таких ДТП – на 55,6% (8), раненых – на 23,8% (115). В целом такие происшествия составляют только 2,5% от всех ДТП с участием рассматриваемого транспорта. Однако необходимо обратить внимание на тот факт, что 5 из 8 погибших приходится на происшествия, совершенные по вине водителей такси, и при этом он находился в состоянии наркотического опьянения.

С участием водителей легкового такси, не имеющих права на управление ТС, совершено 45 (-28,6%) ДТП, или 1,4% от всех происшествий с участием рассматриваемого транспорта, в которых погибли 6 (+500%) и получили ранения 64 (-27,8%) человека.

С участием водителей легкового такси, являющихся гражданами иностранных государств, зарегистрировано 963 ДТП (28% от всех происшествий с участием данного транспорта). В них погибли 23 и ранены 1 168 человек (18 и 28,1% от всех погибших и раненых соответственно). Данные водители виновны в 63,1% ДТП с их участием, что соответствует общему показателю для всей аварийности с участием легкового такси.

ДТП с участием водителей легкового такси, являющихся гражданами иностранных государств, зарегистрированы в 25 субъектах. Подавляющее большинство (79,3%, или 764) – в г. Москве, на эти происшествия пришлось и более половины (52,2%, или 12) погибших. На Московскую область пришлось 8,8% (85) таких происшествий, однако доля погибших значительно выше – 34,8% (8). В других регионах количество зарегистрированных ДТП существенно ниже.

С участием легкового такси ЮЛ произошла почти половина (47,3%, или 1 573) от всех ДТП с участием легкового такси. В таких происшествиях погибли более половины (50,8%, или 65) от всех погибших в ДТП с участием легкового такси. Водители такого транспорта были виновны почти в двух третях случаев (64%).

С участием легкового такси ИП зафиксирована четверть (25,2%, или 837) ДТП, в которых число погибших составило почти четверть (24,2%, или 31) от всех погибших. С участием легкового такси ФЛ произошло более четверти (27,6%, или 918) ДТП, на которые также приходится более четверти (27,3%, или 35) от всех погибших (рис. 4.4.2). Во всех происшествиях с участием автомобилей такси, принадлежащих ФЛ, их фактическая эксплуатация осуществлялась ЮЛ или ИП.



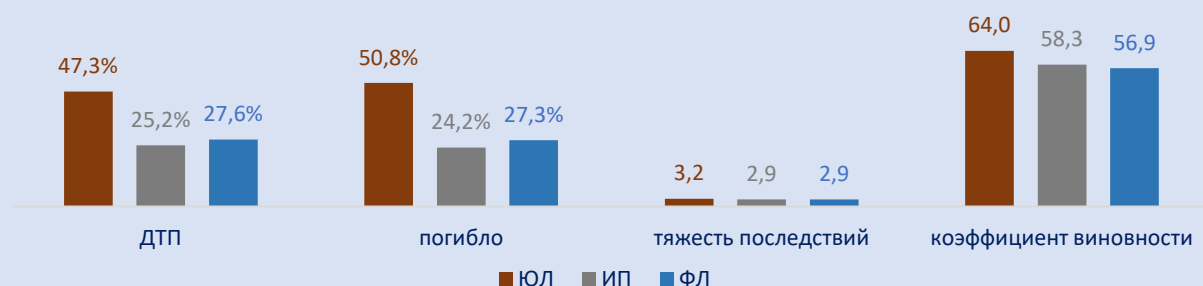


Рис. 4.4.2. Распределение показателей аварийности с участием легкового такси по форме собственности¹

Доля ДТП с участием легкового такси с имеющимся разрешением на осуществление пассажирских перевозок составляет более трех четвертей (87,9%, или 2 922) от всех ДТП с участием легкового такси, доля погибших в которых несколько ниже – 81,3% (104) от всех погибших в ДТП с участием такси. Водители такого транспорта становились виновными более чем в половине происшествий (54,4%).

Увеличилось на 12,4% (118) количество ДТП с участием легкового такси, не имеющего соответствующего разрешения при необходимости его наличия. Их доля также возросла и составила 3,5% от всех ДТП с участием легкового такси. Более чем в 3,5 раза (+266,7%) возросло число погибших в таких ДТП и составило 8,6%, или 11 погибших.

Анализируя относительные показатели аварийности, необходимо обратить внимание на то, что тяжесть последствий ДТП с участием легкового такси, имеющего соответствующее разрешение (2,8), более чем в два раза ниже, чем для легкового такси без такого разрешения (6,3), при этом водители легкового такси с отсутствующим разрешением также чаще являются виновниками ДТП (рис. 4.4.3).



Рис. 4.4.3. Распределение относительных показателей аварийности с участием легкового такси в зависимости от наличия разрешения

Транспортный риск для легкового такси с имеющимся разрешением составил 3,7, что выше, чем общий показатель для всех легковых ТС (2,4), при этом он несколько увеличился по сравнению со значением в 2021 году (3).

4.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВЫХ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ)²

В 2022 году зафиксировано снижение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС. Количество ДТП сократилось на 12,9% (776), число погибших – на 20,3% (51), раненых – на 12,8% (988) (рис. 4.5.1). Не принимая во внимание снижение 2020 года, когда деятельность каршеринговых сервисов приостанавливалась из-за COVID-19, впервые с момента сбора сведений об аварийности данной категории транспорта отмечается улучшение ситуации. Однако необходимо отметить, что тяжесть последствий таких ДТП (4,9) по-прежнему несколько выше, чем показатель для легковых такси (3).

¹ В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать ТС, принадлежащие ФЛ, ЮЛ и ИП, данное происшествие будет одновременно учитываться в выборке для разных форм собственности, в результате чего сумма долей погибших превышает 100%.

² Далее также – «каршеринг» или «каршеринговые ТС».



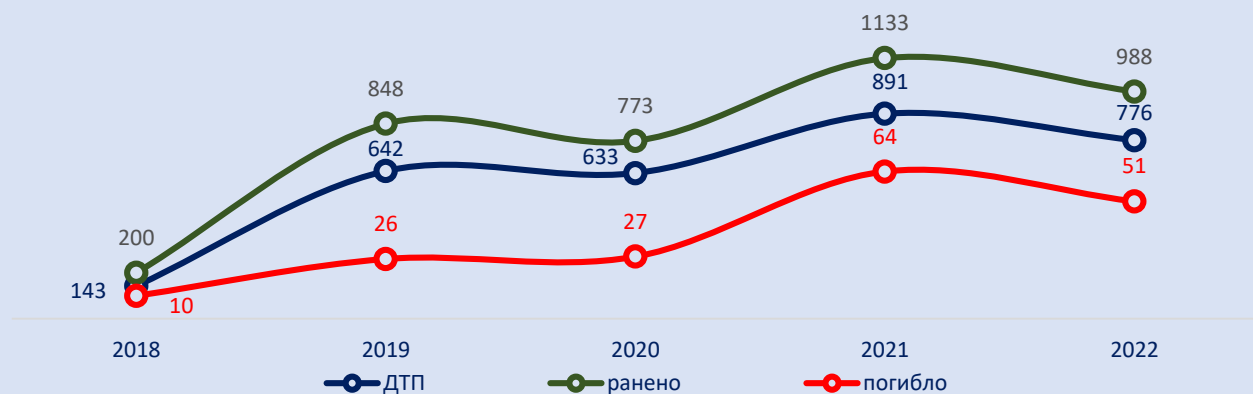


Рис. 4.5.1. Показатели аварийности с участием каршеринга

Происшествия с участием каршеринговых ТС зарегистрированы в 27 субъектах. Наибольшее их количество произошло в г. Москве (49,5%, или 384), г. Санкт-Петербурге (19,6%, или 152) и Московской области (7,5%, или 58). ДТП с участием каршеринга, в которых погибли люди, зарегистрированы в 12 регионах.

Подавляющее большинство ДТП с участием каршеринга зарегистрировано в НП (93,9%, или 729), в основном это столицы субъектов и г. Москва и г. Санкт-Петербург. Таким образом, можно сделать вывод о том, что аварийность с участием каршеринга в основном сконцентрирована в крупных городах, в которых предоставляется и востребована услуга по краткосрочной аренде ТС, являющейся альтернативой использованию такси или общественного транспорта.

Наибольшее количество ДТП с участием каршеринга зарегистрировано в выходные дни, на которые пришлось более трети всех происшествий (33,5%, или 260). Доля погибших в таких ДТП выше и составила почти половину (37,2%, или 19) (рис. 4.5.2).



Рис. 4.5.2. Распределение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС в зависимости от дня недели

По вине водителей каршеринга совершено более двух третей от всех ДТП (67,5%, или 524), доля числа погибших составила чуть менее трех четвертей (74,5%, или 38). Тяжесть последствий ДТП, произошедших по вине водителей каршеринга, составляет 5,3, что несколько выше аналогичного показателя для всех ДТП с участием каршеринговых ТС (4,9).

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями каршеринга, являются нарушение скоростного режима (23,9%, или 125), неправильный выбор дистанции (16,8%, или 88), несоблюдение очередности проезда (13,6%, или 71). ДТП, связанные с выездом на полосу встречного движения, характеризуются наиболее высокой тяжестью последствий (17,3).



С участием водителей каршеринга в возрасте до 18 лет произошло 6 (0,8%) ДТП, при этом лица указанного возраста не могли быть допущены к управлению такими ТС. Данные водители были виновны во всех ДТП.

В двух третях происшествий (66,5%, или 516) 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. Исключение составляют водители в возрасте 50 лет и старше, однако доля происшествий с их участием достаточно мала (рис. 4.5.3).

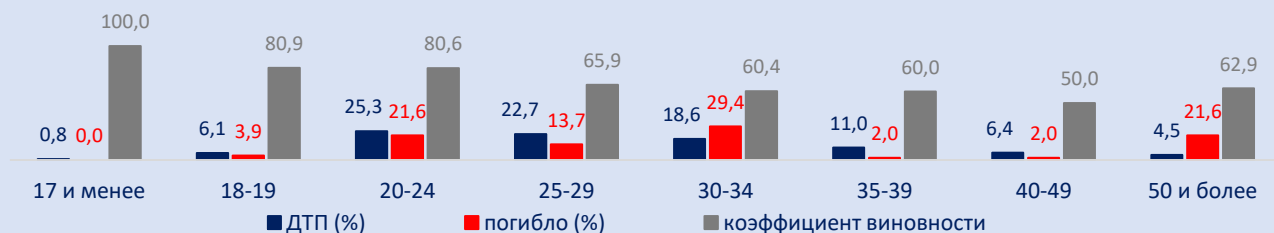


Рис. 4.5.3. Распределение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС в зависимости от возраста водителя¹

Более чем в трети (37,5%, или 227) ДТП виновные в их совершении водители каршеринга имели стаж управления ТС не более четырех лет. Водители с таким стажем чаще других становились виновными в совершении ДТП (рис. 4.58).

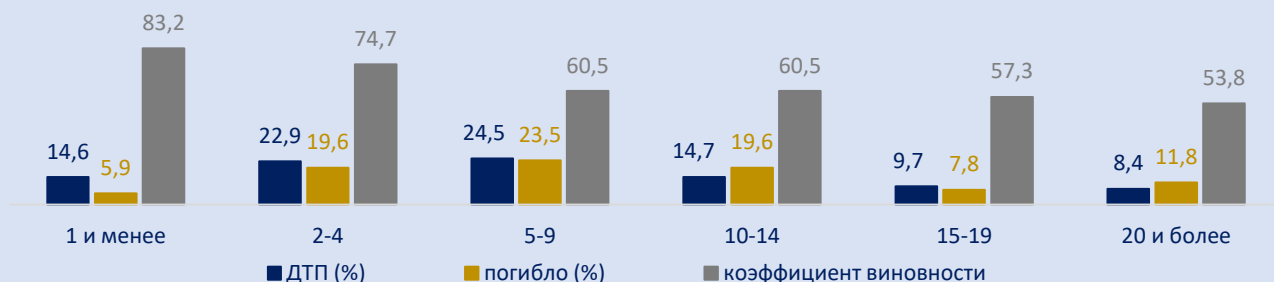


Рис. 4.58. Распределение показателей аварийности по вине водителей каршеринговых ТС в зависимости от их стажа²

С участием водителей каршеринга с признаками опьянения произошло 96 ДТП, что составляет 12,4% от общего количества происшествий с участием каршеринга. Доля числа погибших в таких ДТП в два с половиной раза выше относительно доли ДТП и составила почти треть (31,4%, 16) от всех погибших в ДТП с участием каршеринга, при этом число погибших увеличилось на 6,7%.

Особо необходимо отметить, что в 24 ДТП водители каршеринга не имели права управления ТС³, при этом данные водители были виновны в большинстве ДТП (95,8%). Данные происшествия характеризуются высоким значением тяжести последствий (6,8).

Еще в 6 ДТП водители каршеринга являлись лишенными права управления ТС. Они были виновны во всех ДТП с их участием. Тяжесть последствий таких ДТП составила 16,7.

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.

³ В 1 из данных ДТП водитель каршеринга не имел права управления ТС соответствующей категории.



4.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛОВ

В 2022 году с участием мотоциклов произошло 6 346 (-5,6%) ДТП, что составляет 5% от общего количества происшествий, в них погибли 636 (-11,2%) и ранены 6 809 (-4,4%) человек. Тяжесть последствий данных происшествий составила 8,5, то есть в них погиб каждый 11 пострадавший. Увеличение всех трех основных показателей аварийности отмечено в 14 регионах (табл. 4.6.1).

Таблица 4.6.1

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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Дагестан	31	+19,2	6	+50	28	+21,7	17,6
Астраханская область	34	+9,7	3	+50	36	+9,1	7,7
Белгородская область	50	+28,2	6	+50	56	+30,2	9,7
Волгоградская область	84	+1,2	10	+66,7	96	+1,1	9,4
Калужская область	63	+12,5	8	+166,7	62	+3,3	11,4
Кемеровская область – Кузбасс	143	+14,4	16	+45,5	167	+17,6	8,7
Кировская область	80	+8,1	10	+11,1	78	+6,8	11,4
Новосибирская область	108	+12,5	16	+77,8	111	+15,6	12,6
Омская область	62	+6,9	8	+100	67	+6,3	10,7
Оренбургская область	57	+21,3	9	+12,5	58	+16	13,4
Орловская область	47	+74,1	7	+75	55	+77,4	11,3
Самарская область	95	+10,5	13	+85,7	96	+7,9	11,9
Тамбовская область	49	+22,5	6	+200	57	+23,9	9,5
Ямало-Ненецкий автономный округ	16	+60	2	+100	17	+41,7	10,5

Рост числа погибших отмечен почти в 30 регионах. В два раза и более увеличилось число погибших в Калужской (+166,7 %, 8), Омской (+100 %, 8), Тамбовской (+200 %, 6), Ульяновской (+300%, 4) областях. Отмечаются 2 субъекта, в которых в анализируемом периоде зафиксированы погибшие в ДТП с участием мотоциклов – Псковская (3) и Магаданская (1) области, при этом в прошлом году не было ни одного погибшего.

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 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. 4.6.1).

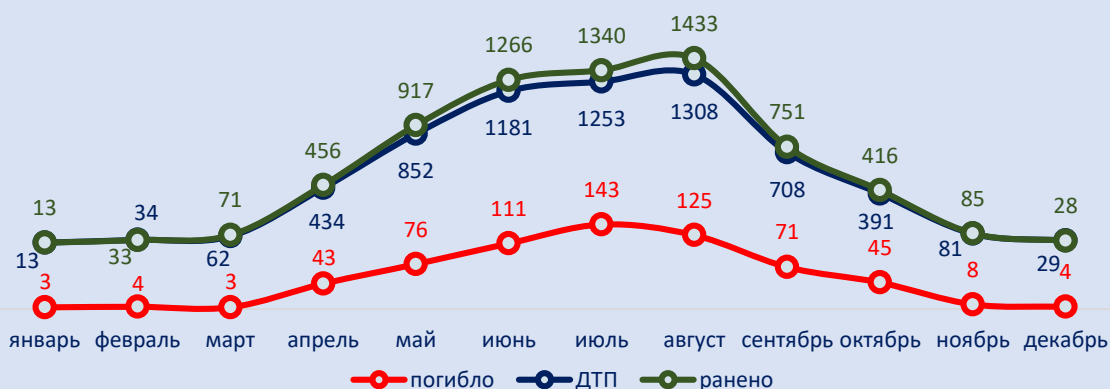


Рис. 4.6.1. Аварийность с участием мотоциклов по месяцам



Наиболее распространенным видом ДТП с участием мотоциклов является столкновение. На них приходится более половины от общего количества происшествий (61,6%, или 3 911) и общего числа погибших (52,7%, или 335). Вторым по массовости видом ДТП с участием мотоциклов является опрокидывание (13,8%, или 874 ДТП). В силу низкого уровня пассивной безопасности мотоциклов по сравнению с другими ТС высокими значениями тяжести последствий характеризуются наезд на стоящее ТС (13,4), съезд с дороги (16,7), наезд на препятствие (19,5), наезд на животное (8,8) (рис. 4.6.2).



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

Основная часть ДТП с участием мотоциклов зафиксирована в НП (83,3%, или 5 288), на них приходится более двух третей (70,1 % или 446) погибших. Вне НП произошло 16,7% (1 058) ДТП, однако доля погибших значительно больше и составляет 29,9 % (190). Тяжесть последствий ДТП вне НП (14,8) в два раза выше, чем в НП (7,2).

Более трех четвертей (71,4%, или 3 775) от всех происшествий в НП произошло в НП городского типа. На эти ДТП пришлась большая часть (63,7%, или 284) погибших. Однако тяжесть последствий ДТП, совершенных в НП сельского типа (8,9), превышает показатель в НП городского типа (6,5).

В 2022 году из-за нарушений ПДД водителями мотоциклов совершено 3 452 (7,1%) ДТП, что составляет 54,4% от общего количества происшествий с их участием. В данных ДТП погибли 400 (-13,4%) и ранены 3 685 (-4,6%) человек. Тяжесть последствий составляет 9,8.

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями мотоциклов, являются несоблюдение скоростного режима движения (41,6% ДТП), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (21,7%), неправильный выбор дистанции (11,2%), несоблюдение очередности проезда (8,1%), выезд на полосу встречного движения (13,3 %). ДТП, произошедшие из-за выезда на полосу встречного движения, характеризуются высокой тяжестью последствий (15,5), в них погиб каждый шестой пострадавший (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	1 435	+6,6	202	+9,8	1 443	+8,1	12,3
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	750	-14,4	88	-6,4	809	-10,9	9,8
Неправильный выбор дистанции	388	-16,2	21	-43,2	435	-11,2	4,6
Несоблюдение очередности проезда	279	-8,8	23	-8	324	-10,7	6,6
Выезд на полосу встречного движения	262	-14,4	53	-32,9	289	-5,6	15,5



Наличие специальной экипировки¹ у водителей мотоциклов значительно снижает значения тяжести последствий при попадании в ДТП. Так, тяжесть последствий ДТП, в которых водители мотоциклов не имели специальной экипировки (14,8), почти в два раза превышает значения аналогичного показателя ДТП, в которых у водителей имелась специальная экипировка (8).

Почти в половине (43,8%, или 2 779) ДТП у участвующих водителей мотоциклов отсутствовало право управления ТС². На данные ДТП пришлось 53,9% (343) погибших. В большинстве таких ДТП (94,7%, или 2 633) 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 5,3% (153) ДТП водители мотоциклов являлись лишенными права управления ТС. Тяжесть последствий ДТП с участием водителей, не имеющих права на управление мотоциклом, составила 8,3, с участием водителей, не имеющих соответствующей категории, – 14,4, с участием водителей, лишенных права управления, – 15,2.

С участием водителей мотоциклов с признаками опьянения произошло 1 077 (-11%) ДТП, что составило почти пятую часть (17%) от всех ДТП с их участием. При этом доля погибших почти в два раза выше и составляет 37,6% (239, -6,3%). Тяжесть последствий таких ДТП имеет достаточно высокое значение – 17,9. Большая часть (41,3%, или 445) таких ДТП произошла в населенных пунктах сельского типа.

4.7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

В 2022 году зарегистрировано 4 806 (-1,9%) ДТП с пострадавшими велосипедистами, в которых погибли 322 (+4,5%) и получили ранения 4 508 (-2,2%) велосипедистов (рис. 4.7.1). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 3,8%. Тяжесть последствий данных ДТП составила 6,7.

Рост всех основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами произошел в 14 субъектах.

Наибольшее число погибших зарегистрировано в Республике Дагестан (10), Краснодарском крае (24), Московской (24), Нижегородской (10) и Свердловской (10) областях. Высокая тяжесть последствий в ДТП с пострадавшими велосипедистами отмечается в Республике Дагестан (30,3) и Чеченской Республике (60).

Аварийность с участием велосипедистов носит сезонный характер. Наибольшие значения основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами характерны для теплого периода года, то есть с мая по октябрь. В этот период зарегистрировано 84,3% всех происшествий. Однако высокая тяжесть последствий ДТП отмечается в январе и в период с октября по декабрь (рис. 4.7.2).

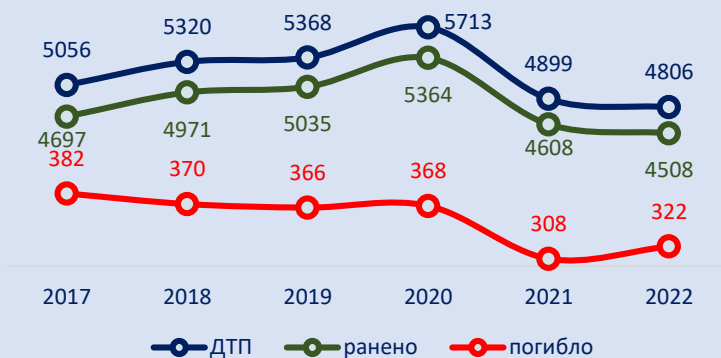


Рис. 4.7.1. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами

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.



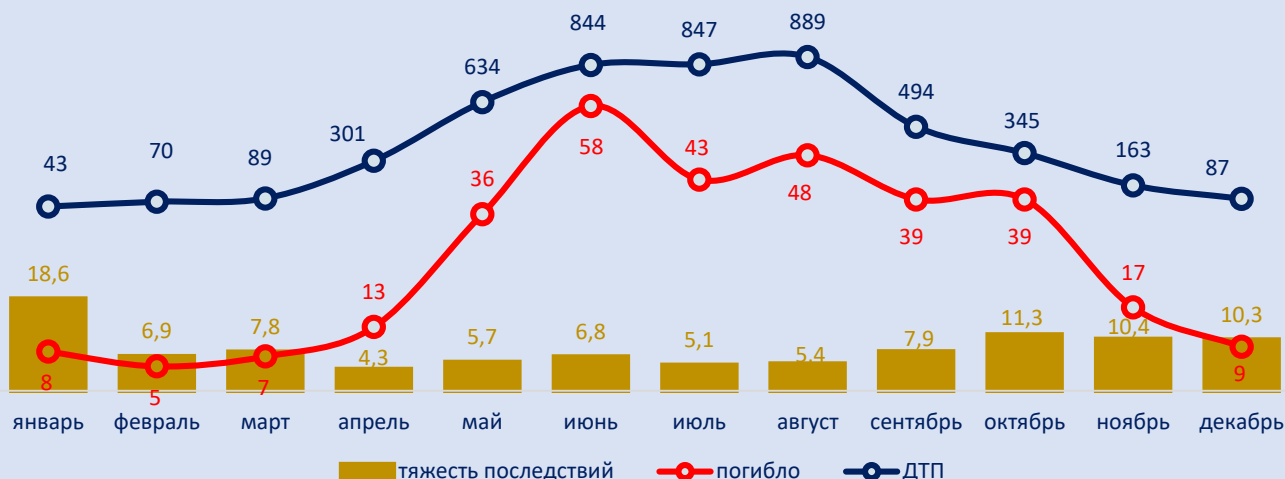


Рис. 4.7.2. Динамика количества ДТП с пострадавшими велосипедистами и числа погибших в них по месяцам

Наибольшее количество (81,4%, или 3 913) ДТП с пострадавшими велосипедистами произошло в светлое время суток. В темное время суток произошла почти пятая часть (18,6%, или 893) происшествий, однако доля погибших в таких ДТП значительно выше и составляет 44,7% (144). Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (16), в четыре раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (4,5) (рис. 4.7.3).

Подавляющее большинство (91,3%, или 4 386) ДТП с пострадавшими велосипедистами зарегистрировано в НП. Однако на эти происшествия пришелся только 61,5% (198) погибших велосипедистов. Вне НП доля погибших велосипедистов (38,5%, или 124) в четыре раза превосходит долю ДТП (8,7%, или 420). Тяжесть последствий ДТП вне НП (28,8) в шесть раз выше, чем в ДТП в НП (4,5) (рис. 4.7.4).

Разные места УДС представляют различную степень опасности для велосипедистов. В местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано 43% ДТП с пострадавшими велосипедистами, на участках, не содержащих дополнительных объектов УДС (перегон), – 28%, на пешеходных переходах – 17% (рис. 4.7.5).



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



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



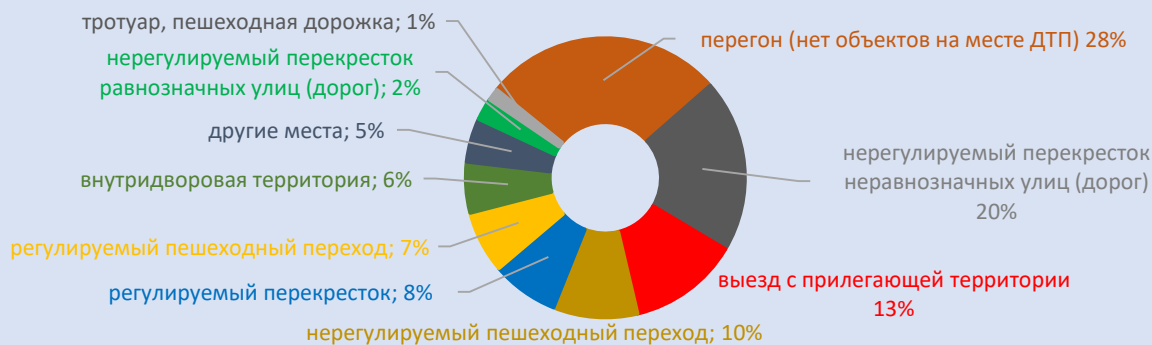


Рис. 4.7.5. Распределение ДТП с пострадавшими велосипедистами в зависимости от объекта улично-дорожной сети на месте происшествия

Основную часть (93,3%) пострадавших¹ велосипедистов составляют раненые. Наибольшее число пострадавших приходится на молодую часть населения, более трети (37,5%) 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 42,5% от общего числа погибших в ДТП велосипедистов (рис. 4.76.).

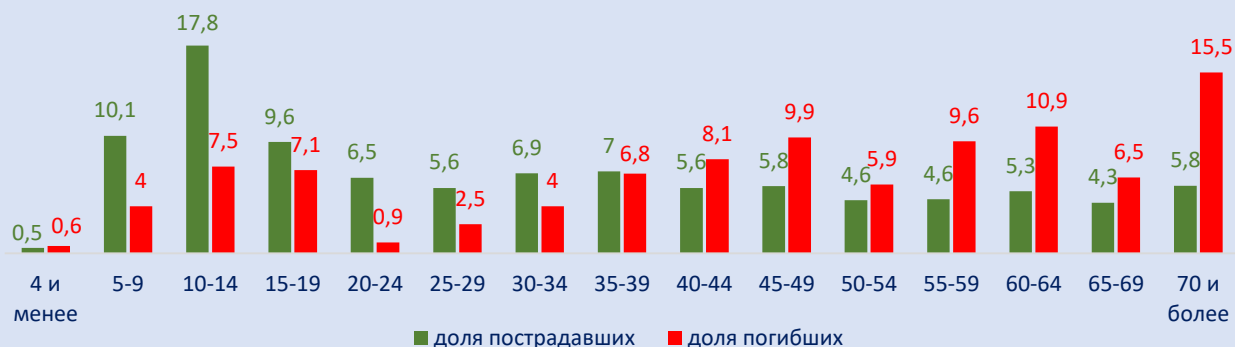


Рис. 4.7.6. Долевое распределение пострадавших в ДТП велосипедистов по возрастным группам (%)

Виновность в ДТП с пострадавшими велосипедистами распределяется практически в равных долях между водителями механических ТС (53%) и самими велосипедистами (47%).

4.8. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

С каждым годом количество средств индивидуальной мобильности² во всем мире стремительно растет, наша страна не исключение. В настоящее время под СИМ понимается транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)³.

¹ Совокупно погибшие и раненые.

² Далее – «СИМ».

³ Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».



Разноплановость технических и эксплуатационных характеристик СИМ создает условия, при которых в случае участия данных средств передвижения в ДТП невозможно однозначно определить категорию участника дорожного движения, передвигавшегося на СИМ. В связи с этим практика учета данных транспортных средств и лиц, передвигающихся на них, различается. В случаях участия в ДТП СИМ, оснащенного электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, лицо, передвигающееся на нем, регистрируется как пешеход. В случае, если участвующее в ДТП СИМ оснащено электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт, оно может регистрироваться как мопед с электродвигателем мощностью менее 4 кВт или же как персональное электрическое средство передвижения малой мощности в связи с тем, что по ряду технических характеристик такие транспортные средства нельзя однозначно отнести к категории мопеда. При этом лицо, передвигающееся на нем, регистрируется как водитель (рис. 4.8.1).

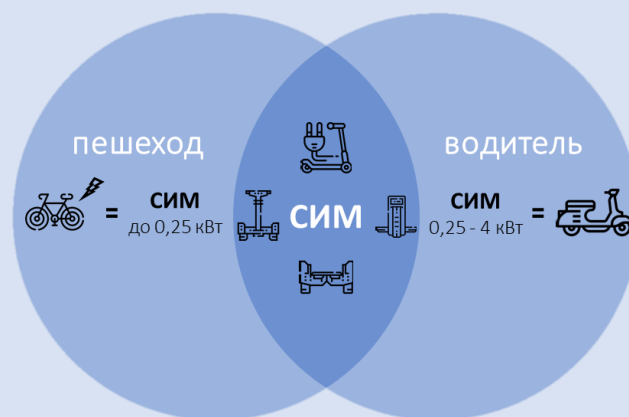


Рис. 4.8.1 Учет ДТП с участием СИМ

В целях получения достоверных данных о состоянии дорожно-транспортной аварийности с участием лиц, передвигающихся на СИМ, проанализированы сведения о ДТП, содержащиеся в Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции, в которых участвовали персональные электрические средства передвижения малой мощности, мопеды с электродвигателем мощностью менее 4 кВт и мотоциклы с электродвигателем на предмет выявления происшествий именно с участием СИМ¹.

В 2022 году зарегистрировано 941 (+40%) ДТП с участием СИМ, в результате которого погибли 19 (-5%) человек, в том числе 2 несовершеннолетних в возрасте до 16 лет. Ранения получили 976 (+38,6%) человек, в числе которых 192 ребенка в возрасте до 16 лет (рис. 4.8.2).

В случае учета СИМ как персонального электрического средства передвижения малой мощности зарегистрировано 720 (+49,1%) ДТП, в которых погибли 8 (-27,3%) и ранены 759 (+49,1%) человек. В этих происшествиях лицо, передвигающееся на СИМ, регистрировалось как пешеход. Подавляющее большинство (95%) таких ДТП зарегистрированы как наезд на пешехода.

С участием СИМ, схожим по характеристикам с мопедом с электродвигателем, зарегистрировано 222 (+17,5%) ДТП, в которых погибли 11 (+22,2%) и получили ранения 217 (+11,3%) человек. В этих происшествиях управляющее СИМ лицо регистрировалось как водитель. Большинство таких ДТП зарегистрированы как столкновение ТС (66%). Вторым по доле видом ДТП является наезд на пешехода (14%), третьим – опрокидывание (9%) (рис. 4.8.3).

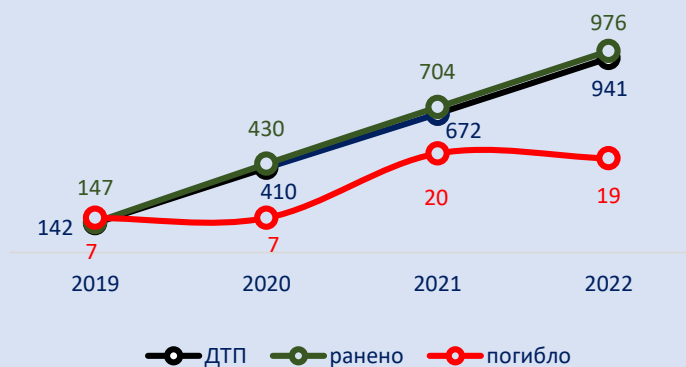


Рис. 4.8.2. Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

¹ Практика регистрации ДТП с участием СИМ мощностью более 0,25 кВт в качестве мопеда с электродвигателем мощностью менее 4 кВт получила распространение в 2021 году.



С участием электрических средств передвижения малой мощности



С участием СИМ, схожих с мопедами, оборудованными электродвигателем

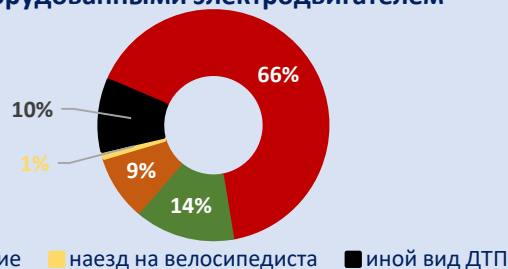


Рис. 4.8.3. Распределение видов ДТП с участием СИМ

Наибольшее количество ДТП с участием лиц, передвигавшихся на СИМ, зарегистрировано в Краснодарском крае, Тюменской, Свердловской, Нижегородской областях, г. Москве и г. Санкт-Петербурге. Погибшие в происшествиях с участием СИМ зарегистрированы в ДТП, произошедших в Республике Башкортостан, Чувашской Республике, Алтайском и Пермском краях, Воронежской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Псковской, Ростовской, Свердловской и Тюменской областях, г. Москве и г. Санкт-Петербурге.

Поскольку СИМ являются преимущественно городским средством передвижения, 99% ДТП с их участием зарегистрировано в границах населенных пунктов. Погибшие в ДТП пользователи СИМ также в большинстве случаев (89%) стали участниками происшествий на дорогах населенных пунктов (рис. 4.8.4).



Рис. 4.8.4. ДТП с участием СИМ в зависимости от места совершения

Наибольшее количество ДТП (18%) с участием СИМ регистрировалось в местах выезда с прилегающей территории (дворы, АЗС и т.д.) (рис. 4.8.5).

В общем в местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано 47% ДТП с участием СИМ. На пешеходных переходах произошло 27% таких ДТП. В местах, характеризующихся более низким уровнем конфликтности транспортных потоков (перегон, тротуар и т.д.), зафиксировано 26% ДТП.

Полагаем, что половина ДТП с участием СИМ произошла по причине их внезапного появления для других участников дорожного движения и малой заметности в транспортном потоке.

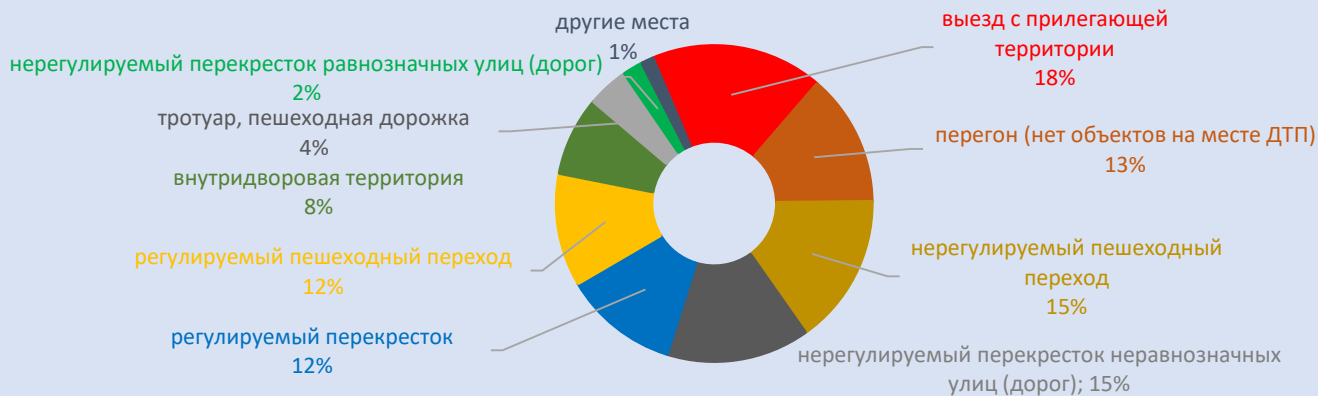


Рис. 4.8.6. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие



Наряду с растущей популярностью СИМ в городских агломерациях развиваются сервисы их краткосрочной аренды. В трети ДТП (32%) участвовали арендованные СИМ (рис. 4.8.9).

Большинство (77%) ДТП с участием СИМ зарегистрировано в светлое время суток. В это же время суток зафиксировано и большинство погибших (68%) (рис. 4.8.10).



Рис. 4.8.9. ДТП с участием СИМ в зависимости от основания его использования

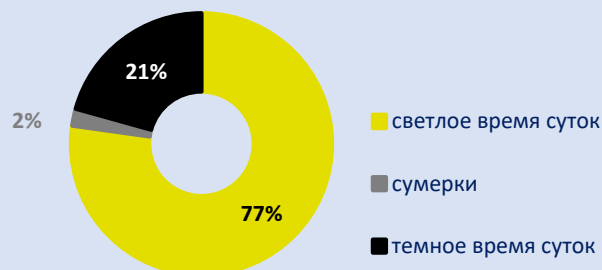


Рис. 4.8.10. Количество ДТП с участием СИМ в зависимости от времени суток

Аварийность с участием СИМ приходится на молодую часть населения. Треть пострадавших в ДТП (33%) составляют лица в возрасте до 20 лет. Количество пострадавших в возрасте от 25 лет снижается. Суммарно на возраст 25 лет и более приходится около половины от общего числа пострадавших (рис. 4.8.11).

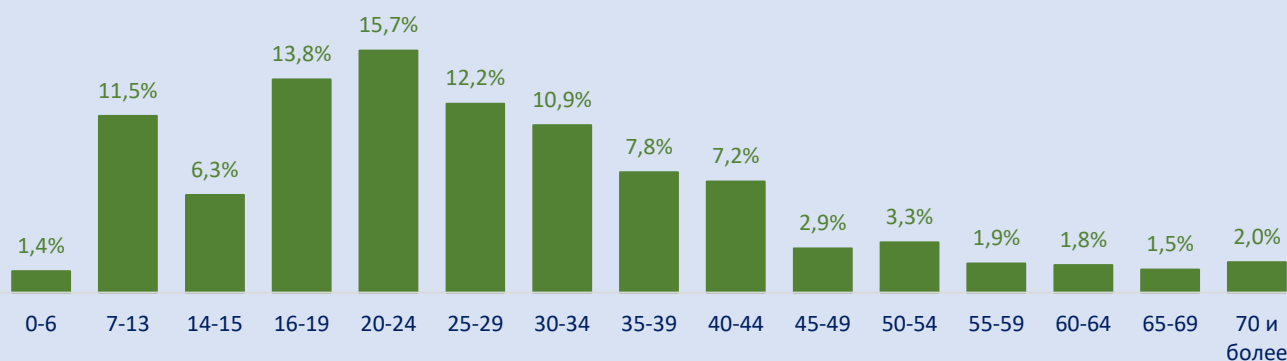


Рис. 4.8.11. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП с участием СИМ по возрастным группам (%)

Наибольшую долю (57%) виновности в ДТП с участием СИМ имеют водители механических транспортных средств (рис. 4.8.12). Среди пользователей СИМ, учтенных в ДТП в качестве пешехода, преобладают следующие нарушения: передвижение по проезжей части (25%), неподчинение сигналам регулирования (16%), пересечение проезжей части вне пешеходного перехода в зоне его видимости (17%), среди пользователей СИМ, учтенных в ДТП в качестве водителя, – нарушение правил расположения ТС на проезжей части (27%), несоответствие скорости конкретным условиям движения (25%), несоблюдение очередности проезда (23%) (рис. 4.8.13).



Рис. 4.8.12. Распределение виновности в ДТП



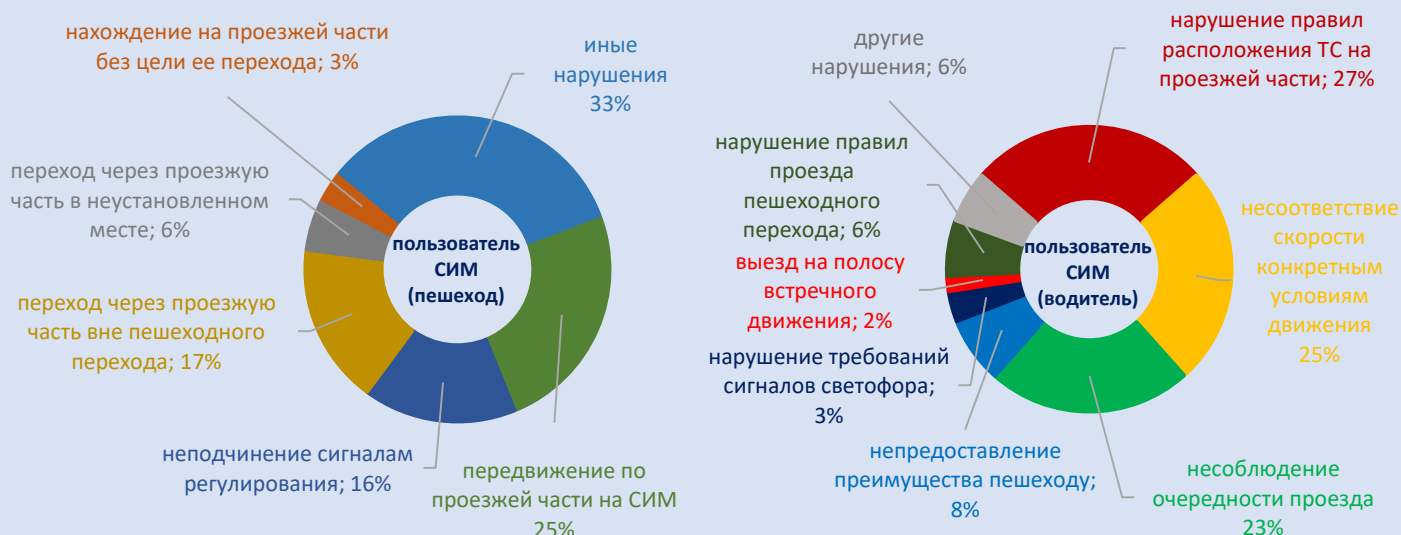


Рис. 4.8.13. Основные нарушения, ставшие причиной ДТП с участием СИМ

Пользователи СИМ находились с признаками опьянения в 5% случаев участия в ДТП. По такому относительному показателю они опережают велосипедистов и пешеходов, однако заметно отстают от нетрезвых водителей мототранспорта (кроме мопедов с электродвигателем) (рис. 4.8.14).



Рис. 4.8.14. Относительные показатели ДТП с признаками опьянения среди наиболее уязвимых групп участников дорожного движения

В 2022 году большинство ДТП (53,9%) произошло с участием СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 до 4 кВт. В 45,6% ДТП мощность электродвигателя СИМ составляла менее 0,25 кВт. Наибольшее число погибших (78,9%) приходится на случаи использования СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 до 4 кВт. ДТП с участием СИМ с мощностью электрического двигателя более 4 кВт составляют 0,5% (рис. 4.8.15).

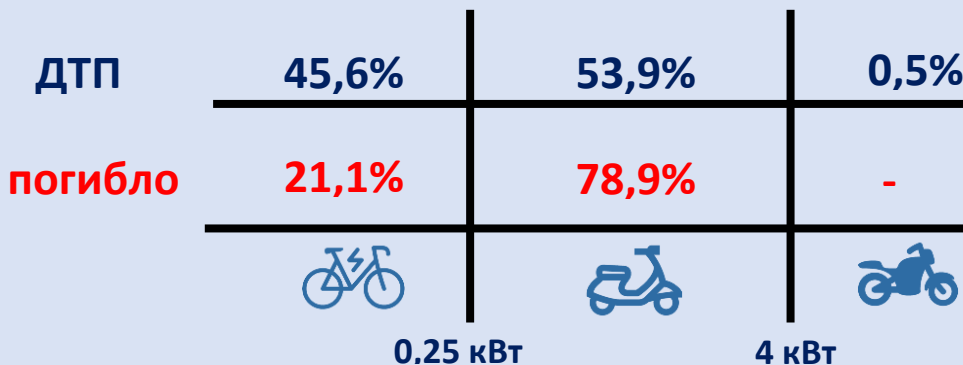


Рис. 4.8.15. Распределение ДТП и погибших в зависимости от мощности электродвигателя СИМ



В 2022 году сотрудниками Госавтоинспекции зафиксировано 129 происшествий с пострадавшими, в которых участвовали СИМ, не включенные в официальную статистическую информацию. В этих происшествиях погибли 5 человек и 124 получили ранения.

В соответствии с проведенным анализом аварийность с участием пользователей СИМ имеет прогрессивную динамику роста всех основных показателей ввиду растущей популярности подобных средств передвижения.

Исходя из результатов анализа данных о местах улично-дорожной сети, где зарегистрированы ДТП с участием СИМ, а также данных о нарушениях пользователей СИМ можно предположить, что улично-дорожная сеть населенных пунктов в большинстве случаев не готова к появлению новой категории участников дорожного движения. Регистрируемые ДТП в основном происходили в местах пересечения транспортных потоков и могли быть связаны с внезапным появлением СИМ на пути движения транспортных средств либо наоборот.

Стоит отметить, что с 1 февраля 2023 года вступил в силу ГОСТ Р 70514-2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний»¹, который определяет, что относится к электрическим СИМ, устанавливает ограничения скоростного режима передвижения на таких устройствах, предъявляет требования к пожаробезопасности и др.

Также с 1 марта 2023 года вступили в силу изменения в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»², которые помимо легального определения СИМ, упорядочивают использование СИМ различными возрастными категориями, а также градируют разрешенные места передвижения (проезжая часть/тротуары) в зависимости от массы и максимальной скорости таких устройств.

Принятые поправки оставляют неразрешенным вопрос отнесения к какому-либо виду устройств, внешне схожих с СИМ, но по мощности не уступающих мотоциклам с электрическими двигателями (более 4 кВт), ввиду чего может сложиться разнородная правоприменительная практика.

¹ Утвержден и введен в действие приказом федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 06.12.2022 № 1446-ст.

² Изменения, внесенные постановлением Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769.



5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПассаЖИРОВ

В 2022 году произошло 45 091 ДТП (-5,9%) с пострадавшими пассажирами, в котором погибли 3 744 (-7,4%) и ранены 59 644 (-4,7%) человека.

Почти две трети пассажиров погибли при столкновениях (63%, или 2 345), съездах с дороги – 21% (780), наездах на препятствие – 7% (261), наездах на стоящее ТС – 5% (186), опрокидываниях – 2% (95). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 77 (2%) пассажира (рис. 5.1).

Почти в десятой части (8,2%, или 3 703) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, при этом количество таких случаев сократилось на 5,7%. В таких ДТП погибли 803 (-9,4%) и ранены 4 132 (-4,5%) непристегнутых пассажира. Таким образом, каждый пятый (21,5%) погибший пассажир не был пристегнут ремнем безопасности при его наличии. Данные происшествия для непристегнутых пассажиров характеризуются очень высоким значением тяжести последствий (16,3), что в 3,5 раза выше, чем для пристегнутых пассажиров (4,7).

Более четверти от общего числа пострадавших¹ в ДТП пассажиров не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, в республиках Тыва (36,6%, или 141), Хакасия (25,8%, или 64) и Ямало-Ненецком автономном округе (37,8%, или 51). В 33 регионах зафиксировано увеличение числа погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась.

Из всех пострадавших пассажиров в конкретном типе ТС наибольшая доля не пристегнутых ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, отмечается для грузовых (8,7%) и легковых (8,5%) ТС. В легковых ТС смертельные травмы получил почти каждый шестой из пострадавших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, в грузовых ТС – каждый пятый, а в спецтехнике – почти каждый третий (рис. 5.2).

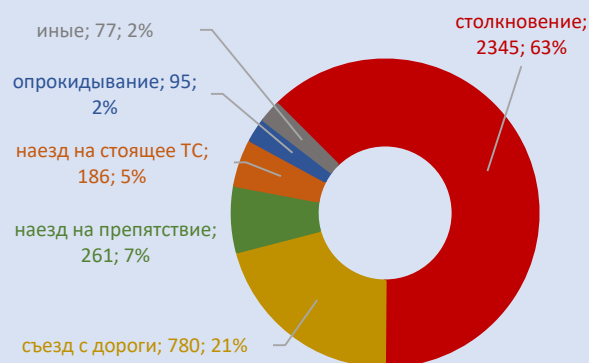


Рис. 5.1. Распределение числа погибших пассажиров по видам ДТП

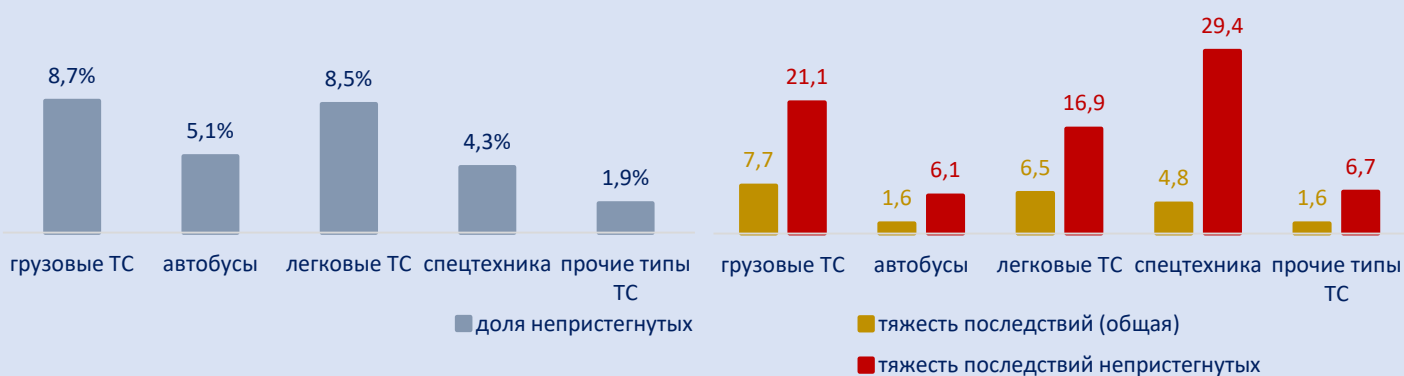


Рис. 5.2. Доля пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась, и тяжесть последствий для них в зависимости от типа ТС

¹ Суммарное число погибших и раненых.



В десятой части (10,5%, или 4 753) ДТП (-1,2%) пострадавшие пассажиры располагались на месте, не оборудованном ремнем безопасности. В таких ДТП погибли 95 (-21,5%) и ранен 6 321 (-1,3%) непристегнутый пассажир. Почти три четверти (72,9%, или 4700) таких пострадавших пассажиров передвигались в автобусах, десятая часть (11,1%, или 713) – в легковых ТС (рис. 5.3).

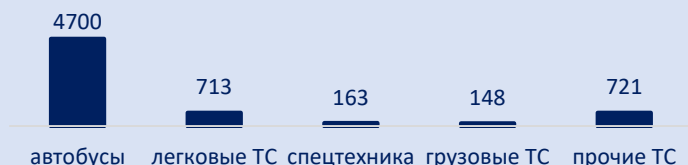


Рис. 5.3. Число пострадавших пассажиров, у которых отсутствовала возможность пристегивания в зависимости от типа ТС

Практически каждый пятый (18,8%) пострадавший пассажир легкового ТС, располагавшийся на заднем сиденье по центру, не был пристегнут ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имела. Наименьшая доля пострадавших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, зафиксирована на переднем пассажирском месте (6,2%) (рис. 5.4). Таким образом, можно сделать вывод о том, 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 опасным является переднее пассажирское сиденье, а наиболее безопасным – расположение 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 переднего пассажирского сиденья – в 3,7 раза (с 5,5 до 20,3) (рис. 5.5).

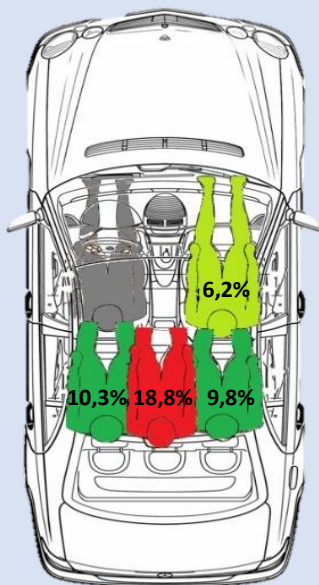


Рис. 5.4. Доля пострадавших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, на конкретном месте в салоне легкового ТС

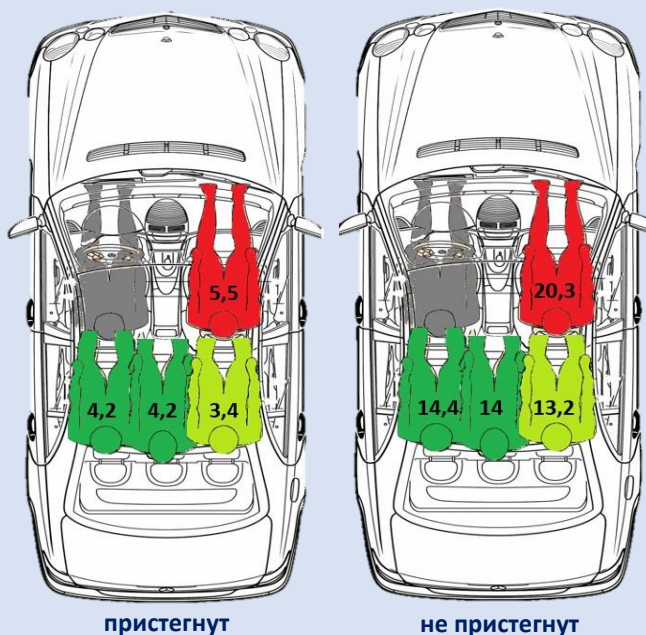


Рис. 5.5. Тяжесть последствий для пассажира в зависимости от пристегивания ремнем безопасности

В 2022 году зарегистрировано 696 (-1,6%) ДТП, в которых пассажиры мототранспорта не использовали мотошлем. В данных происшествиях погибли 49 (-36,4%) и ранены 687 (+3,3%) допустивших данное нарушение пассажиров. Тяжесть последствий снизилась с 10,4 до 6,7.



6. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

В 2022 году совершено 34 604 (-3%) наезда на пешехода, в которых погибли 3 529 (-6,3%) и ранены 32 296 (-2,8%) пешеходов. Наезды на пешеходов имеют одно из самых высоких значений показателя тяжести последствий (9,8), что обусловлено их наибольшей уязвимостью по сравнению с другими участниками дорожного движения.

Как и ранее, наезд на пешехода является вторым по массовости видом происшествий (27,3%), на который приходится четверть (25%) от общего числа погибших в ДТП. На протяжении последних трех лет удельный вес наездов на пешеходов среди всех ДТП ежегодно растет (с 24,9 до 27,3%). При этом удельный вес погибших в таких ДТП с 2017 года ежегодно снижается (с 26,6 до 25%) (рис. 6.1).

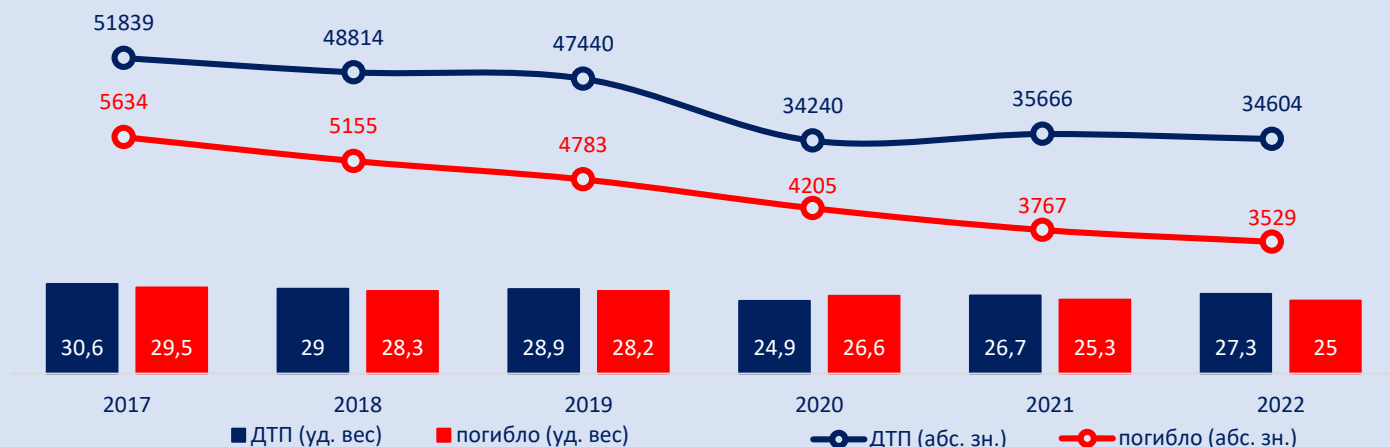


Рис. 6.1. Динамика основных показателей аварийности, связанной с наездами на пешеходов

В 2022 году в 24 субъектах зафиксировано снижение основных показателей аварийности рассматриваемого вида ДТП, в 16 регионах произошел рост (в 2021 году – в 7 регионах) (табл. 6.1).

Таблица 6.1

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

Регион	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Алтай	70	+14,8	8	+33,3	62	+10,7	11,4
Республика Дагестан	342	+12,5	66	+22,2	288	+7,5	18,6
Республика Ингушетия	48	+41,2	14	+55,6	35	+29,6	28,6
Удмуртская Республика	415	+4,3	38	+22,6	389	+3,5	8,9
Амурская область	258	+6,6	27	+17,4	241	+4,8	10,1
Архангельская область	204	+10,3	18	+50	189	+5,6	8,7
Белгородская область	260	+4,4	34	+9,7	239	+5,3	12,5
Ивановская область	253	+6,8	20	+17,6	243	+6,1	7,6
Кемеровская область – Кузбасс	657	+6,3	70	+14,8	608	+5,6	10,3
Кировская область	439	+2,8	36	+2,9	422	+2,2	7,9
Омская область	590	+3,7	43	+19,4	566	+0,5	7,1
Оренбургская область	356	+7,2	45	+9,8	320	+6	12,3
Пензенская область	402	+5,2	44	+33,3	380	+1,3	10,4
Ростовская область	709	+11,1	107	+8,1	623	+11,4	14,7
Смоленская область	193	+10,9	29	+16	170	+9	14,6
Еврейская автономная область	48	+23,1	6	+50	44	+22,2	12



Наибольший удельный вес погибших пешеходов среди всех погибших в регионе отмечается в Астраханской области (39%), г. Москве (45,8%) и г. Санкт-Петербурге (48,6%).

В двух третях наездов на пешеходов (68,6%, или 23 733) виновными признаны водители ТС, в трети (36,8%, или 12 731) – пешеходы¹. Однако большая часть (67,9%, или 2 396) погибших пешеходов зарегистрирована в случаях, когда виновными признаны сами погибшие пешеходы. Тяжесть последствий ДТП по неосторожности самих пешеходов (18,5) практически в три раза превышает аналогичный показатель для ДТП по вине водителей (6,5) (рис. 6.2).

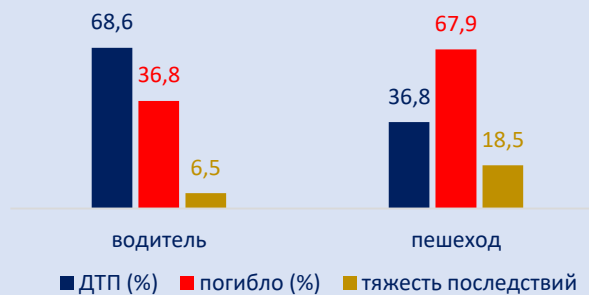


Рис. 6.2. Распределение удельного веса наездов на пешеходов, погибших в них и тяжести последствий в зависимости от вины водителя или пешехода

Время совершения наездов на пешеходов

Распределение количества наездов на пешеходов по месяцам показывает, что реже всего они происходили в период с января по июль. Начиная с августа начался рост с пиком в октябре (рис. 6.3).



Рис. 6.3. Основные показатели аварийности из-за наездов на пешеходов по месяцам

В темное время суток зарегистрировано 38,7% (13 375) наездов на пешеходов, при этом доля числа погибших составляет 67,8% (2 396) от всех погибших в таких ДТП. Показатель тяжести последствий ДТП в темное время суток (16,9) более чем в 3 раза превышает аналогичный показатель для происшествий в светлое время суток (5,2) (рис. 6.4).

При наездах на пешеходов наблюдается зависимость общего количества погибших от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова (рис. 6.5).

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.

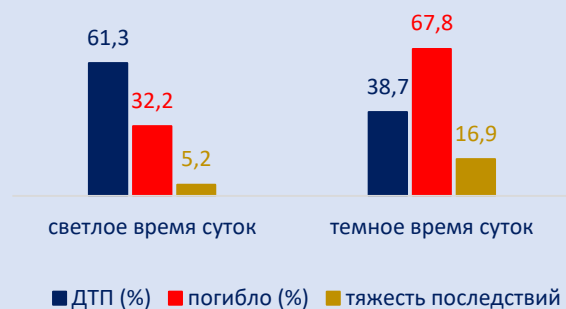


Рис. 6.4. Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности

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



Как отмечено выше, первая половина года имеет более низкие показатели аварийности. Ежемесячное число погибших пешеходов с января по июль относительно стабильно и находится в диапазоне 197-254 погибших в месяц. Стремительный рост начинается с августа, достигая своего пика в октябре с числом погибших 479 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.

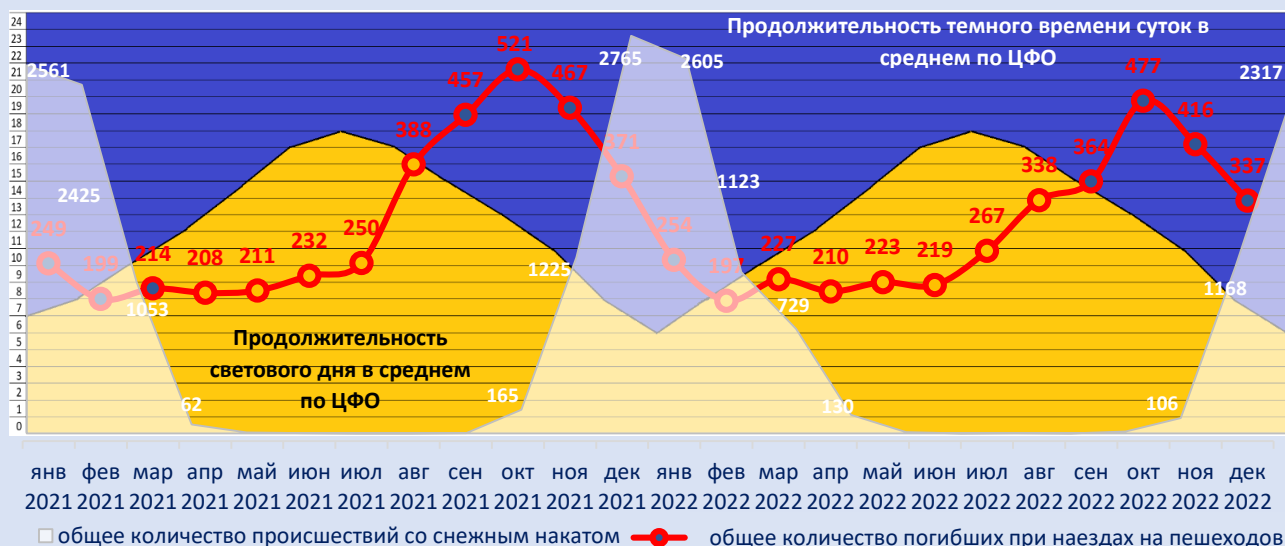


Рис. 6.5. Зависимость числа погибших пешеходов от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова¹

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 раннее 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	
Январь	59,3	18,8	20,3	8,6	13,0	24,4	17,9	11,9	5,6	10,1	10,9	25,8	37,1	40,3	30,2	44,7	50,0	30,8	29,2	37,5	30,8	44,4	31,3	21,4	
Февраль	22,6	40,0	7,5	7,5	13,3	20,0	9,7	10,3	12,9	14,3	18,9	15,2	51,9	63,3	51,0	43,5	36,1	23,3	31,3	10,0	0,0	20,0	33,3	16,7	
Март	19,2	13,6	9,7	8,7	18,8	14,8	20,0	11,1	20,0	17,9	24,4	26,2	22,2	52,6	59,3	42,6	27,8	24,5	24,1	21,4	17,4	33,3	11,1	33,3	
Апрель	3,6	6,7	26,7	27,3	7,1	28,6	22,7	23,3	9,1	17,5	21,9	7,7	14,6	20,0	45,9	51,6	44,1	33,3	20,8	15,4	25,0	10,0	27,3	6,3	
Май	10,5	16,0	20,7	14,3	20,0	14,0	17,2	9,5	21,1	18,0	7,4	14,9	7,5	15,6	20,8	44,4	47,1	37,5	24,6	23,4	25,9	12,5	6,1	6,3	
Июнь	10,3	11,9	12,2	20,5	21,6	30,6	9,5	10,0	11,8	22,6	12,0	16,7	13,2	11,3	9,3	27,4	37,9	24,6	33,3	18,2	27,0	14,6	3,6	0,0	
Июль	0,0	6,0	4,5	5,8	13,6	25,0	10,8	10,4	11,7	14,7	14,7	14,7	21,4	12,0	11,1	13,8	31,3	47,4	34,7	35,9	27,9	22,0	16,7	8,6	11,6
Август	7,0	17,8	12,8	7,3	28,3	23,9	11,6	6,0	12,3	14,5	13,2	18,0	14,1	25,0	31,7	42,1	33,7	29,3	25,9	21,0	15,1	32,1	22,2	2,3	
Сентябрь	23,1	15,2	24,3	17,6	25,0	18,5	18,0	19,0	16,9	6,2	11,3	14,0	26,0	50,0	44,3	46,9	39,0	24,6	38,8	22,9	14,3	29,6	26,7	28,6	
Октябрь	27,5	34,0	22,9	20,8	15,8	18,9	16,7	11,9	20,8	20,0	18,8	28,7	48,6	57,6	46,7	46,6	47,0	26,9	36,6	26,8	7,4	33,3	21,9	34,2	
Ноябрь	47,3	29,4	22,0	13,8	9,6	17,5	18,0	12,5	22,2	14,3	21,0	50,5	51,4	54,5	53,7	41,7	36,0	33,3	29,6	16,7	23,1	16,7	26,7	50,0	
Декабрь	26,5	32,2	15,0	6,7	10,0	13,1	12,1	9,6	12,9	5,1	21,6	36,2	45,3	48,9	43,8	28,8	30,6	37,5	13,9	16,0	30,4	17,4	23,1	38,5	

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 элементов¹.

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. 6.6).

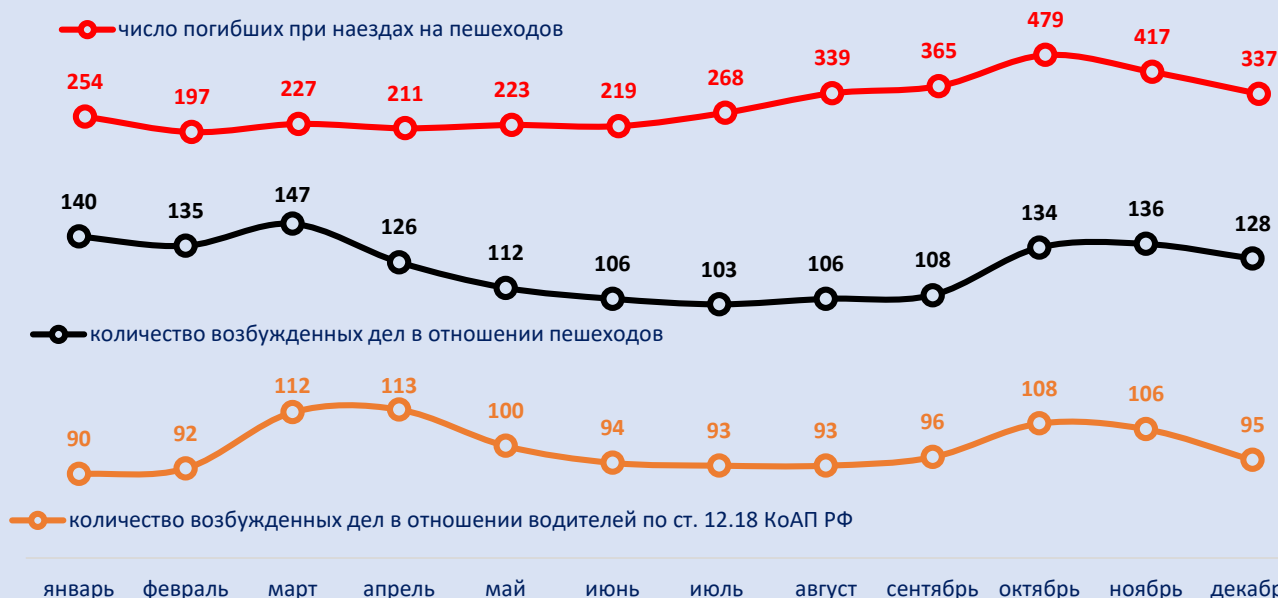


Рис. 6.6. Сопоставление количества (тыс.) возбужденных дел в отношении пешеходов и водителей, а также числа погибших при наездах на пешеходов

Наибольшее число наездов на пешеходов (75,6%) приходится на будние дни недели (рис. 6.7). При этом наибольшее число погибших приходится на пятницу (15,2%, или 539) и субботу (17,4%, или 615). Более высокие значения тяжести последствий рассматриваемого вида ДТП отмечаются в выходные дни (суббота – 12,3, воскресенье – 12,8).

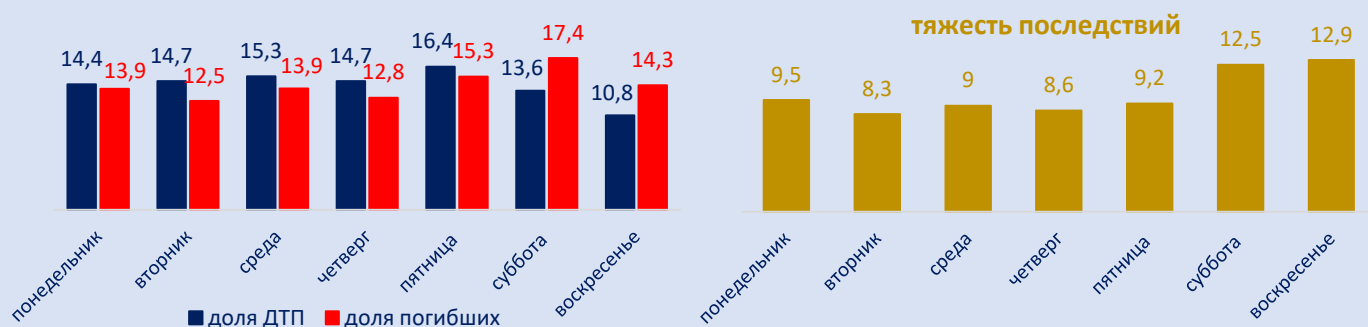


Рис. 6.7. Динамика наездов на пешеходов по дням недели и тяжесть последствий

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 приходится на утро (с 07:00 до 09:00) и вечер (с 17:00 до 22:00), что может быть связано с транспортной активностью граждан в периоды передвижения на работу и домой. В выходные дни, напротив, интервал, в который фиксируется максимальный удельный вес 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	25,0	33,6	30,5	27,4	23,9	26,9	28,5	27,9	26,4	26,5	31,0	32,7	37,2	35,8	33,5	32,3	24,8	25,4	23,4	17,6	12,1	12,0	10,2	14,9
Вторник	27,2	35,1	28,7	27,5	26,2	29,0	28,4	28,9	30,3	26,9	29,5	35,5	37,3	37,2	36,1	30,7	30,0	20,0	18,9	11,8	16,1	18,3	15,7	17,4
Среда	26,8	36,0	33,1	26,9	29,5	27,2	29,9	28,6	29,9	27,9	28,8	35,2	40,0	37,1	39,1	31,7	25,0	24,3	19,5	20,4	18,3	12,7	11,0	15,5
Четверг	27,5	33,8	30,3	26,8	23,5	28,5	31,5	29,4	29,2	28,4	30,1	35,0	38,1	37,7	35,8	29,4	28,6	24,0	18,3	18,0	17,1	17,6	15,7	15,4
Пятница	23,3	32,5	30,7	22,9	26,3	26,6	31,6	26,7	26,6	28,9	29,7	35,2	36,0	39,6	30,3	33,4	29,0	24,7	19,9	15,7	12,6	13,0	14,0	15,8
Суббота	15,5	19,1	17,9	18,6	21,4	22,4	22,9	25,7	21,1	20,0	21,8	30,3	31,8	34,6	32,6	33,7	28,8	26,7	26,5	19,9	17,7	17,7	14,0	15,3
Воскресенье	15,7	18,0	15,6	14,7	18,7	20,4	19,4	21,2	20,7	20,3	19,4	24,7	26,5	29,7	32,8	31,4	27,8	22,8	20,4	19,7	17,0	17,4	17,1	15,5

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 (3,5), в три раза ниже, чем аналогичный показатель для происшествий без наличия СВЭ (10,5). В случае отсутствия освещения тяжесть последствий наездов на пешеходов, использующих СВЭ (12,5), более чем в два раза ниже, чем при отсутствии СВЭ (27,5) (рис. 6.8).

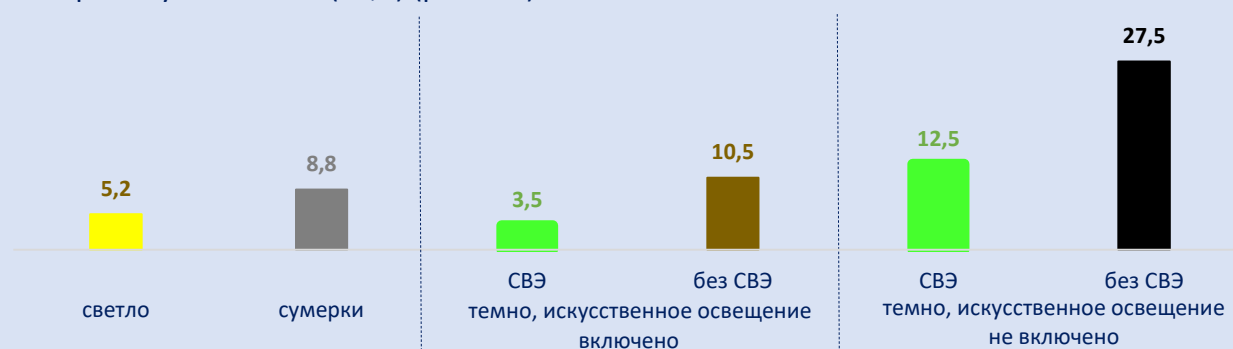


Рис. 6.8. Тяжесть последствий наездов на пешеходов в зависимости от освещенности и использования СВЭ

Места совершения наездов на пешеходов

Наибольшая доля наездов на пешеходов (81,6%, или 28 237) совершена в населенных пунктах городского типа, на эти происшествия приходится и наибольшее число погибших (49,4%, или 1 747). Стоит 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 6,9% (2 380) ДТП приходится 30,7% (1 084) погибших.



Наезды в этих местах имеют очень высокую тяжесть последствий, в них погибает практически каждый второй из пострадавших пешеходов (рис. 6.9).

В НП городского и сельского типов в большем количестве наездов виновными признаны водители (71,3 и 66% соответственно).

Вне НП, напротив, почти три четверти (74,3%) наездов происходит по неосторожности самих пешеходов (рис. 6.10). В этой связи необходимо отметить, что на автомобильных дорогах вне НП пешеходам сложнее соблюдать требования ПДД в части движения вдоль проезжей части, по тротуару (пешеходной дорожке) и переходить проезжую часть только по пешеходным переходам.

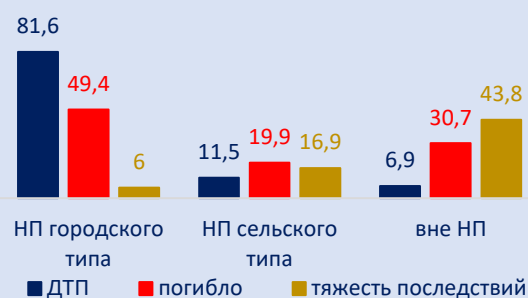


Рис. 6.9. Распределение наездов на пешеходов и погибших в них по местам совершения

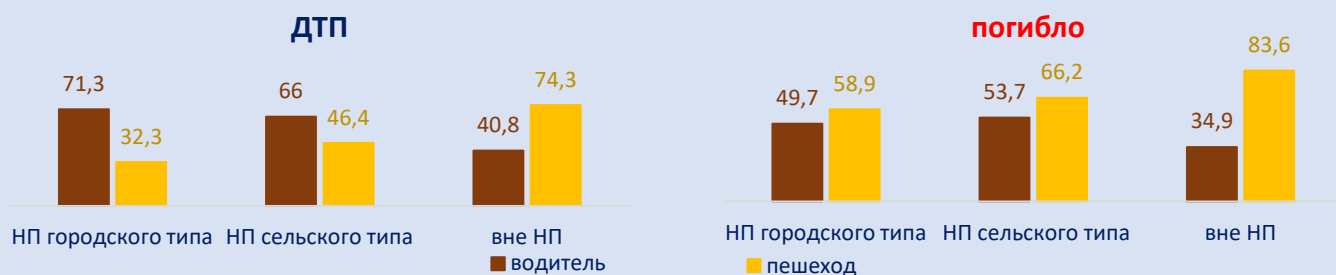


Рис. 6.10. Распределение доли ДТП и погибших в зависимости от виновности водителей или пешеходов и от места наезда

Распределение показателей аварийности по дорогам различного статуса свидетельствует, что наибольшая доля наездов на пешеходов (86,8%, или 30 020) и погибших в них (53,2%, или 1 882) зафиксирована на автомобильных дорогах местного значения, что обусловлено тем, что данные дороги в основном являются улицами НП. На федеральные автомобильные дороги приходится пятая часть погибших пешеходов (19,7%, или 697), на региональные – четверть (27%, или 956). Тяжесть последствий ДТП на федеральных (39,8) и региональных дорогах (30,5) более чем в 5 раз превышает аналогичный показатель для автомобильных дорог местного значения (6).

При этом более половины погибших на РИММАД (56%, или 535) и более двух третей погибших на ФАД (70,7%, или 493) приходится на участки, проходящие вне НП, при том что на данных участках РИММАД и ФАД совершена значительно меньшая доля ДТП (42,9 и 54,1% соответственно). Показатель тяжести последствий наездов на пешеходов на участках данных дорог вне НП в два раза выше, чем на участках в НП (рис. 6.11). 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 (7,3).

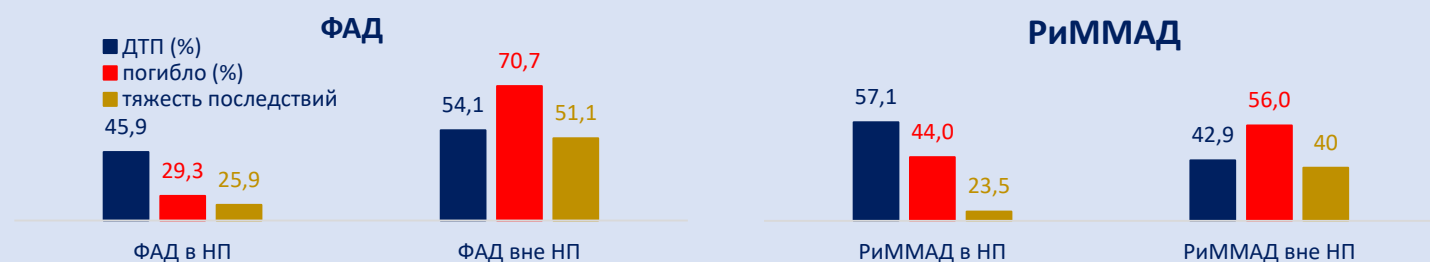


Рис. 6.11 Распределение показателей аварийности на ФАД и РИММАД в зависимости от прохождения через НП



На пешеходных переходах совершено 14 537 (-5,1%) наездов на пешеходов, что составляет 42% от общего количества наездов, на них приходится 19,6% (690, -12,2%) погибших. Вне пешеходных переходов произошло более половины наездов (58%, или 20 067), на которые пришлось более трех четвертей (80,4%, или 2 839) погибших пешеходов. Тяжесть последствий при наездах вне пешеходного перехода (13,8) в три раза выше, чем на пешеходном переходе (4,5) (рис. 6.12).

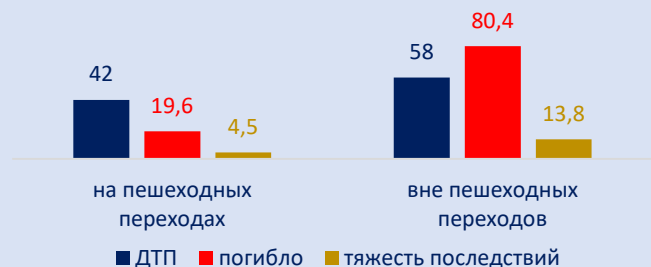


Рис. 6.12. Удельный вес наездов на пешеходов, погибших в них и тяжесть последствий в зависимости от наличия пешеходного перехода

На территории Российской Федерации расположено 294 036 (+4,6%) наземных пешеходных переходов, из которых 20% – регулируемые и 80% – нерегулируемые¹.

Наибольшая часть (70%, или 10 165) наездов на пешеходов на пешеходных переходах произошла на нерегулируемых переходах. На такие происшествия пришлось и наибольшая доля (65,4%, или 451) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах (рис. 6.13).

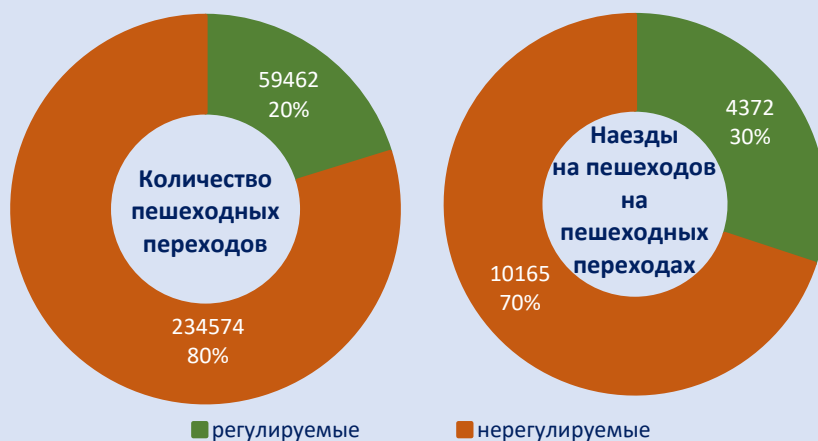


Рис. 6.13. Распределение пешеходных переходов и наездов на пешеходов в зависимости от вида пешеходного перехода

Более половины от всех наездов на пешеходов, совершенных на пешеходном переходе, произошли на тех пешеходных переходах, которые расположены за пределами перекрестка (59,4%), в его пределах – более трети (40,6%). При этом на пешеходные переходы, расположенные за пределами перекрестка, приходится более двух третей (70,6%) от всех погибших при наездах на пешеходов на пешеходных переходах. Стоит отметить, что тяжесть последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков (3,3), почти в два раза ниже, чем на переходах, расположенных вне перекрестков (5,4) (рис. 6.14).

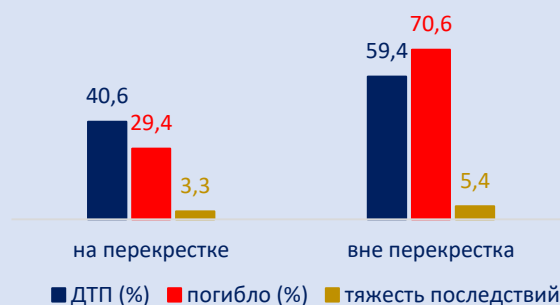


Рис. 6.14. Распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов в зависимости от местоположения пешеходного перехода

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



Более половины (55,3%) наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков, произошло при движении ТС в прямом направлении, при этом доля погибших пешеходов, приходящаяся на такие происшествия, почти в полтора раза больше (77,1%). Из всех наездов при движении ТС в прямом направлении несколько большая доля приходится на случаи, когда ТС уже пересекло перекресток (30,5% от общего количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков).

В 44,7% 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) отмечена при наездах, совершенных при движении ТС в прямом направлении до пересечения перекрестка (рис. 6.15).

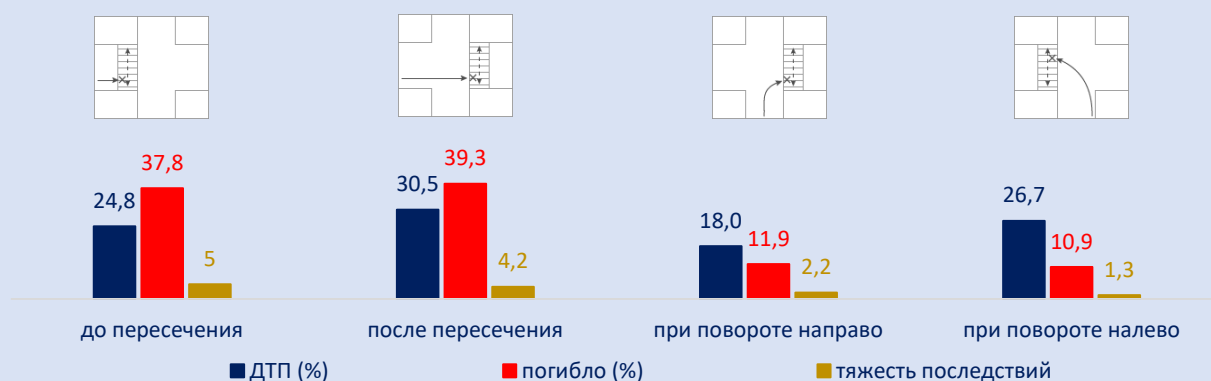


Рис. 6.15. Распределение основных показателей аварийности в зависимости от механизма наезда на пешехода на пешеходном переходе в пределах перекрестка

Из общего числа наездов на пешеходов вне пешеходных переходов в большинстве случаев (53,7%) пешеход двигался перпендикулярно проезжей части, на эти ДТП приходится и наибольшая доля погибших (43,6%). Высокая тяжесть последствий отмечается при наездах на пешеходов, когда пешеход двигался в попутном направлении (17,6) или стоял (16,7) (рис. 6.16).

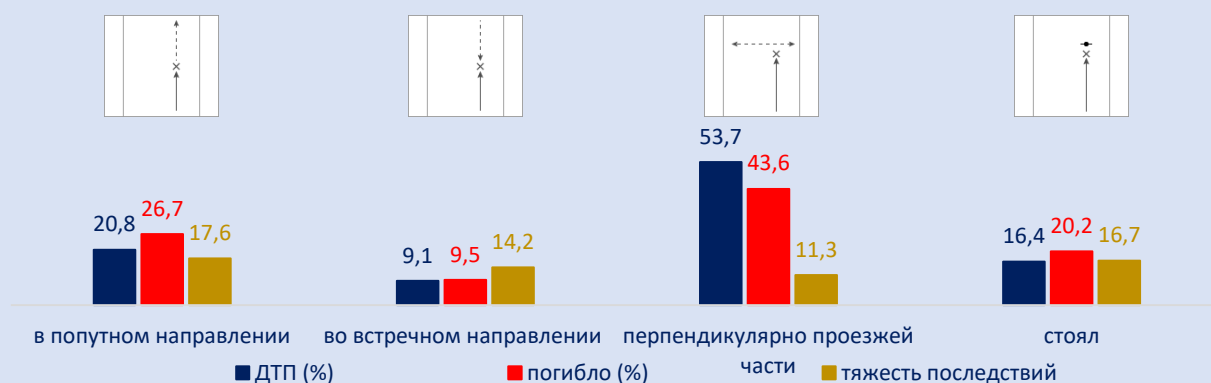


Рис. 6.16. Распределение основных показателей аварийности в зависимости от направления движения пешехода при наездах вне пешеходного перехода

Факторы, оказывающие влияние на дорожное движение

В некоторых случаях для пешеходов созданы более безопасные условия для их передвижения. Например, в пределах НП устанавливается специальный скоростной режим¹, многочисленными рекомендациями определена необходимость ограничения максимальной скорости движения в местах вероятного непосредственного контакта пешеходов² и увеличения зоны запрещения определенных маневров (обгон, перестроение)³.

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 увеличивается и значение показателя тяжести последствий ДТП (рис. 6.17).

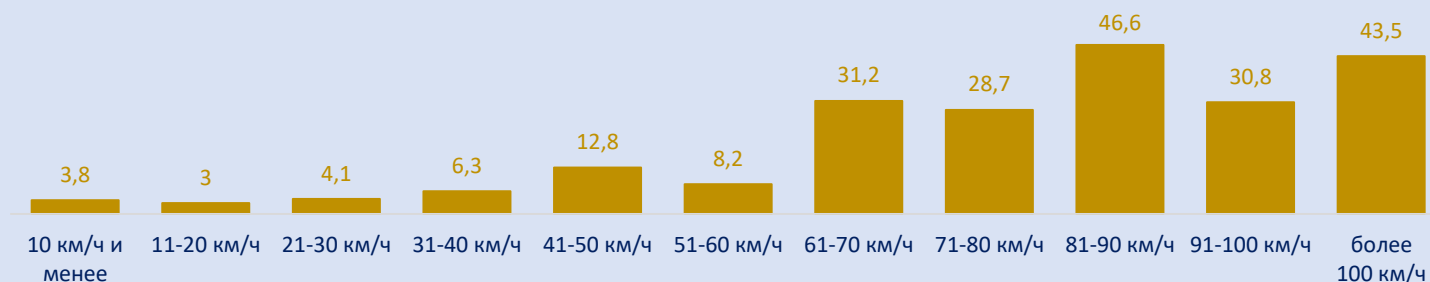


Рис. 6.17. Тяжесть последствий при наездах в зависимости от установленного ограничения скорости движения ТС

Помимо установления специальных скоростных режимов, для обеспечения безопасности пешеходов активно применяются средства успокоения движения, технические средства организации дорожного движения⁴ и объекты УДС, включая пешеходные переходы и искусственные неровности⁵.

¹ На основании п. 10.2 ПДД 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.

² 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.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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.



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 (2,8) (рис. 6.18).

Достаточно высокая тяжесть последствий (14) отмечается при наездах на пешеходов на пешеходных переходах, оборудованных светофорами, которые работали в режиме желтого мигания¹.

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. При этом в темное время суток тяжесть последствий на таких переходах (15,8) более чем в два раза выше, чем на переходах со светофором, работающим в штатном режиме (6,6) (рис. 6.19).

Кроме того, 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 менее четверти (22,7%, или 1933) от общего числа погибших в ДТП, то в дождь и пасмурную погоду – около трети (35,9 и 29,4% соответственно). В туман зафиксирован высокий показатель тяжести последствий, в таких ДТП погиб каждый третий пострадавший пешеход (рис. 6.20).



Рис. 6.18. Тяжесть последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах, оборудованных дополнительными техническими средствами организации дорожного движения

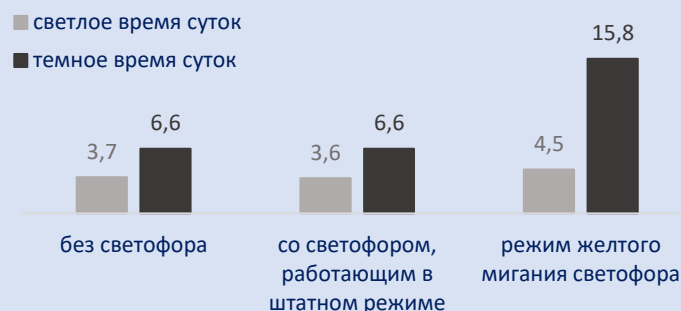


Рис. 6.19. Тяжесть последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах в зависимости от наличия светофора и режима его работы²

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.



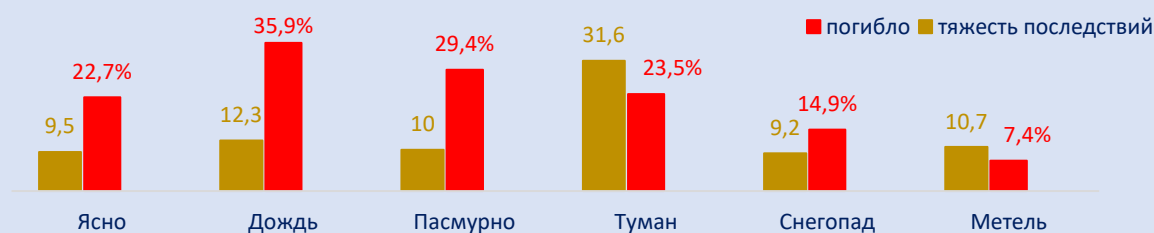


Рис. 6.20. Удельный вес погибших при наездах на пешеходов от общего числа погибших в зависимости от погодных условий

Нарушения, ставшие причинами наездов на пешеходов

Наибольшее количество наездов на пешеходов по вине водителей произошло из-за нарушения правил проезда пешеходных переходов (45,9%, или 10 905), на эти происшествия приходится четверть (27,2%, или 441) всех погибших пешеходов. Наибольшее число погибших пешеходов по вине водителей (532, или 32,8%) приходится на наезды, произошедшие из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (рис. 6.21).



Рис. 6.21. 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 (3,9 и 3,6 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 для большей внимательности и предусмотрительности.

Наибольшее же значение тяжести последствий приходится на ДТП по причине нарушения правил обгона (29) и выезда на полосу, предназначенную для встречного движения (21,7). 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. При этом наезды из-за данного нарушения также имеют высокое значение тяжести последствий (19,7) (рис. 6.22).





Рис. 6.22. Распределение тяжести последствий ДТП в зависимости от нарушений водителей ТС

В 23,3% (5 518) наездов на пешеходов, совершенных по вине водителей ТС, водители оставляли место ДТП, на такие происшествия приходится пятая часть (19,3%, или 312) от всех погибших по вине водителей пешеходов. Среди других наиболее распространенных видов ДТП такая тенденция не наблюдается (рис. 6.23).



Рис. 6.23. Удельный вес ДТП, когда виновные водители оставляли место происшествия, от всех ДТП конкретного вида

Из общего количества ДТП, произошедших из-за нарушений ПДД пешеходами, большая часть (35,9%, или 4 571) 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 (15,4%, или 1 956).

Несмотря на незначительную долю ДТП (13,2%), наибольшая доля погибших при наездах на пешеходов по неосторожности самих пешеходов отмечается при нахождении на проезжей части без цели ее перехода (27,9%, или 671), 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 практически в два раза выше (11,8) (рис. 6.25). На такое нарушение приходится и более высокий показатель тяжести последствий (44,1). Также высокое значение показателя тяжести последствий отмечается при наездах, когда пешеход находился на проезжей части без цели ее перехода (38,7), и переходе проезжей части в запрещенном месте, оборудованном пешеходными ограждениями (32,5).





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



7. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

В 2022 году с участием лиц в возрасте до 18 лет¹ зарегистрировано 19 721 (-0,7%) ДТП, в котором погибли 749 (-1,7%) и получили ранения 21 872 (-0,3%) несовершеннолетних. Удельный вес таких происшествий по сравнению с предыдущим годом увеличился и составил 15,6% (2021 год – 14,9%). При этом тяжесть последствий ДТП с участием несовершеннолетних снизилась (3,3).

С участием лиц в возрасте до 16 лет² зарегистрировано 15 854 (+0,03%) ДТП, в которых погибли 547 (-1,3%) и получили ранения 17 346 (+0,3%) детей. Показатель социального риска для детей остался на уровне прошлого года (2) (рис. 7.1).

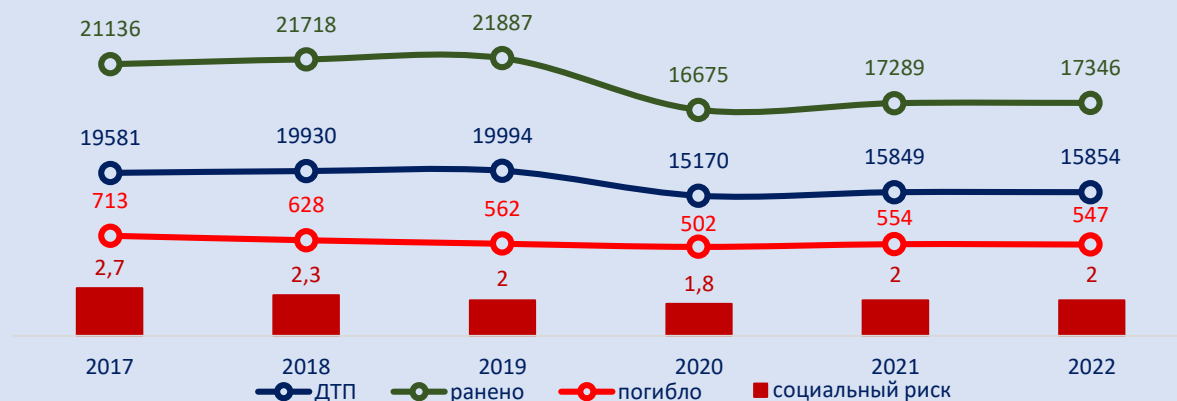


Рис. 7.1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей (в возрасте до 16 лет)

В десяти субъектах отмечен рост всех основных показателей дорожно-транспортной аварийности с участием детей (табл. 7.1). Увеличение числа погибших детей зарегистрировано более чем в трети регионов (31).

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 Дагестан	203	+25,3%	27	+92,9%	199	+11,2%
Республика Марий Эл	92	+7%	2	+100%	105	+5,5%
Республика Мордовия	84	+21,7%	7	+250%	95	+20,3%
Рязанская область	174	+22,5%	8	+166,7%	187	+13,3%
Красноярский край	308	+24,7%	9	+125%	333	+28,1%
Приморский край	305	+4,1%	16	+166,7%	340	+7,3%
Амурская область	148	+19,4%	10	+233,3%	157	+20,8%
Архангельская область	103	+6,2%	5	+400%	110	+2,8%
Омская область	291	+6,6%	5	+25%	318	+3,9%
Пензенская область	211	+29,4%	8	+60%	230	+23,7%

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.



Наибольшее число погибших детей зарегистрировано в республиках Башкортостан (14), Дагестан (27), Татарстан (11), Алтайском (12), Краснодарском (30), Приморском (16), Ставропольском (13) краях, Вологодской (11), Воронежской (13) областях, Кемеровской области – Кузбассе (15), Московской (24), Нижегородской (13), Новгородская (12), Оренбургской (14), Ростовской (18), Самарской (11), Саратовской (12), Свердловской (13) областях.

Распределение показателей аварийности по месяцам соответствовало тенденциям предыдущих лет. Минимальные значения зарегистрированы в феврале (630 ДТП, погибли 12 детей), наибольшие – в период с марта по август. Максимальное количество ДТП (1977 ДТП) и число погибших детей (86) зафиксировано в августе. 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 2 502) и субботу (15,3% или 2 420). Наибольшее число погибших зарегистрировано в выходные дни (суббота – 17,9% (98), воскресенье – 21,9% (120)). Наибольшей тяжестью последствий ДТП с участием детей характеризуется воскресенье – 4,5¹ (рис. 7.3).



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 19:00 (рис. 7.4).

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



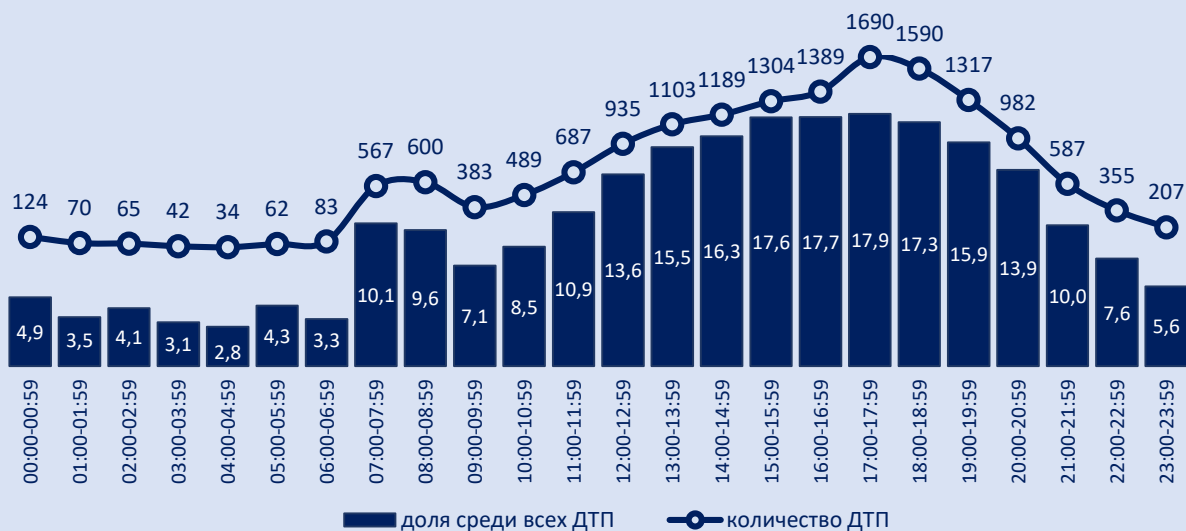


Рис. 7.4. Распределение ДТП, в которых пострадали дети, и их удельного веса в общей структуре аварийности в течение суток

В 8 из 10 ДТП с участием детей виноваты водители ТС. В 2022 году зарегистрировано 12 720 (+0,3%) таких происшествий, в которых погибли 488 (+1,7%) и получили ранения 14 194 (+0,5%) ребенка.

Показатели дорожно-транспортной аварийности по собственной неосторожности детей по сравнению с 2021 годом возросли¹. Всего зарегистрировано 4 092 (+3,4%) таких ДТП, в которых погибли 110 (+3,8%) и получили ранения 4 049 детей (+3,6%).

Почти в половине (44%) всех ДТП с участием детей они являлись пассажирами, в 41,7% – пешеходами, в 9,2% – велосипедистами, в 6,3% – водителями механических ТС. При этом более половины (60,3%) погибших детей являлись пассажирами, 23% – пешеходами, 9% – велосипедистами и 7,3% – водителями механических ТС (рис. 7.5).

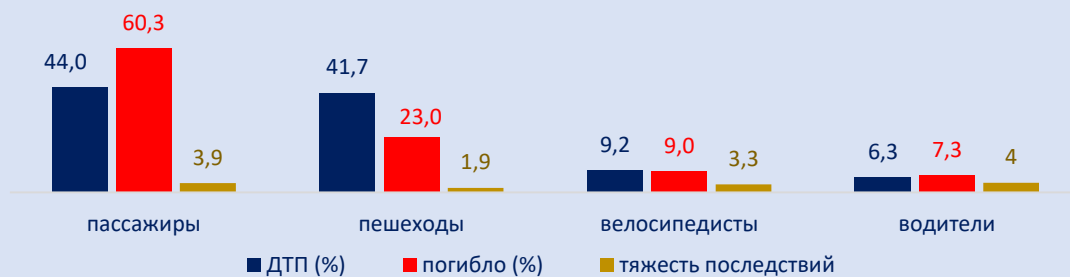


Рис. 7.5. Долевое соотношение количества ДТП и числа погибших детей в зависимости от категории участника дорожного движения

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

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).

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.



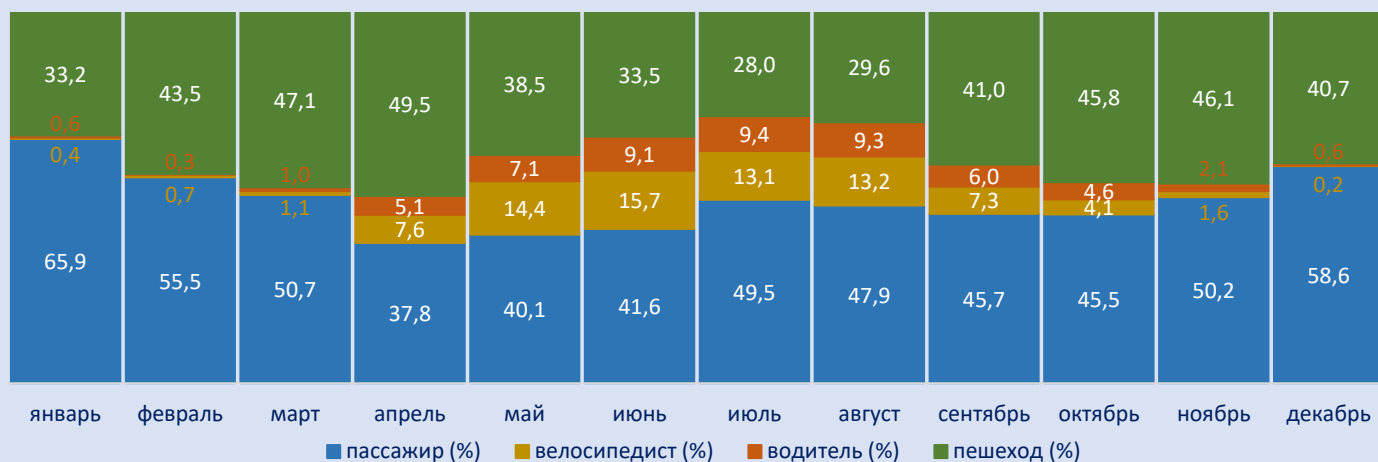


Рис. 7.6. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от месяца

Распределение по дням недели удельного веса пострадавших в ДТП детей, относящихся к конкретной категории участников дорожного движения, показывает, что в рабочие доли детей-пассажиров и детей-пешеходов примерно равны (по 40-45%). В выходные дни доля пострадавших детей-пассажиров значительно увеличивается, достигая максимального значения в воскресенье (62,8%), доля же пешеходов пропорционально уменьшается (23,5%). Доли велосипедистов и водителей остаются равно распределенными на протяжении всей недели (рис 7.7).

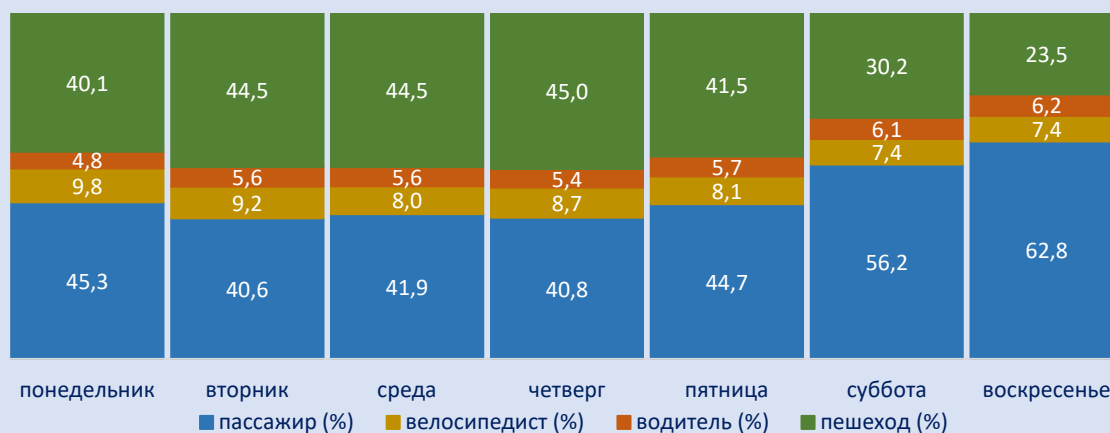


Рис. 7.7. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от дня недели

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 20:00. Доля пострадавших детей-велосипедистов равномерно распределена с 07:00 до 24:00 и постепенно возрастает к вечеру, после чего наблюдается снижение. Доля пострадавших детей-водителей равномерно распределена в дневное время, после чего наблюдается многократное увеличение ночью (рис. 7.8).



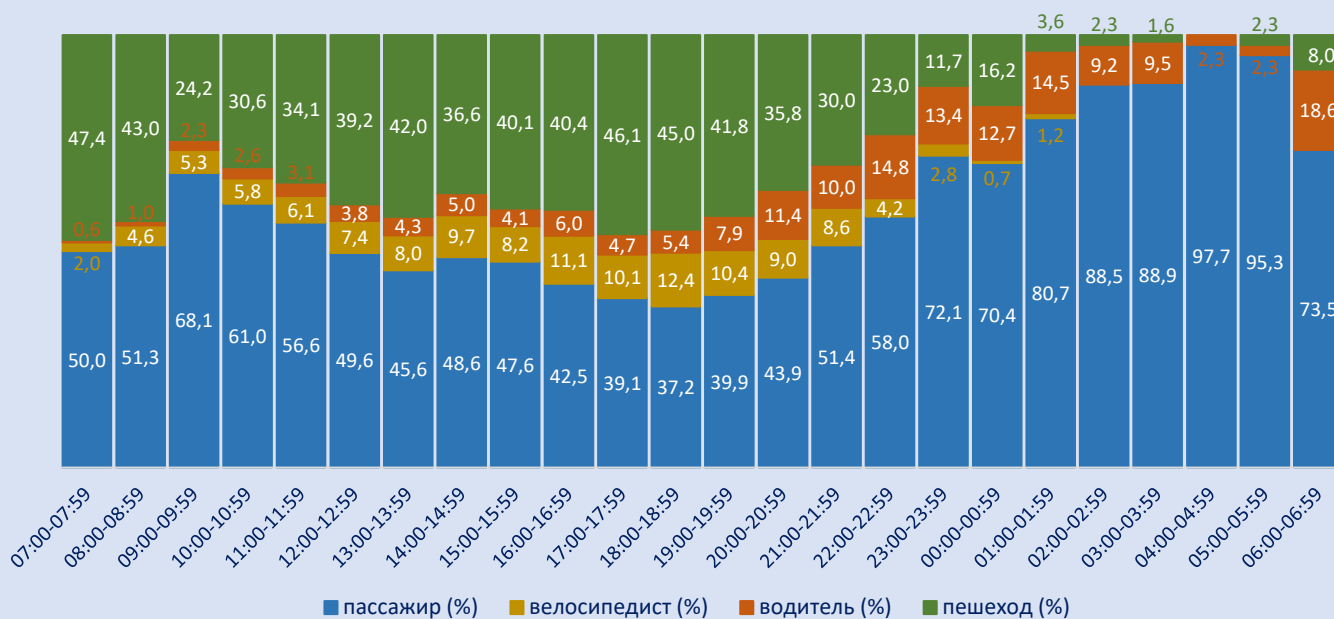


Рис. 7.8. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от времени суток

7.1. ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

Почти половину ДТП с пострадавшими детьми (44%, или 6 969; -4%) составили происшествия, в которых дети участвовали в качестве пассажиров, то есть пассивных участников дорожного движения. При этом на рассматриваемую категорию пришлось почти две трети (60,3%, или 330; -9,3%) всех погибших в ДТП детей.

Из всех ДТП, в которых пострадали дети-пассажиры, водители ТС, в которых они находились, были виновны только в 53% случаев. При этом для остальных водителей удельный вес ДТП, произошедших по их вине, составил 61%. Это может свидетельствовать о том, что нахождение ребенка в салоне ТС повышает дисциплину водителя. При этом доля ДТП, совершенных по вине водителей, перевозящих детей, увеличивается по мере увеличения возраста ребенка. Если водители, перевозящие ребенка младше одного года, являлись виновными менее чем в половине (49,7%) происшествий, то водители, перевозящие детей старшего школьного возраста (16-17 лет), являлись виновными почти двух третей (64,1%) всех происшествий с их участием (рис. 7.1.1).

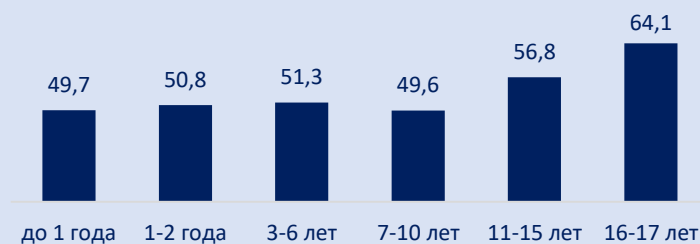


Рис. 7.1.1. Коэффициент виновности водителей ТС в зависимости от возраста ребенка-пассажира, находящегося в момент ДТП в салоне ТС

На 12,1% (1 115) снизилось количество ДТП, при которых зафиксировано нарушение водителями правил перевозки детей (без детских удерживающих устройств и ремней безопасности), число погибших в таких ДТП детей-пассажиров сократилось на 3,4% (114), раненых – на 11% (1 404). Тяжесть последствий таких происшествий для детей (7,5) почти в два раза выше, чем общий показатель для всех происшествий с пострадавшими детьми-пассажирами (3,9).



Наибольшее число детей-пассажиров, пострадавших в ДТП, перевозилось на задних пассажирских сиденьях, слева и справа. На указанные места пришлось 31,1 и 33,8% пострадавших детей соответственно. На переднее и заднее пассажирское сиденье по центру пришлось по 12% всех пострадавших детей. Немногим более десятой части всех пострадавших в ДТП детей-пассажиров пришлось на другие способы размещения в салоне ТС, в том числе не предусмотренные для перевозки, а также, например, в багажнике, на капоте, на крыше и т.д.

Наименьшая тяжесть последствий отмечается при перевозке детей на заднем правом сиденье (3,2). 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 (4,9). В случаях перевозки детей в местах, не предусмотренных для этого, тяжесть последствий в два и более раза превышает любое из стандартных мест размещения и составляет 10,1 (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).

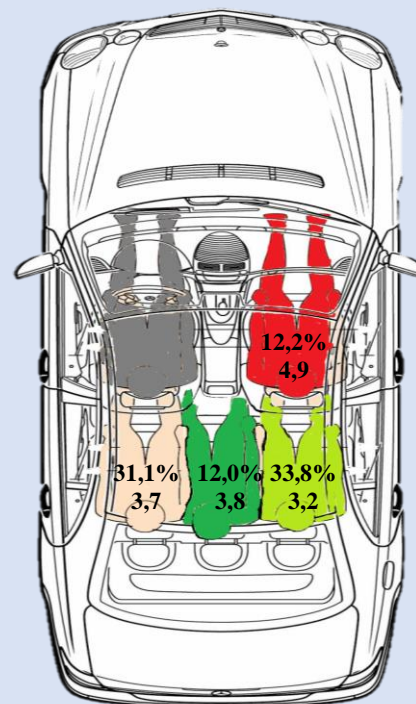
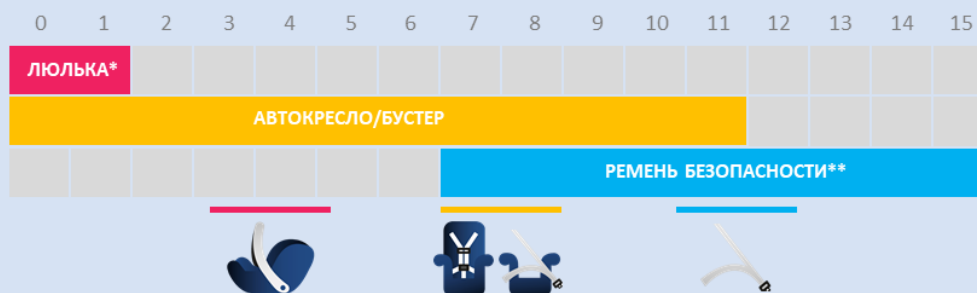


Рис. 7.1.2. Распределение тяжести последствий по местам в салоне ТС



* - ДУУ групп 0 и 0+ (автолюльки) используются для детей массой менее 13 кг

** - использование ремня безопасности в возрасте 7-11 лет разрешается только на задних сиденьях

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 (1,8) почти в два раза выше показателя социального риска для детей в возрастных группах до 7 лет (1) и 7-11 лет (1,1).

Показатель тяжести последствий для возрастной группы 12 лет и старше (4,4) также имеет наибольшее значение по сравнению с другими возрастными группами (до 7 лет – 3,7; 7-11 лет – 3,5) (рис. 7.1.5).

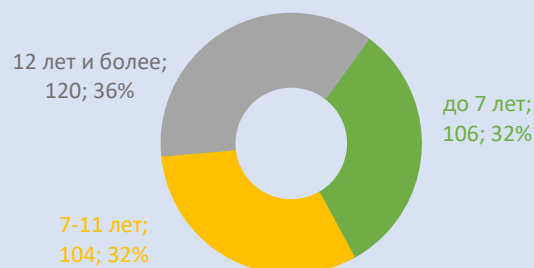


Рис. 7.1.4. Распределение числа погибших детей по возрастным группам



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 устройства¹.



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 2022 году дети-пассажиры данного возраста являлись участниками 4 896 (-7,9%) ДТП, в которых погибли 210 (-13,2%) детей и 5 617 (-7,6%) получили ранения. Практически в каждом пятом таком ДТП (18,4%) водители нарушили правила перевозки детей (рис. 7.1.6). Зафиксировано 988 (-17,9%) таких ДТП, в которых погибли 73 (-18,9%) и ранены 1 037 (-19%) детей. Доля погибших составила почти половину (42,8%) от всех погибших детей-пассажиров в возрасте до 12 лет.

Коэффициент виновности водителей, осуществляющих перевозку детей с нарушением требований ПДД, практически в полтора раза выше (64) аналогичного показателя водителей, осуществляющих перевозку детей без нарушений требований ПДД (47,2).

В 2022 году тяжесть последствий ДТП, в которых дети-пассажиры до 12 лет перевозились с нарушением установленных требований, в среднем в 2 раза выше по сравнению с происшествиями, при которых дети находились в ДУУ или были пристегнуты ремнями безопасности (рис. 7.1.7).

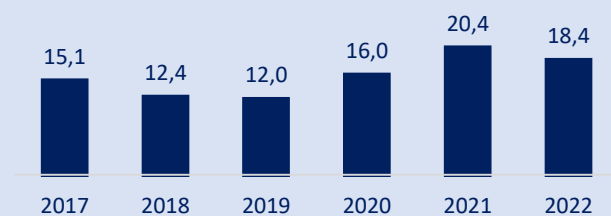


Рис. 7.1.6. Динамика удельного веса ДТП с участием детей до 12 лет, в которых водитель нарушил правила перевозки детей, от всех ДТП участниками которых, являлись дети до 12 лет

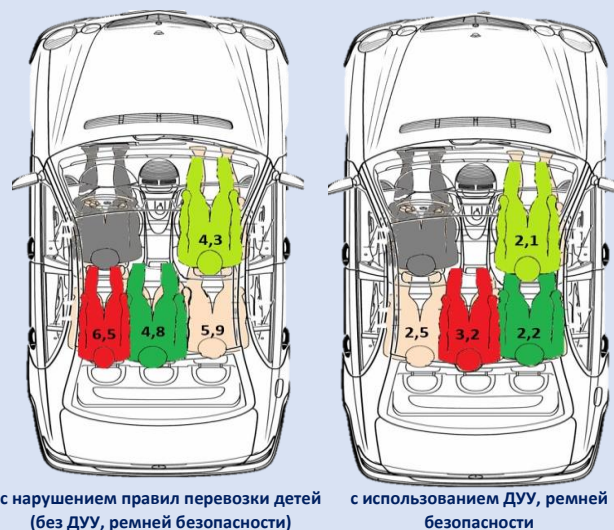


Рис. 7.1.7. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 12 лет в зависимости от места размещения в салоне ТС

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 2,6, что в 2 раза ниже по сравнению с ДТП, в которых дети-пассажиры данной возрастной группы перевозились с нарушением установленных требований (5,3) (рис. 7.1.8).

При перевозке детей в возрасте 7-11 лет наименьшая тяжесть последствий характерна для происшествий, при совершении которых дети перевозились в автокреслах (1,7). Наибольшей тяжестью последствий (4) характеризуются ДТП, в которых установлены нарушения правил перевозки детей (рис. 7.1.9)¹.

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 шесть 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).

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, по сравнению с ДТП, в момент совершения которых дети располагались лицом по ходу движения ТС (рис. 7.1.11).

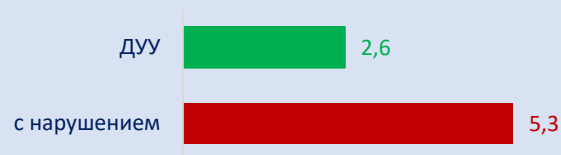


Рис. 7.1.8. Распределение тяжести последствий в зависимости от способа обеспечения безопасности детей в возрасте до 7 лет



Рис. 7.1.9. Распределение тяжести последствий в зависимости от способа обеспечения безопасности детей в возрасте 7-11 лет за 2016-2022 годы

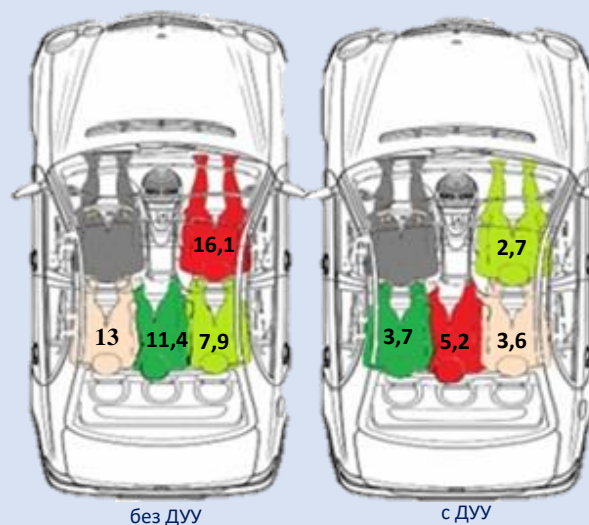


Рис. 7.1.10. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 1 года в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в ТС за 2016-2022 годы

¹ Далее при расчете показателя тяжести последствий использовалось суммарное число погибших и суммарное число раненных в ДТП детей-пассажиров за период 2016-2022 гг.



В возрастной группе 1-6 лет наиболее безопасными местами размещения детей в автокресле являются задние пассажирские сиденья, расположенные за водителем и пассажиром (тяжесть последствий – 2,7). Сравнительно высокой тяжестью последствий характеризуется заднее пассажирское место, расположенное посередине (3,4).

При использовании бустера наиболее безопасными местами также являются пассажирские сиденья сзади слева и сзади справа (тяжесть последствий 2,3 и 2,2 соответственно). Наиболее опасным местом размещения детей при использовании бустера является переднее пассажирское сиденье (7,4) (рис. 7.1.12).

Использование адаптера ремня безопасности¹ для перевозки детей в возрасте 1-6 лет является нарушением. Показатель тяжести последствий ДТП при его использовании для всех мест расположения детей выше, чем при использовании ДУУ.

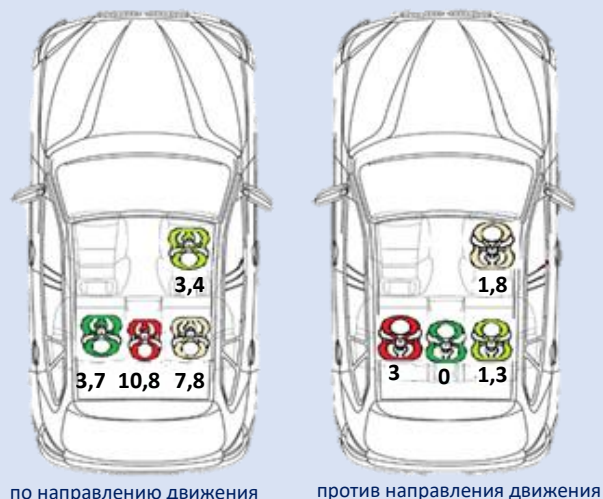


Рис. 7.1.11. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 1 года в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в ТС за 2016-2022 годы

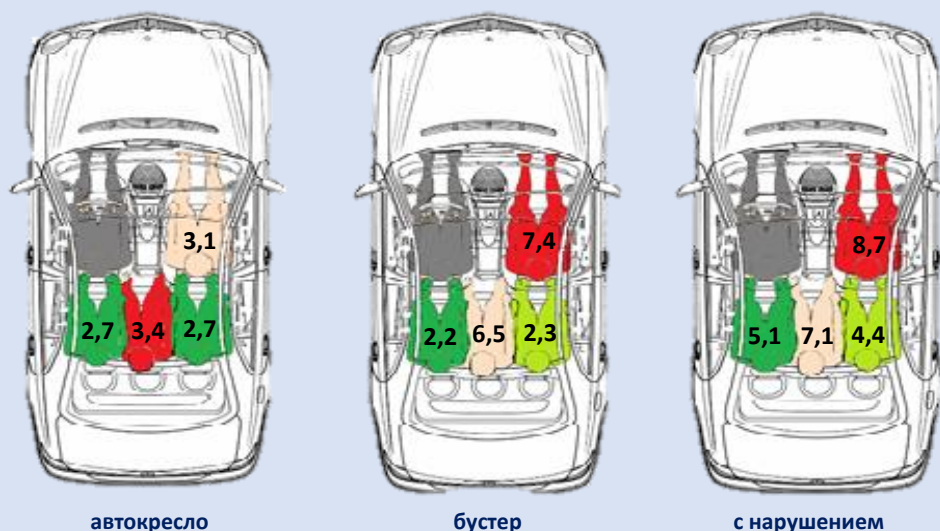


Рис. 7.1.12. Распределение тяжести последствий ДТП для детей в возрасте 1-6 лет в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в салоне ТС за 2016-2022 годы

Для пассажиров в возрасте 7-11 лет наиболее эффективным средством обеспечения безопасности при перевозке является автокресло. При этом наиболее безопасным местом его установки является заднее пассажирское сиденье по центру. С 2016 по 2022 год при перевозке детей в автокреслах на этом месте не зарегистрировано ни одного смертельного случая в 120 произошедших ДТП.

При использовании бустера наиболее опасным местом его размещения является заднее пассажирское сиденье за водителем (тяжесть последствий – 3,4). Другие места размещения детей характеризуются одинаковой тяжестью последствий (1,8).

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 – 5), в том числе по той причине, что в значительном количестве случаев на указанном месте установлены двухточечные ремни безопасности.

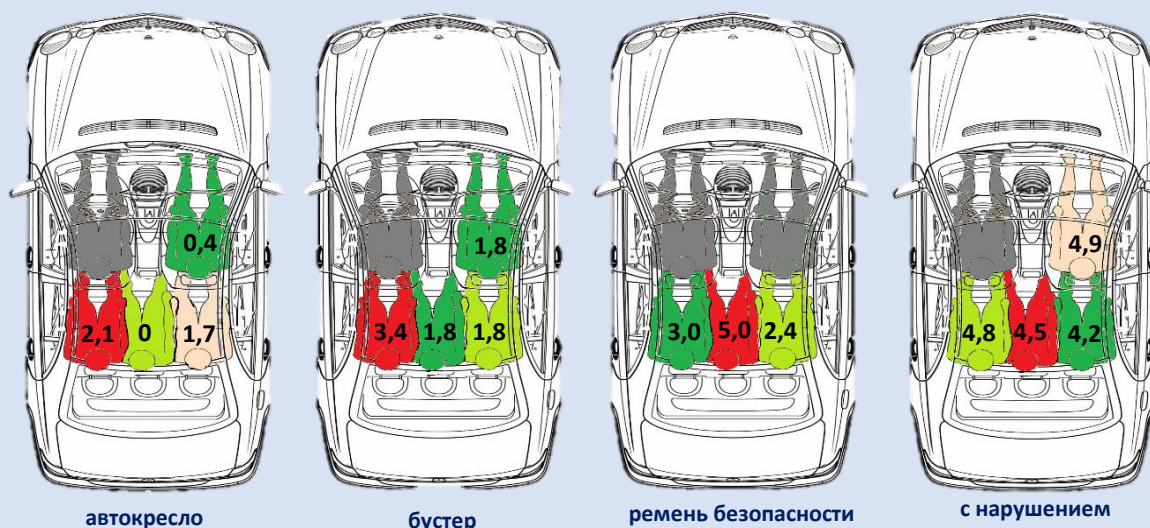


Рис. 7.1.13. Распределение тяжести последствий ДТП для детей в возрасте 7-11 лет в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в салоне ТС за 2016-2022 годы

7.2. ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

С участием детей-пешеходов произошло 6 610 (+0,3%) ДТП, в которых погибли 126 (-0,8%) и ранены 6 678 (-0,01%) детей. Две трети (66,6%, или 4 401) ДТП произошло по вине водителей ТС, в них погибли 87 и ранены 4 470 детей, что составило 69 и 66,9% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов соответственно. Однако ДТП, произошедшие по собственной неосторожности детей, характеризуются большей тяжестью последствий (2,2) в сравнении с ДТП по вине водителей ТС (1,9).

Подавляющее большинство (86,1%, или 5 694) ДТП с участием детей-пешеходов произошло в населенных пунктах городского типа, на них пришлось две трети (60,3%, или 76) погибших. В населенных пунктах сельского типа зарегистрировано 12,5% (824) ДТП, на которые пришлось 29,4% (37) всех погибших детей-пешеходов. Вне населенных пунктов произошло только 1,4% (92) ДТП, однако доля погибших составляет 10,3% (13) (рис. 7.2.1).



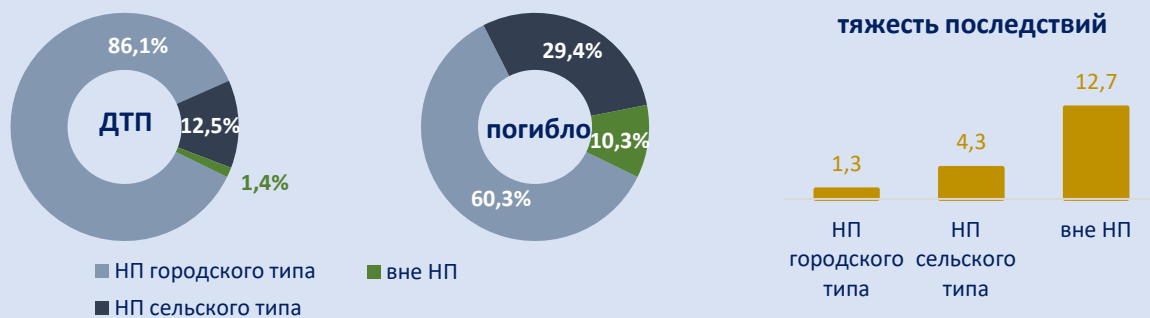


Рис. 7.2.1. Распределение показателей аварийности наездов на детей-пешеходов в зависимости от места совершения

Почти половина (44,2%, или 2 924) ДТП с участием детей-пешеходов произошла на пешеходных переходах, их количество снизилось на 2,5%. В данных ДТП погибли 39 (-17%) и ранены 2 988 (-2,8%) детей-пешеходов, что составило 31 и 44,7% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов соответственно. Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов на пешеходных переходах составила 1,3, что почти в два раза ниже по сравнению с тяжестью последствий наездов, совершенных вне пешеходных переходов (2,3).

В 70,1% (2 050) случаев наезды на детей на пешеходных переходах по-прежнему происходят на нерегулируемых пешеходных переходах. На эти происшествия пришлось 59% (23) от всех погибших детей-пешеходов на пешеходных переходах (рис. 7.2.2).

На регулируемых наземных пешеходных переходах зарегистрировано 874 (-0,5%) наезда на детей-пешеходов. При этом число погибших в таких местах увеличилось на 23% (16).

Подавляющее большинство (90,5%, или 2 647) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями ПДД, допущенными водителями, на такие ДТП пришлось 87,2% (34) погибших детей-пешеходов.

В темное время суток с участием детей-пешеходов произошло 1 404 ДТП (-1%), что составляет 21,2% от общего количества таких ДТП. В данных происшествиях погибли 48 (+11,6%) и ранен 1 421 (-1,6%) ребенок, что составило соответственно 38,1 и 21,3% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов. Тяжесть последствий таких ДТП (3,3) в два раза выше, чем в ДТП, произошедших в светлое время суток (1,5).

В 79,7% (1 119 ДТП) наездов на детей в темное время суток они не имели световозвращающих элементов, число погибших детей составило 42 (+10,5%), раненых – 1 128 (+1,1%) (рис. 7.2.3).

Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов, имевших в темное время суток световозвращающие элементы (2), почти в два раза ниже по сравнению с происшествиями, в которых световозвращающие элементы отсутствовали (3,6) (рис. 7.2.4).



Рис. 7.2.2. Долевое соотношение количества ДТП и числа погибших детей-пешеходов в зависимости от вида наземного пешеходного перехода



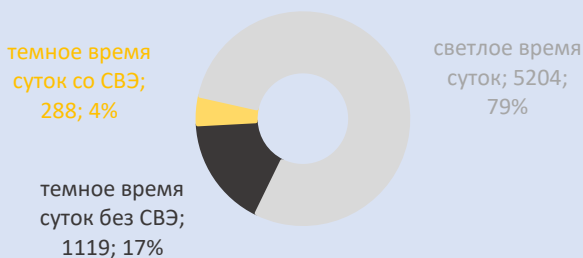


Рис. 7.2.3. Распределение наездов на детей в зависимости от освещенности и наличия СВЭ



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 13:00 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

январь	2,5	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	16,2	13,6	8,0	12,0	14,7	16,7	17,4	26,7	20,0	21,8	13,8	11,2	14,3	8,5	3,8	5,9	4,4	
февраль	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0	18,2	7,1	6,2	12,0	17,9	26,7	23,4	20,2	30,4	24,6	16,3	11,2	7,4	5,5	0,0	0,0	
март	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,0	18,2	11,5	10,3	20,4	20,0	22,4	19,8	30,6	24,7	27,7	25,9	9,8	10,1	8,9	0,0	0,0	
апрель	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	31,3	19,4	9,1	10,7	21,8	24,4	34,0	31,2	38,8	28,3	37,3	40,8	32,0	17,8	4,9	2,8	4,5	
май	6,1	2,8	0,0	0,0	0,0	16,7	21,1	17,1	8,8	14,3	19,9	28,6	32,5	32,7	36,6	35,3	42,2	42,4	38,7	30,4	13,4	7,8	3,3	
июнь	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	5,1	17,6	5,2	13,4	17,1	23,8	19,1	30,4	28,1	35,3	36,0	40,3	38,8	29,4	22,3	14,0	2,2	
июль	0,0	0,0	2,7	3,7	0,0	5,6	0,0	1,4	4,3	5,5	15,4	14,1	19,5	27,2	30,3	34,9	29,1	39,4	37,5	38,8	32,2	16,1	12,6	7,5
август	8,9	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	4,3	5,4	9,5	12,2	14,2	19,6	30,6	21,9	34,1	34,3	32,1	38,8	33,9	25,8	14,1	9,5	3,7	
сентябрь	11,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	20,0	17,1	2,9	11,9	16,5	19,7	31,2	22,1	34,9	35,4	34,7	34,3	19,6	10,7	8,0	6,1	2,9	
октябрь	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	21,2	19,8	12,2	10,4	17,6	16,7	27,1	20,6	33,5	29,0	31,1	15,4	9,8	11,0	7,6	2,2	1,3	
ноябрь	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	15,4	19,2	7,3	10,5	12,1	22,2	25,1	24,3	23,4	23,8	16,8	10,5	12,9	8,8	6,2	4,5	1,5	
декабрь	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,5	14,7	9,9	10,5	9,0	18,8	25,0	16,9	24,2	16,6	14,7	12,8	11,6	9,9	9,6	6,4	1,6	
	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	04:00-04:59	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

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано с участием детей-пешеходов в возрасте 10 лет (735). На этот возраст также пришлось наибольшее число раненых детей (728). 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.



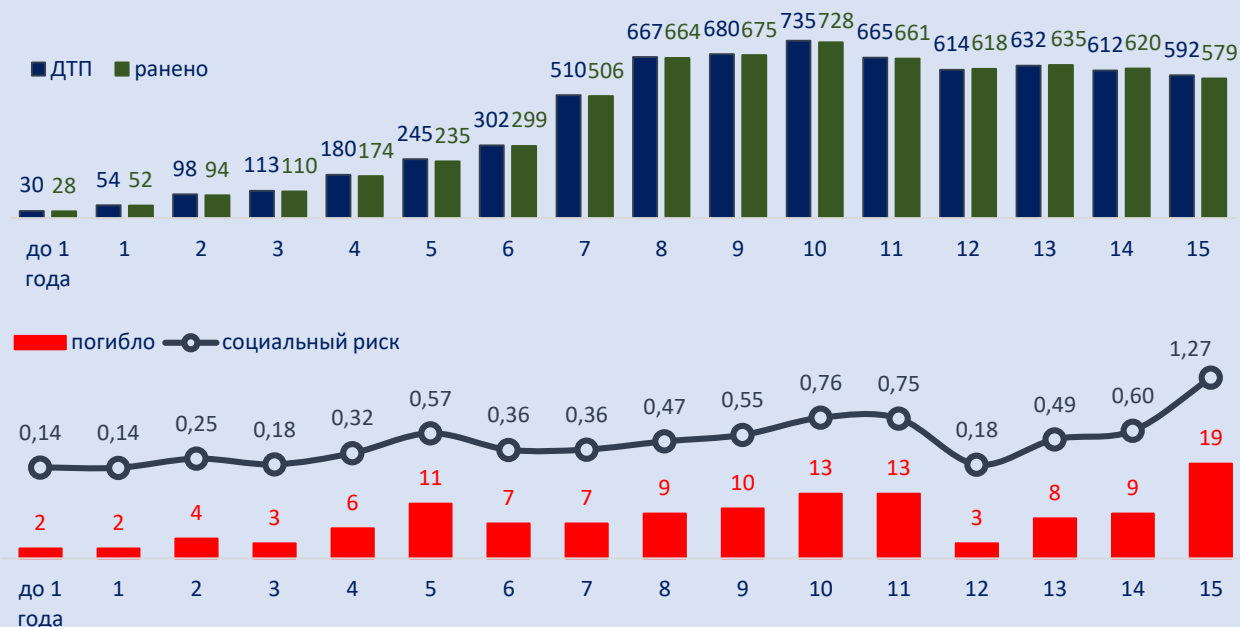


Рис. 7.2.5. Распределение показателей аварийности детей-пешеходов по возрасту в 2022 году

7.3. ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В 2022 году на четверть (+26,5%) увеличилось количество ДТП (998), в которых дети являлись водителями механических ТС. Удельный вес среди всех ДТП с участием детей увеличился с 5 до 6,3%. В таких происшествиях погибли 40 (+11,1%) и ранен 971 (+27,9%) ребенок-водитель. В целом на протяжении последних пяти лет наблюдается тенденция к увеличению основных показателей аварийности с участием детей, управляющих механическими ТС (рис. 7.3.1).



Рис. 7.3.1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических транспортных средств

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 19:00 до 21:00 (табл. 7.3.1).



Таблица 7.3.1

Количество ДТП с участием детей-водителей в зависимости от месяца и времени суток

Месяц	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	04:00-04:59	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	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	
февраль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	
март	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	1	0	3	0	0	0	
апрель	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	4	2	5	7	5	9	8	6	6	3	
май	3	2	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	4	9	5	12	13	12	9	12	16	7	9	
июнь	1	2	0	1	0	0	0	0	0	1	3	4	7	15	13	8	15	13	13	15	30	18	13	
июль	5	4	2	1	0	0	0	1	2	1	2	6	6	8	12	11	18	18	20	24	24	17	13	
август	7	1	3	3	0	0	2	1	0	3	7	7	14	11	18	8	17	15	19	24	18	14	8	
сентябрь	2	2	1	0	0	0	2	0	0	2	0	2	4	3	5	9	6	13	7	18	15	2	4	
октябрь	0	1	1	0	0	0	1	1	0	2	0	1	2	2	4	5	7	10	13	11	7	3	2	
ноябрь	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	1	3	1	3	1	3	1	0	3	4	1	1	
декабрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	2	

В 2022 году почти половина (46%, или 455) ДТП с участием детей-водителей произошла в НП сельского типа, более трети (38%, или 382) пришлось на НП городского типа, вне НП произошло 16% (161) ДТП. Наибольшая доля (43%, или 17) погибших детей-водителей пришлась также на НП сельского типа. В НП городского типа зарегистрировано 17% (7) погибших детей-водителей, на места вне НП пришлось 40% (16). Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием детей-водителей, произошедшие вне НП (9,7) (рис. 7.3.2).

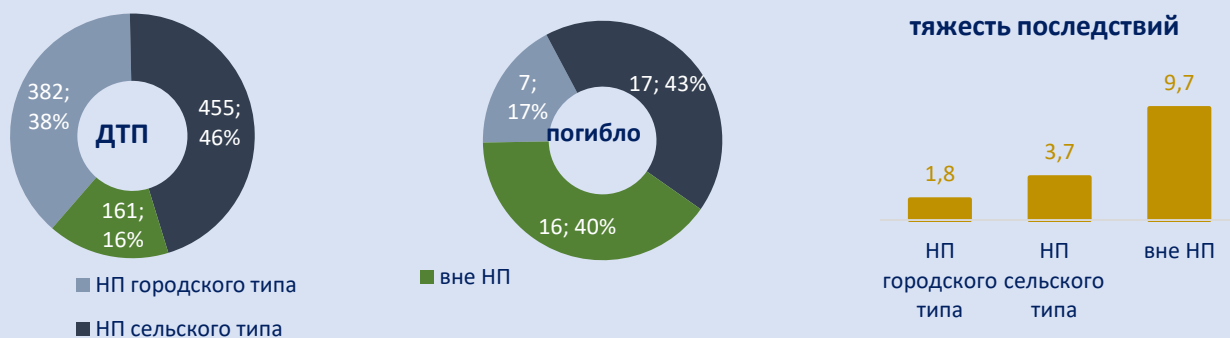


Рис. 7.3.2. Распределение показателей аварийности с участием детей-водителей механических ТС в зависимости от места совершения ДТП

Среди всех ДТП, произошедших на конкретных объектах УДС, наибольшее количество зарегистрировано на перекрестках (64,5%) и выездах с прилегающей территории (15,2%), то есть в местах пересечения проезжих частей (рис. 7.3.3).



Рис. 7.3.3. Распределение ДТП с участием детей-водителей в зависимости от конкретного объекта УДС на месте ДТП



По-прежнему в 9 из 10 ДТП с участием детей-водителей они управляли мототранспортом (93,5%, или 933 ДТП), количество таких происшествий увеличилось на 29,9%. В этих ДТП погибли 33 (+26,9%) ребенка и 913 (+31%) получили ранения. При этом в половине (49%, или 457, +15,4%) таких ДТП дети управляли мопедами или приравненными к ним ТС, в них погибли 13 (-13,3%) и ранены 446 (+15,5%) детей-водителей.

Почти в каждом пятом (17,2%, или 172) из всех ДТП с участием детей-водителей ребенок управлял незарегистрированным ТС, в таких происшествиях погибли 5 детей.

7.4. ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Почти в каждом десятом (9,2%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Количество таких ДТП увеличилось на 7,8% (1 466), число погибших детей-велосипедистов – на 81,5% (49), раненых – на 6,9% (1 428). Впервые за последние пять лет отмечен такой значительный рост числа погибших (рис. 7.4.1).



Рис. 7.4.1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей-велосипедистов

Тяжесть последствий ДТП с участием детей-велосипедистов по сравнению с предыдущим годом увеличилась более чем в полтора раза (рис. 7.4.2).

Аварийность с участием детей-велосипедистов характерна для весенне-летнего периода. По сравнению с 2021 годом количество ДТП, зарегистрированных в мае (9) и июне (17), увеличилось в 2 и 4 раза соответственно (рис. 7.4.3).

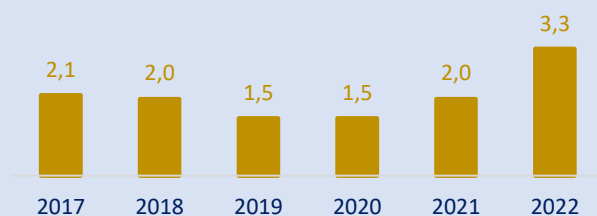


Рис. 7.4.2. Динамика тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов



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

Месяц	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	04:00-04:59	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	1	1	1	0	0	0	1	0	0	
февраль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	
март	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	3	2	1	1	0	0	0	0	0	
апрель	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	2	5	6	8	9	8	11	16	10	7	2	0	0	
май	0	1	0	0	0	0	1	3	2	6	11	9	16	27	24	30	26	33	31	21	7	1	0	
июнь	0	0	0	0	0	0	0	11	8	5	14	12	15	36	23	37	48	32	28	17	18	7	2	
июль	0	0	0	0	0	0	1	2	5	5	11	17	17	16	25	29	41	49	22	28	13	3	3	
август	1	0	0	0	0	0	2	6	5	8	6	26	30	22	19	32	26	45	37	19	9	3	1	
сентябрь	0	0	0	0	0	0	3	1	1	1	3	4	4	11	10	19	20	26	12	4	2	0	0	
октябрь	0	0	0	0	0	0	4	3	1	1	0	3	4	4	6	7	10	10	3	4	3	0	1	
ноябрь	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	3	1	0	3	4	2	4	0	0	0	0	
декабрь	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Почти три четверти (73%, или 1 065) ДТП с участием-детей велосипедистов произошло в НП городского типа, около четверти (23%, или 335) – в НП сельского типа и только 4% (66) ДТП – вне НП. Однако почти равное число погибших детей-велосипедистов приходится на НП городского и сельского типов (19 и 20 соответственно), при этом на дороги вне НП пришлось пятая часть погибших (20%, или 10). Наибольшее увеличение числа погибших – в 2 раза (с 5 до 10) – наблюдается вне НП и в НП сельского типа – в 2,5 раза (с 8 до 20) (рис. 7.4.4).

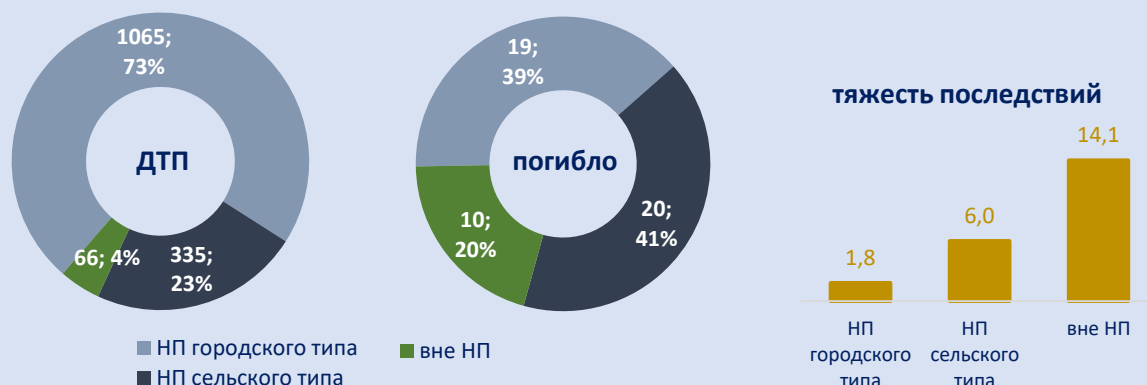


Рис. 7.4.4. Показатели аварийности с участием детей-велосипедистов в зависимости от места совершения ДТП

Наибольшее количество ДТП с участием детей-велосипедистов зарегистрировано на перекрестках (27,8%), перегонах (23,2%), пешеходных переходах (20,6%) (рис. 7.4.5).

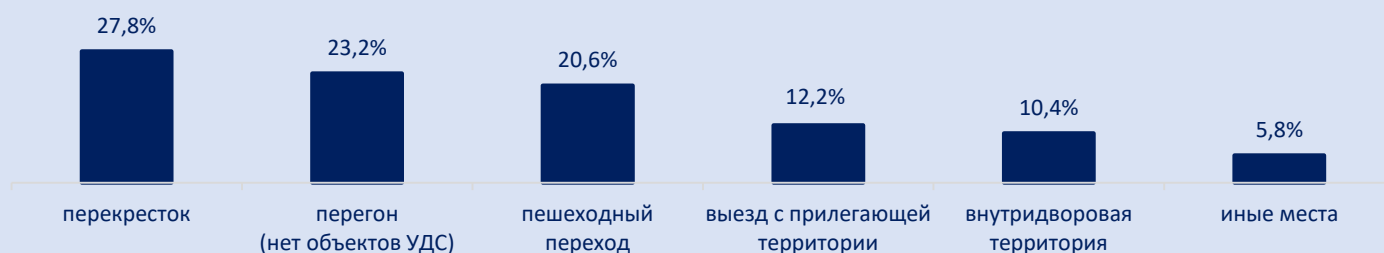


Рис. 7.4.5. Количество ДТП с участием детей-велосипедистов на конкретном объекте УДС



Более чем в половине случаев (59,7%, или 875 ДТП) дети-велосипедисты стали участниками ДТП по собственной неосторожности. На данные происшествия также приходится почти половина (46,9%, или 23) погибших детей и более половины (59,8%, или 854) раненых. Количество таких происшествий увеличилось на 7,8%, число погибших – на 35,3%, раненых – на 7,4%.

Чаще всего дети не соблюдали очередность проезда (36% от всех ДТП по их неосторожности) и пересекали проезжую часть по пешеходному переходу (29%).

В темное время суток в городских населенных пунктах все дети-велосипедисты погибли по собственной неосторожности. В сельских населенных пунктах доля погибших по собственной неосторожности детей-велосипедистов составила 16,7%.



8. ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ

Для контроля (надзора) за дорожным движением в 2022 году использовалось 27 тыс. комплексов фотовидеофиксации административных правонарушений, работающих в автоматическом режиме¹, из них 23,8 тыс. стационарных и 3,2 тыс. передвижных (рис. 8.1).



Рис. 8.1. Количество комплексов ФВФ на дорогах Российской Федерации (тыс. шт.)

Большая часть (90%, или 183,6 млн) правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, выявлена в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (рис. 8.2).

С увеличением с 2011 года на 429% количества комплексов ФВФ отмечается рост количества выявленных с их использованием административных правонарушений на 1033%. Общее количество ДТП за тот же период сократилось на 36,6%, а число погибших – на 49,3% (рис. 8.3).

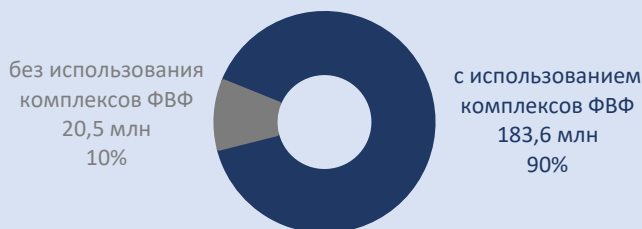


Рис. 8.2. Количество выявленных правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции

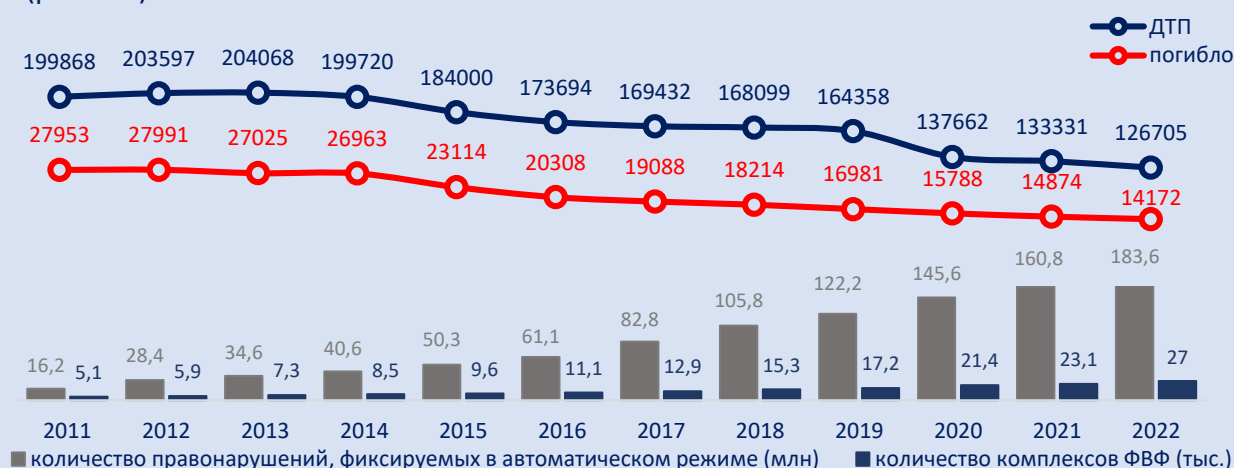


Рис. 8.3. Динамика изменения показателей автоматической фиксации административных правонарушений и основных показателей аварийности

¹ Далее – «комплексы ФВФ».



Несмотря на снижение количества ДТП в местах работы комплексов ФВФ в 2022 году (2 834 ДТП), число погибших в них увеличилось на 7,9% и составило 313 человек.

Для оценки влияния наличия стационарного комплекса ФВФ на возникновение ДТП использован показатель количества ДТП в зонах контроля стационарных комплексов ФВФ на 100 стационарных комплексов ФВФ.

С 2016 года данный показатель ежегодно снижался, в связи с чем можно констатировать, что рост показателей аварийности в зоне комплексов ФВФ происходил ввиду увеличения количества мест, контролируемых стационарными комплексами ФВФ (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 (62% от всех ДТП в зоне ФВФ; 1 753 ДТП) и наезд на пешехода (20%, или 571) (рис. 8.5).

Большинство ДТП в местах работы стационарных комплексов ФВФ регистрировалось в границах НП (79%), 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 4 раза, чем в границах населенных пунктов (в НП – 4,9; вне НП – 16,6) (рис. 8.6).

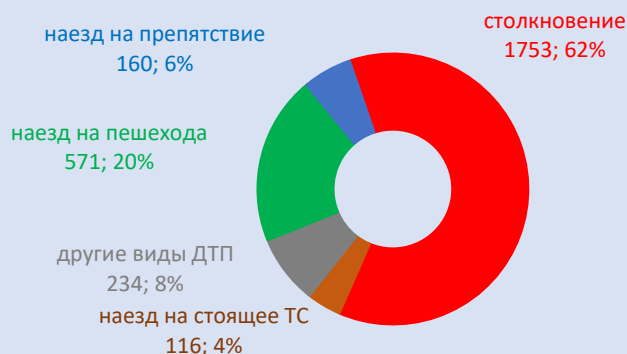


Рис. 8.5. Распределение долей ДТП в местах, контролируемых стационарными комплексами ФВФ



Рис. 8.6. Показатели аварийности в местах работы стационарных комплексов ФВФ в зависимости от места ДТП

Учитывая, что больше половины (52%) используемых комплексов ФВФ осуществляют контроль за соблюдением установленных ограничений скорости движения транспортных средств, целесообразно рассмотреть аварийность в местах их работы, сопоставив с ограничениями скорости.



Более половины ДТП (60,3%) зафиксировано 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 90 км/ч (16,8), 100 км/ч (5,3), более 100 км/ч (14,3) (рис. 8.7).

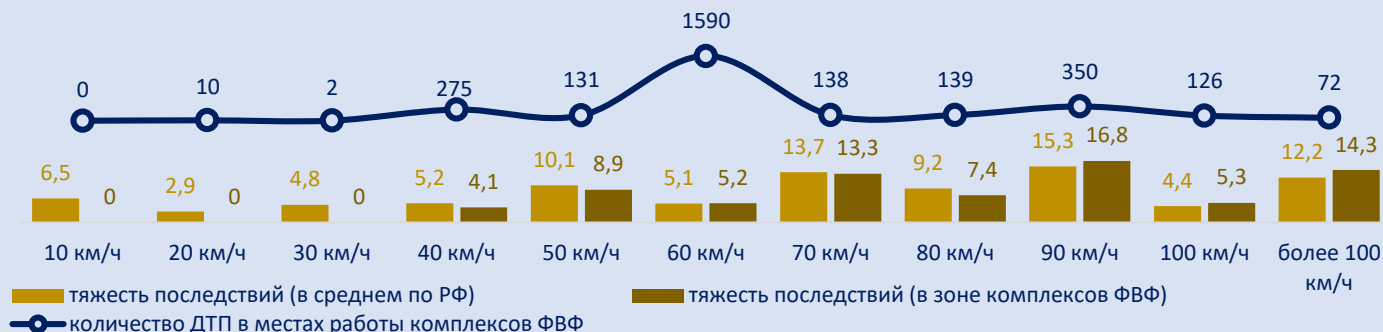


Рис. 8.7. Количество ДТП и тяжесть последствий в местах работы комплексов ФВФ в зависимости от ограничения максимальной скорости движения

Основными причинами ДТП в зонах контроля комплексов ФВФ стали неправильный выбор дистанции (23%), несоблюдение очередности проезда (21%), несоблюдение скоростного режима¹ (14%), нарушение правил проезда пешеходного перехода, включая непредоставление преимущества в движении пешеходу (12%), нарушение требований сигналов светофора (9%), выезд на полосу встречного движения (7%), нарушение правил перестроения (7%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (6%) (рис. 8.8). На остальные виды нарушений, ставшие 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 ДТП³. Из общего числа происшествий в зонах контроля комплексов ФВФ 115 (4,1%) зарегистрированы в МК ДТП. С 2015 года данный показатель ежегодно сокращался. Такая динамика доказывает положительное влияние использования комплексов ФВФ в качестве одного из средств по ликвидации МК ДТП (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 взаимосвязь¹ 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 ДТП в зоне их работы составляет $0,92$, а количества комплексов ФВФ и числа пресеченных с их использованием правонарушений – 1 . Уровень взаимосвязи очень высокий, положительный. Следовательно, увеличение количества ДТП в зоне работы комплексов ФВФ связано с увеличением числа комплексов ФВФ. Аналогичная взаимосвязь и с увеличением количества пресеченных правонарушений с использованием комплексов ФВФ (рис. 8.10).

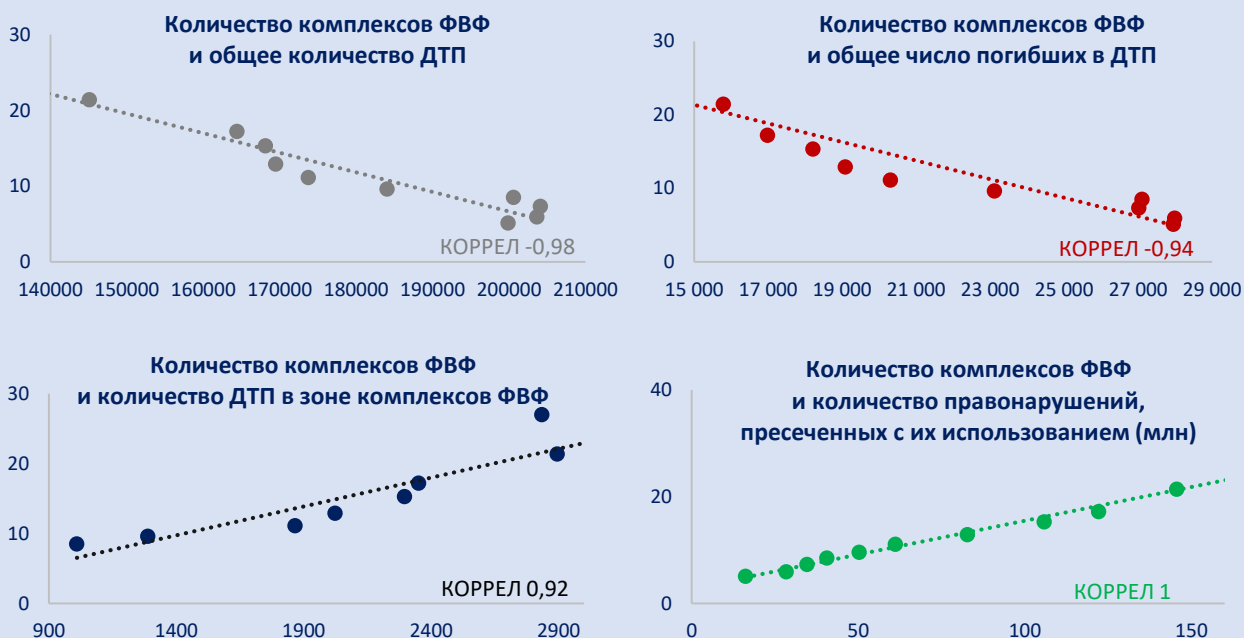


Рис. 8.10. Диаграммы рассеяния (коэффициент корреляции) количества комплексов ФВФ с другими показателями в области безопасности дорожного движения

¹ Коэффициент корреляции Пирсона.



9. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

По итогам 2022 года в официальную статистическую информацию внесены сведения о 122 ДТП с особо тяжкими последствиями¹. В них погибли 258 человек и получили ранения 1258. Количество таких происшествий снизилось на 4,7%, число погибших уменьшилось на 15,7%, а число раненых возросло на 0,4%. Темпы снижения по сравнению с ситуацией по итогам 6 месяцев значительно замедлились. В среднем по стране тяжесть последствий таких ДТП составляет 17 погибших на 100 пострадавших.

Доля количества таких ДТП в общем массиве, на первый взгляд, очень мала и составляет всего 0,1%, однако доля числа раненых уже существенно выше и составляет 0,8%, а доля числа погибших – 1,8% от их общего числа. Наибольшее влияние на общий уровень смертности ДТП с ОТП наблюдался в августе (4,1% от общего числа погибших) и в июле (2,5%).

Наибольшее число пострадавших зарегистрировано в Республике Дагестан (25 погибших и 35 раненых в 5 ДТП), Краснодарском крае (15 погибших и 95 раненых в 8 ДТП), при этом в Краснодарском крае количество ДТП с ОТП возросло на 60%, а число погибших – почти в два раза (+87,5%); Ульяновской области (19 погибших и 11 раненых в 2 ДТП), Республике Башкортостан (17 погибших и 38 раненых в 4 ДТП), Красноярском крае (6 погибших и 34 раненых в 4 ДТП), в Воронежской области (5 погибших и 32 раненых в 2 ДТП), Хабаровском крае (8 погибших и 32 раненых в 2 ДТП), городах Москве (1 погибший и 93 раненых в 6 ДТП) и Санкт-Петербурге (52 раненых в 4 ДТП). Причем в г. Москве количество таких ДТП увеличилось в 6 раз, а число раненых – более чем в 7 раз (+500% и +615% соответственно).

Наибольшее количество ДТП с ОТП было зарегистрировано в августе и декабре (по 17), максимальное число погибших – в августе (66), июле (42) и декабре (25) (рис. 9.1). При этом то, что наиболее опасными во втором полугодии будут август и декабрь, было спрогнозировано по итогам 6 месяцев 2022 года, в том числе на основе многолетних тенденций. Максимальной тяжестью последствий ДТП с ОТП характеризовались в июле и в августе, смертельные травмы получили более трети пострадавших в них.



Рис. 9.1. Распределение ДТП с ОТП и погибших в них по месяцам

Зарегистрировано 35 (-12,5%) происшествий, в каждом из которых погибли 5 и более человек. Суммарно в них погибли 208 (-9,6%) человек и ранены 111 (+20,7%), то есть смертельные травмы получили две трети пострадавших участников. Наибольшее количество таких случаев имело место в

¹ В каждом из которых погибли 5 и более либо пострадали (суммарно погибло и ранено) 10 и более человек. Далее также – «ДТП с ОТП».



республиках Башкортостан (3 ДТП, 17 погибших и 21 раненый) и Дагестан (4 ДТП, 24 погибших и 16 раненых).

Большинство (28) ДТП с пятью и более погибшими составляют столкновения, из которых только 2 попутных и 2 боковых (из-за несоблюдения очередности при проезде нерегулируемого перекрестка и несоблюдения требований сигнала светофора на регулируемом перекрестке). Остальные 24 столкновения являлись встречными, в 10 случаях установлено, что они совершены при обгоне. Основная часть (18) этих столкновений совершены на ФАД, 9 – на региональных и межмуниципальных дорогах, одно – на местной. Почти все столкновения совершены на автодорогах с двумя полосами движения (только одно – на четырехполосном участке). Также практически все рассматриваемые ДТП совершены на автодорогах III и II технических категорий (14 и 9 соответственно). Две трети (18) происшествий совершены на участках с шириной проезжей части до 7,5 м (включительно).

Также среди ДТП с 5 и более погибшими 3 наезда на стоящее ТС, все – на двухполосных участках (2 – на ФАД, 1 – на региональной дороге), 3 съезда с дороги (все случаи – на двухполосных, 1 – на ФАД, 2 – на региональной дороге), а также один наезд на препятствие (на двухполосном участке ФАД II технической категории). Таким образом, большинство таких ДТП происходит на ФАД, что связано с интенсивностью движения, практически все – на дорогах с двумя полосами движения.

Из всех ДТП с пятью и более погибшими более половины (18) пришлось на праздничные, выходные дни и пятницы, также сосредоточение наблюдалось в предпраздничные периоды (по 2 ДТП 21 и 22 февраля, по 3 ДТП 29 и 30 декабря), что, как представляется, может быть связано с общим увеличением транспортной активности людей, межрегиональной миграцией и, соответственно, увеличением интенсивности передвижения автотранспорта в данные периоды. При рассмотрении локализации таких ДТП в течение года обращено внимание на то, что почти половина ДТП (15) была сосредоточена на достаточно небольшом отрезке времени, относящемся к наиболее традиционному времени отпусков (с 22 июля по 31 августа), который также характеризуется общим увеличением интенсивности движения. При этом данные ДТП, вопреки расхожему мнению, не имеют доминирующей привязки к традиционным направлениям выезда к местам отдыха (в Республике Дагестан – 3, в Краснодарском крае и Амурской области – по 2, в Республике Башкортостан, Красноярском, Приморском, Ставропольском краях, Ростовской, Свердловской, Томской, Ульяновской областях – по 1). Таким образом, зависимость от направления движения не просматривается, в отличие от условий движения (геометрических характеристик дороги), а также времени движения.

По времени суток рассматриваемые ДТП совершаются преимущественно в период начала рабочего дня (с 08:00 до 11:00) и в вечернее время с 20:00 (рис. 9.2).

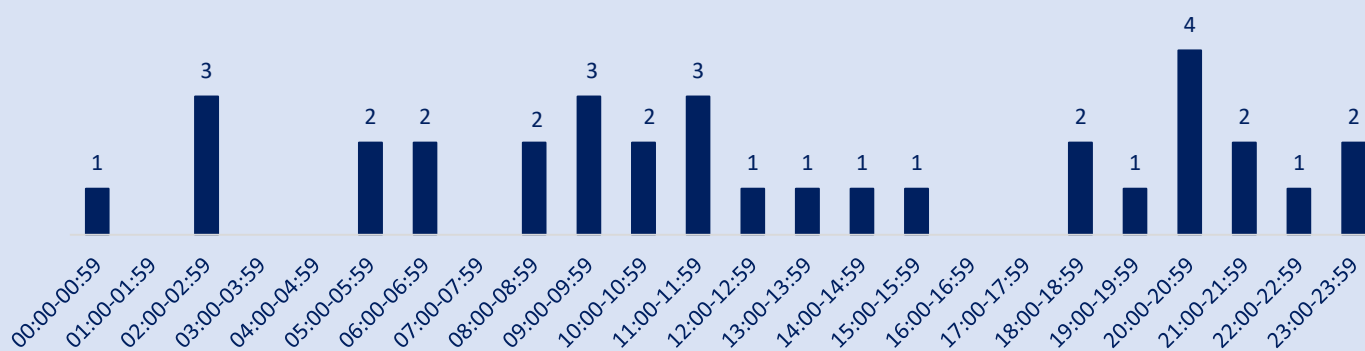


Рис. 9.2. Распределение ДТП с пятью и более погибшими по часам суток



Ниже приведен ряд наиболее характерных примеров ДТП с ОТП с использованием материалов, имеющихся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

Эти примеры свидетельствуют о том, что, как правило, причинами ДТП с ОТП, а также их тяжелых последствий, становится не только нарушение, допущенное основным виновником, но и комплексное сочетание различных прямых и сопутствующих нарушений, а также объективных и субъективных факторов, причинами которых, в свою очередь, являются как природно-климатические явления, так и действия (либо бездействие) третьих, в том числе должностных лиц, осуществляющих деятельность в сфере безопасности дорожного движения. В некоторых случаях усматривается повышенная склонность водителей и владельцев транспортных средств к пренебрежению требованиями, действующими в области безопасности дорожного движения.

ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕРЫ

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

16 декабря 2022 г. в 06:50 на 178 км ФАД А-376 «Хабаровск – Ванино – Комсомольск-на-Амуре» водитель 1977 г.р., управляя пассажирским автобусом «GOLDEN DRAGON XML 61» (принадлежит ИП), при осуществлении заказной перевозки пассажиров по маршруту (г. Хабаровск – Горно-обогатительный комбинат с. Малмыж Нанайского района), находясь за рулем 4 часа, в состоянии переутомления (не исключая сон за рулем), при прохождении кривой в плане пересек встречную полосу движения и совершил съезд в левый кювет по ходу движения с последующим опрокидыванием автобуса на левую сторону. В момент ДТП в автобусе находились 29 пассажиров. В результате ДТП погибли 8 человек, 22 получили ранения.

Автобус технический осмотр не проходил, что соответствующим образом характеризует лиц, осуществлявших его эксплуатацию. На тяжесть последствий данного ДТП оказал влияние тот факт, что пассажиры автобуса не были пристегнуты ремнями безопасности (при наличии технической возможности).



МОСКВА

3 декабря 2022 г. в 17:21 на ул. Люблинская водитель 1955 г.р., житель Республики Крым, управляя автобусом ЛИАЗ, на девятом часу работы, осуществляя регулярную внутригородскую пассажирскую перевозку, в условиях наличия на проезжей части обработанных ПГМ снежных отложений, произвел наезд на препятствие – мачту освещения. В результате 18 человек получили ранения.



СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

11 декабря 2022 г. в 13:40 на 235 км автодороги «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов» водитель 1959 г.р., предприниматель, депутат Думы муниципального образования, управляя TOYOTA Land Cruiser 200, г/н *200**, принадлежащим ООО, двигаясь со скоростью, не соответствующей условиям движения (снегопад, заснеженное покрытие), со стороны г. Екатеринбурга в сторону г. Серова, не справился с управлением, выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, допустил столкновение с автобусом YUTONG. В результате водитель автомобиля TOYOTA погиб, ранения получили 14 пассажиров автобуса, 5 из которых были госпитализированы.



БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

28 октября 2022 г. в 18:10 на 17 км автодороги «Шебекино – Короча» водитель 1964 г.р., уроженец Армении, работающий водителем у индивидуального предпринимателя, управляя автобусом ГАЗ, не включенным в реестр выданных лицензий на перевозку пассажиров, двигаясь со скоростью около 120 км/ч (разрешенная на участке – 90 км/ч) при пасмурной погоде, не справился с управлением и совершил наезд на остановившийся более трех часов назад из-за технической неисправности автомобиль УРАЛ. ДТП произошло в месте, где остановка не допускается (участок, оборудованный дорожными ограждениями). Водитель автомобиля УРАЛ знак аварийной остановки не выставил. В результате на месте ДТП погибли 8 пассажиров автобуса (работники ИП, которому принадлежал автобус), два пассажира госпитализированы, водитель автобуса скончался в течение 3 суток.

Автобус обязательный техосмотр не проходил, диагностическая карта по базе ЕАИСТО отсутствует, что характеризует эксплуатировавших его лиц как склонных к пренебрежению нормами, действующими в сфере БДД.



ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

17 октября 2022 г. в 15:20 на 1 км автодороги «Сатинка – Медное – Тамбов – Пенза – Рассказово – Уварово – Мучкапский – Чакино – Сампур» водитель 1992 г.р., управляя КАМАЗ 5511, принадлежащим физическому лицу, выехал на железнодорожный переезд при запрещающем сигнале светофора и допустил столкновение с двигавшимся по железнодорожному пути пассажирским пригородным поездом РА-1 0074. В результате ДТП помощник машиниста поезда скончался до приезда СМП, ранения получили 25 человек (водитель КАМАЗ, машинист и 23 пассажира поезда). Водитель КАМАЗ ранее лишался права управления, а также привлекался к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ (управление ТС в состоянии опьянения лицом, ранее лишенным права управления).

На месте происшествия и подходах к нему установлено отсутствие необходимых дорожных знаков 1.2 «Ж/Д переезд без шлагбаума», 1.4.1, 1.4.2 и 1.4.3 «Приближение к ж/д переезду», 1.34.1 «Направление поворота», 2.2 «Конец главной дороги», 2.3.2 «Примыкание второстепенной дороги справа», 2.4 «Уступите дорогу», 3.20 «Обгон запрещен», 8.1.1 «Расстояние до объекта».



10. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

В 2022 году на места ДТП с пострадавшими более чем в двух третях случаев (68%) осуществлялись выезды бригад скорой медицинской помощи¹. 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, почти в 3 раза выше (9,9) аналогичного показателя ДТП, на которые бригады СМП не прибывали (3,6) (рис. 10.1).

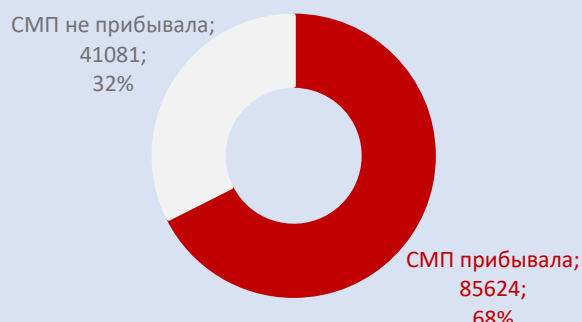


Рис. 10.1. Доли ДТП, на местах которых осуществлялся выезд бригад СМП



Рис. 10.2. Доли ДТП, на местах которых осуществлялся выезд бригад СМП, в зависимости от места ДТП

Из всех ДТП в населенных пунктах как городского, так и сельского типа бригады СМП осуществляли выезды на места 64,8% происшествий. В случае возникновения ДТП вне населенного пункта СМП выезжали в 76% случаев. Большая частота выездов вне НП связана с тем, что данные происшествия имели тяжесть последствий 16,7, что в 3 раза выше, чем в НП городского типа (5,1), и почти в полтора раза выше, чем в НП сельского типа (12,7) (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 помощь².

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 пострадавших³.

В 2022 году в 99,6% 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 различается 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 (9,1). При этом доля случаев прибытия СМП в указанный промежуток времени составляет 83,9%. В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается в полтора и более раза (рис. 10.3).

По данным Минздрава России, доля бригад СМП, прибывших на место ДТП в течение 20 минут с момента поступления сообщения о ДТП, составила 95%. Сопоставление этого показателя с долей

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: 22.03.2022).



прибытия бригад СМП в течение первых 20 минут с момента ДТП (83,9%) показывает, что задержка во времени при передаче сообщения о происшествии в 11,1% случаев оказала влияние на возможность прибытия бригад СМП в течение 20 минут с момента происшествия.



Рис. 10.3. Распределение доли прибытия бригад СМП по времени

На протяжении последних пяти лет доля случаев прибытия СМП в течение 20 минут¹ значительно не изменилась и составляла чуть больше 83%, однако в 2022 году все же отмечено наибольшее значение (рис. 10.4).



Рис. 10.4. Доля случаев прибытия СМП в течение 20 минут

В ряде регионов наблюдается более высокая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут, более чем 90% отмечено в Кабардино-Балкарской Республике (98,8%), республиках Марий Эл (95%), Северная Осетия-Алания (95,7%), Татарстан (92,9%), Чувашской Республике (91,9%), Ставропольском крае (91,2%), Белгородской (91,2%), Волгоградской (90,7%), Курской (93,4%), Свердловской (90,1%), Томской (91,5%), Челябинской (93,2%) областях и г. Москве (97,3%).

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в Республике Ингушетия (43,8%), Чеченской Республике (70,6%), Забайкальском крае (66,8%), Ленинградской (68,5%), Новгородской (66,7%), Оренбургской (68,6%), Саратовской (69%) областях, Еврейской автономной области (63,9%).

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 случаев (45,1%) бригады СМП прибывали в течение 10 минут, и в этих случаях зафиксирован меньший показатель тяжести последствий (8,3) по сравнению с интервалом прибытия 11-20 мин (10,1) (рис. 10.5).

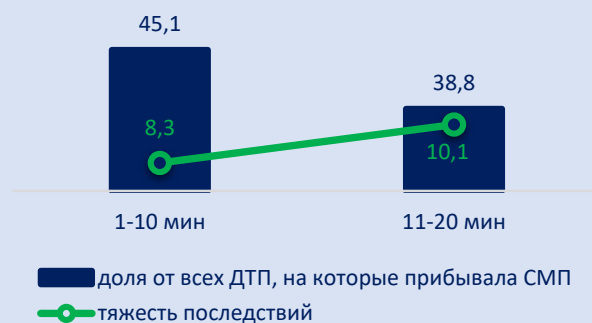


Рис. 10.5. Зависимость коэффициента выживаемости пострадавших в ДТП от времени прибытия СМП

¹ Здесь и далее рассматривается время прибытия СМП с момента ДТП.



Лучшие показатели прибытия СМП в течение 10 минут наблюдаются в Кабардино-Балкарской Республике (78,5%), Республике Северная Осетия-Алания (73,6%), Курской области (70,9%), г. Москве (75,8%) и Ямало-Ненецком автономном округе (72%).

Чаще всего люди погибали в ДТП на местах происшествий в связи с получением травм, не совместимых с жизнью. На местах происшествий до прибытия СМП погибло 9 026 человек, или 63,7% от всех погибших. После прибытия СМП, но до транспортировки, скончались 660 человек, или 4,7%, при транспортировке в медицинские организации – 525 человек, или 3,7%. В медицинских организациях скончался 3 961 человек, или 27,9% от всех погибших в ДТП (рис. 10.6).

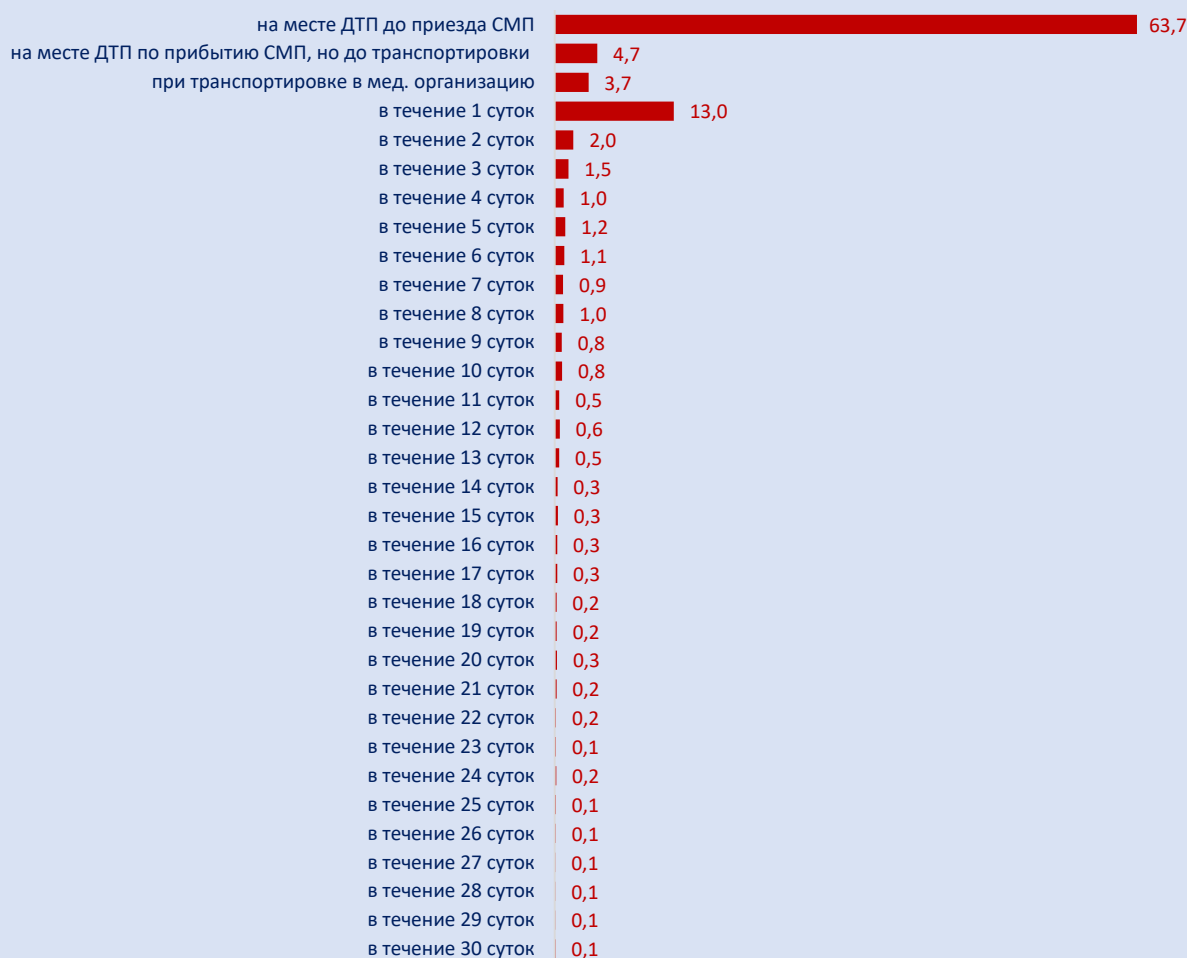


Рис. 10.6. Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти (%)

Доля погибших на месте ДТП до прибытия СМП в случаях, когда доезды бригад осуществлялись в течение 10 минут, составила 57,5%. 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).



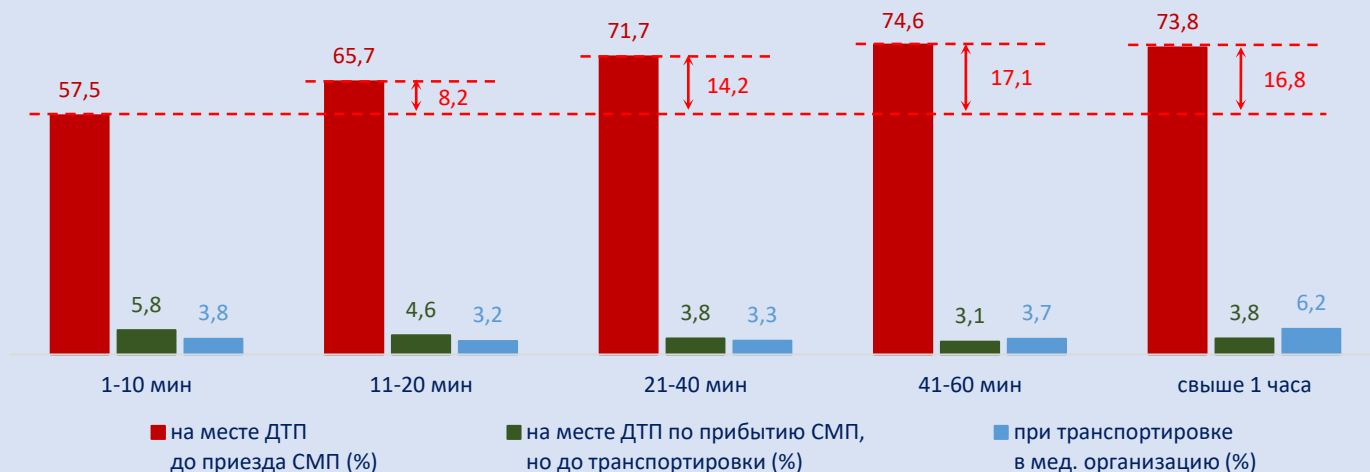


Рис. 10.7. Доля погибших в различные периоды наступления смерти в зависимости от времени прибытия СМП

В границах населенных пунктов СМП прибыла в течение 20 минут в 90% случаев. На места ДТП, произошедших вне границ населенных пунктов, СМП прибыла в течение 20 минут только в 67% случаев (рис. 10.8). Наибольшая тяжесть последствий (16,8) отмечена в случаях, когда СМП прибывала на места ДТП, произошедших вне НП, более чем через 20 минут (рис. 10.9).

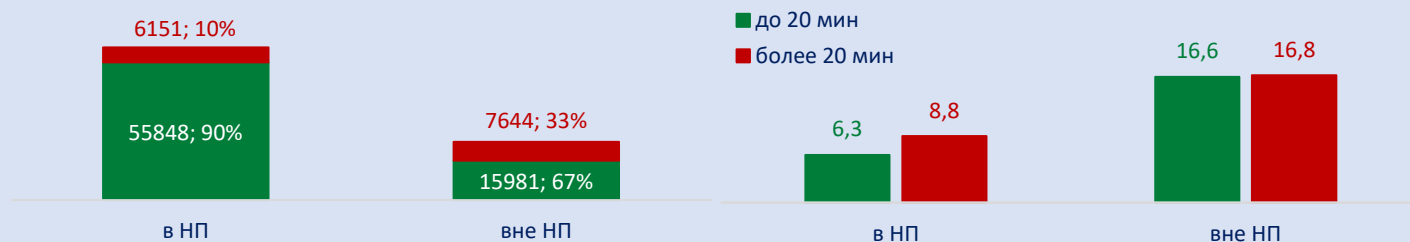


Рис. 10.8. Время прибытия СМП на места ДТП в населенном пункте и вне его границ

Рис. 10.9. Тяжесть последствий ДТП в различных местах в зависимости от времени прибытия СМП

В случае возникновения ДТП вне НП доля погибших до приезда СМП составляет 77,5%. При этом в зависимости от оперативности прибытия бригад СМП данный показатель меняется незначительно, минимальное значение (70,4%) 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 (49,7%), однако при увеличении времени доезда доля погибших до прибытия СМП значительно увеличивается (при прибытии в течение 21-40 минут – 65,7%). 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.



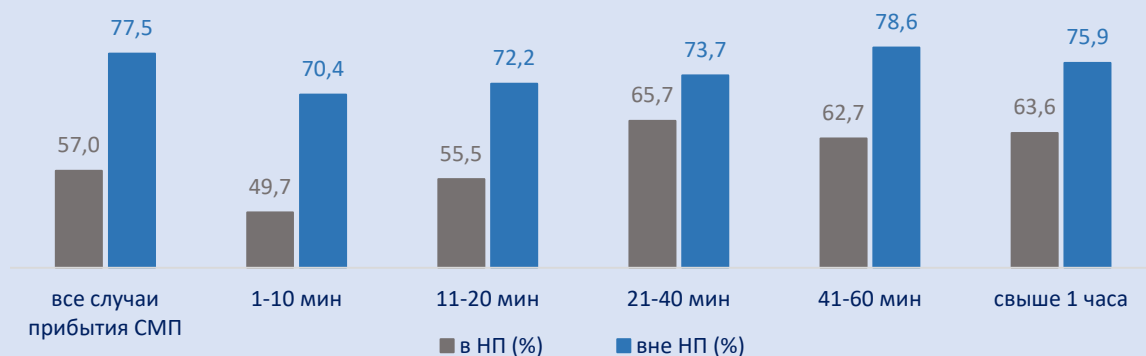


Рис. 10.10. Доля погибших до прибытия СМП в зависимости от места совершения ДТП и времени прибытия СМП

Если рассматривать автодороги различного статуса, то наилучшие показатели прибытия бригад СМП в течение первых 20 минут с момента происшествия зафиксированы на дорогах местного значения (91,4%). На дорогах федерального и регионального значения бригады СМП прибыли в течение 20 минут в 73,8 и 70,4% случаев соответственно (рис. 10.11).

Среди всех пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь на различных этапах (на месте ДТП, при транспортировке в медицинские организации и непосредственно в них)¹, коэффициент выживаемости² составил 96,2. На протяжении последних пяти лет его значение менялось незначительно (рис. 10.12).

В сравнении с общероссийским значением коэффициента выживаемости относительно низкие показатели наблюдаются в Республике Адыгея (93,9), Кабардино-Балкарской (92,6), Карачаево-Черкесской (90,9), Чеченской республиках (89,3), Забайкальском крае (93,4), Московской (92,8) и Орловской (93,4) областях.

Наиболее высокое значение коэффициента выживаемости зафиксировано в Ивановской (98), Костромской (98,1) областях и Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (98,1).

Наибольшее значение коэффициента выживаемости (96,3) отмечено в случаях, когда СМП прибывали на место ДТП в течение 20 минут. На эти случаи приходится 83,1% от общего числа пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь. В случаях, когда время доезда СМП составляло более 20 минут, коэффициент выживаемости снижался (рис. 10.13)

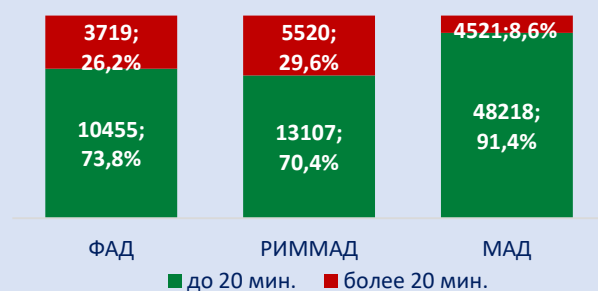


Рис. 10.11. Время прибытия СМП на дорогах различного статуса



Рис. 10.12. Коэффициент выживаемости пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь

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).





Рис. 10.13. Зависимость коэффициента выживаемости пострадавших в ДТП, которым оказывалась медицинская помощь, от времени прибытия СМП

Высокое значение коэффициента выживаемости (97,3) отмечается среди пострадавших в ДТП, произошедших в населенных пунктах городского типа, которым была оказана медицинская помощь, при этом на такие случаи приходится более половины (56,1%) 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 и 94,8 соответственно) (рис. 10.14).



Рис. 10.14. Коэффициент выживаемости пострадавших в ДТП, которым оказывалась медицинская помощь, в зависимости от места ДТП

Как и в другие годы, большинство из всех доставленных в медицинские организации пострадавших (95,7%) доставлялись на автомобилях СМП. С помощью других видов транспорта пострадавшие доставлялись в 4,3% случаев (рис. 10.15). Самостоятельно обратились в медицинские организации 39 427 пострадавших.

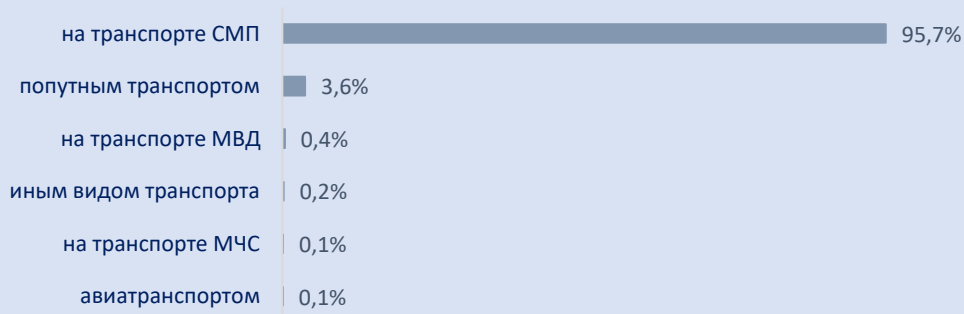


Рис. 10.15. Способы доставки пострадавших в медицинские организации

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 67,5% случаев составляли действия, связанные с обеспечением



безопасности дорожного движения на местах ДТП (организация дорожного движения, объезд места ДТП и разграждение проезжей части), 26,5% 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).

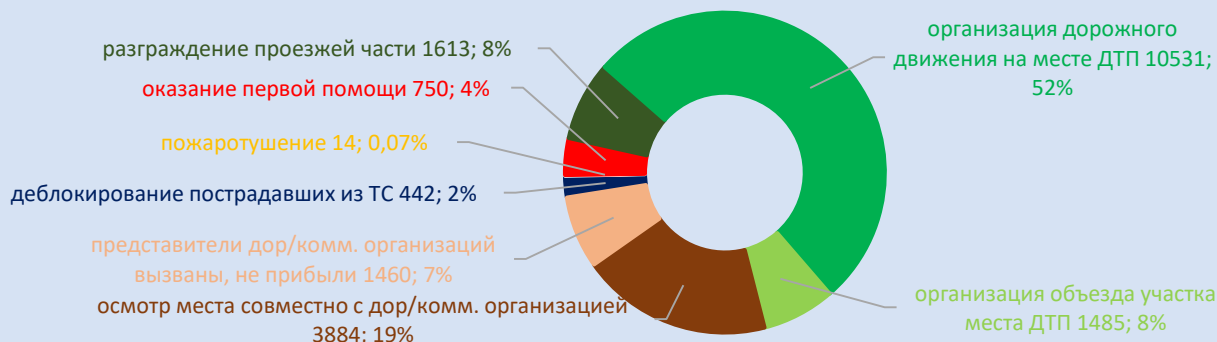


Рис. 10.16. Действия сотрудников ГИБДД на местах ДТП

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).

В рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в региональные подразделения Госавтоинспекции с 2019 по 2022 годы поступило 12,5 тыс. медицинских упаковок для оказания первой помощи.

Более 9 тысяч инспекторов ДПС уже завершили изучение специализированных программ по оказанию первой помощи, еще 30 тыс. также должны получить необходимый набор навыков.

В прошлом году в стране зарегистрировано порядка 1 тыс. фактов оказания помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками Госавтоинспекции, практически в каждом из них использовались медицинские упаковки. Наибольшее количество таких фактов зафиксировано в Московской области – 175, в Челябинской области – 90 и в Кировской области – 49.

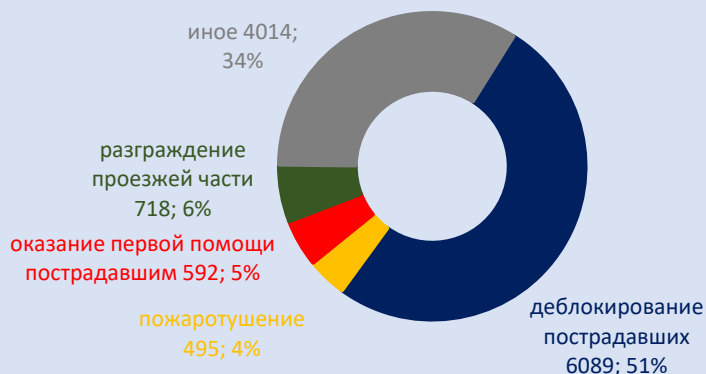


Рис. 10.17. Действия сотрудников МЧС на местах ДТП



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 2022 году на территории Российской Федерации продолжилось снижение дорожно-транспортной аварийности. Количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 5% (126 705), число погибших в них – на 4,7% (14 172), раненых – на 4,9% (159 635).

Установленный федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» основной целевой показатель транспортного риска достигнут, его значение составило 2,34.

В 2022 году экономика Российской Федерации, в том числе транспортная система, столкнулись с рядом проблем, связанных в первую очередь с беспрецедентным санкционным давлением, а также стагнацией, обусловленной общемировыми экономическими тенденциями.

В сложившихся условиях началась трансформация транспортной системы как в грузовом, так и в пассажирском сегментах. Из-за санкционных ограничений перевозки грузов всеми видами транспорта сократились на 1,2%, при этом востребованность грузоперевозок автомобильным транспортом, наоборот, возросла. По сравнению с 2021 годом объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом, увеличился на 0,3% и составил 80% от общего объема перевезенных грузов. Объем пассажирских перевозок автомобильным транспортом увеличился на 3,1%.

В результате в общей структуре аварийности увеличился удельный вес погибших в ДТП с участием грузовых транспортных средств (с 28,2% в 2021 году до 28,6% в 2022 году), а также возросло число погибших в ДТП с участием автобусов (+11,7%). Стоит отметить, что увеличение числа погибших в ДТП с участием автобусов произошло в том числе на фоне снижения количества зарегистрированных автобусов (-1,2%).

В целом в 2022 году парк транспортных средств увеличился на 0,5%, однако темп роста значительно снизился по сравнению с предшествующими годами. Снижение темпа является следствием изменения геополитической ситуации, из-за которой автомобильная промышленность столкнулась с рядом новых вызовов – существенное падение спроса на автотранспорт, остановка и приостановка ряда автомобильных производств, связанных с решением иностранных производителей об уходе с российского рынка, а также со сложностями в поставках значимых комплектующих материалов.

На фоне спада производства автотранспортных средств отмечен резкий рост потребительских цен на автомобили. Как итог, автомобильный рынок по сравнению с 2021 годом сократился на 58,8%. С учетом сложившейся ситуации в автомобильной промышленности перспективы обновления парка ТС вызывают опасения. Необходимо отметить, что в целом значительная доля зарегистрированных ТС уже имеет длительные сроки эксплуатации. Около 25,6% легковых, 41,1% грузовых автомобилей, 22,9% автобусов и 80,6% мототранспортных средств эксплуатируются свыше 15 лет.

В связи с санкционными ограничениями наблюдались проблемы с поставкой комплектующих для транспортных средств, в том числе для автомобилей отечественных марок. В связи с этим часть автомобилей выпускалась без некоторых систем безопасности (антиблокировочной системы тормозов, подушек безопасности, системы «ЭРА-ГЛОНАСС»). Ограничение импорта также способствовало значительному росту цен на запчасти. По экспертным оценкам, рост в среднем составил около 25%, а для некоторых комплектующих – 70%.

Влияние представленных выше обстоятельств в совокупности может повлечь увеличение сроков эксплуатации и проведения регламентных работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, приобретение альтернативных, менее качественных, запчастей, что, в свою очередь, отразится на состоянии безопасности дорожного движения.



При увеличении срока эксплуатации ТС возрастает тяжесть последствий ДТП¹. Так, например, тяжесть последствий происшествий с участием транспортных средств, с года выпуска которых прошло менее одного года, составила 5, а для транспортных средств старше 15 лет – 11,2.

На фоне возникновения дефицита новых автомобилей зафиксировано увеличение количества автомобилей с пробегом, ввезенных из восточных стран, часть из которых с правым расположением руля. Отчасти это обстоятельство способствовало увеличению на 1,5% количества зарегистрированных ТС с правым расположением рулевого управления. В этой связи стоит акцентировать внимание на том, что транспортный риск таких ТС в два раза выше, чем ТС с левым расположением рулевого управления.

На фоне закрытия границ с недружественными странами и ограничений импорта и экспорта товаров произошла переориентация автомобильных транспортных потоков с западного на юго-восточное направление. При этом транспортная инфраструктура этой части страны оказалась не готова к таким изменениям, в результате чего основные транспортные магистрали стали работать в режиме перегрузки и, как итог, отмечено осложнение состояния дорожно-транспортной аварийности в Сибирском, Дальневосточном, Северо-Кавказском федеральных округах, а также увеличение аварийности на некоторых дорогах федерального значения, через которые пролегают основные маршруты движения в страны Азии.

Обратной стороной сокращения транспортного сообщения с сопредельными государствами в северо-западной части страны стало снижение аварийности в целом в Северо-Западном федеральном округе и на ряде дорог федерального значения, ведущих к границе и приграничным территориям.

Из-за неестественного (кризисного) снижения транспортной активности на данной территории в последующем посткризисном периоде динамика дорожно-транспортных происшествий может развиваться по перевернутой «подкове» или букве «U», то есть возможен рост аварийности при отсутствии упреждающих мер. Такие сценарии уже наблюдались в посткризисные периоды 1998, 2008, 2014 годов.

Основные показатели дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 2022 год

1. Не достигнуты установленные соглашениями с МВД России региональные показатели социального риска в 46 субъектах РФ, транспортного риска – в 30. Ряд регионов несколько лет подряд не достигает показателя социального риска: республики Калмыкия, Мордовия, Тыва, Забайкальский, Приморский, Хабаровский края, Астраханская, Вологодская, Иркутская области, Кемеровская область – Кузбасс, Новосибирская, Челябинская области.

2. По итогам 2022 года значение показателя «удовлетворенность безопасностью дорожного движения» в целом составило 62,4%. Удовлетворенность безопасностью дорожного движения водителей транспортных средств находится на уровне 63%, пассажиров – 59%, пешеходов – 64%.

Наибольшие значения показателя «удовлетворенность безопасностью дорожного движения» среди субъектов РФ зафиксированы в Чеченской Республике (73,8%), Белгородской области (74,5%) и Ямало-Ненецком автономном округе (74,1%), наименьшие показатели – в Республике Дагестан (49,1%), Астраханской (52,7%) и Рязанской (53,9%) областях.

3. Несмотря на общероссийскую тенденцию к снижению показателей аварийности, зафиксировано увеличение числа погибших в 29 регионах, а также в федеральной территории «Сириус».

4. Половину погибших в ДТП (48,4%) составили люди в возрасте 30-54 лет. На трудоспособный возраст приходится 75,2% от общего числа погибших. Число погибших мужчин (75,4%) в 3 раза выше, чем женщин (24,6%).

5. Почти половина погибших в ДТП (45,2%) являлись водителями ТС, немногим более четверти составили пассажиры (26,4%) или пешеходы (25,8%), иные участники дорожного движения – 2,6%.

¹ Для лиц, находившихся в момент ДТП в салоне ТС.



6. Как и в предыдущие годы, наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновение ТС (44,1%), наезд на пешехода (27,3%) и съезд с дороги (10,9%). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (11,3), наезд на пешехода (9,8), наезд на стоящее ТС (9,2) и опрокидывание ТС (8,9).

7. На территории городов и населенных пунктов, как и ранее, зарегистрировано три четверти (75,5%) от всех ДТП. Однако на автомобильные дороги вне городов и населенных пунктов приходится более половины погибших (54,7%). Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне НП (14,9), как и в прошлом году, почти в три раза выше, чем в городах (5,3).

8. Почти половина (46,6%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД, доля количества ДТП на них немного ниже (41,6%). Количество ДТП снизилось на 4,9%, число погибших – на 6,9%, раненых – на 3,4%.

9. В целом показатели аварийности на ФАД (включая участки, проходящие по территории городов и НП) снизились: количество ДТП – на 5,9%, число погибших – на 8,3%, раненых – на 3,8%.

10. Произошло снижение показателей аварийности на автодорогах регионального и межмуниципального значения: количество ДТП – на 8,2%, число погибших – на 2,4%, раненых – на 7,5%.

11. На платных автодорогах совершено 648 (-2,6%) ДТП, в которых погибли 117 (-10%) и ранены 912 (+4,9%) человек.

12. Распределение числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса значительно отличается от распределения количества ДТП. Наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации, а наибольшее число погибших – на сельские населенные пункты. При этом если в более крупных населенных пунктах отмечается снижение показателей аварийности в соответствии с общей тенденцией, то в сельских НП – рост (+1%).

13. Наиболее часто водители ТС совершали ДТП из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (17,4%), нарушения правил проезда перекрестков (16,9%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (10,8%), неправильного выбора дистанции (9,9%), нарушения правил проезда пешеходных переходов (8,8%), выезда на полосу встречного движения (8,6%).

Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (24,8%), несоответствия скорости конкретным условиям движения (23,9%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (13,8%).

Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП из-за нарушения правил проезда ж/д переездов (27,9), выезда на полосу встречного движения (15,7), превышения установленной скорости движения (13,6) и нарушения правил обгона (13,1).

14. Снизилось на 7,6% количество ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения, на 6,1 и 7% – число погибших и раненых в таких ДТП соответственно.

Наибольший удельный вес погибших в ДТП, связанных с выездом на ПВД среди всех погибших в регионе, отмечается в Кировской (46,9%), Курганской (46,9%), Мурманской (47,4%) и Нижегородской (43,8%) областях.

Большинство ДТП, связанных с выездом на ПВД (70,5%), регистрировались в местах, где выезд на нее разрешен. Тяжесть последствий ДТП, связанных с выездом на ПВД в разрешенных местах (16,8), выше, чем в местах, где выезд на ПВД запрещен (14,6).

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, наибольшее количество (71,3%) не связано с обгоном или выполнением иного маневра. На эти случаи приходится и наибольшее число погибших (70,2%).

Подавляющее большинство ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершено на прямых в плане и горизонтальных в профиле участках дорог, однако наибольшую тяжесть последствий (20,8) имеют происшествия в конце спусков/начале подъемов.



15. В 2022 году произошло снижение на 8,2% количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками, число погибших в таких происшествиях снизилось на 7,9%, раненых – на 9,6%. В то же время в 25 субъектах и федеральной территории «Сириус» зафиксировано увеличение количества таких происшествий.

Наибольший удельный вес погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения среди всех погибших в регионе отмечается в Республике Бурятия (52%), Забайкальском крае (53,8%) и Чукотском автономном округе (66,7%).

Отмечено снижение на 7,2% количества ДТП без пострадавших с участием водителей с признаками опьянения, однако данное снижение произошло на фоне значительного роста в 2021 году, поэтому показатели 2022 года остались выше значения 2020 года.

На 12,6% сократилось число водителей, направленных на медицинское освидетельствование в целях установления состояния опьянения. При этом доля случаев, когда водители имели признаки опьянения, но состояние опьянения установлено не было, снизилась с 59,7% в 2021 году до 57,4% в 2022 году.

В выходные дни аварийность с участием водителей с признаками опьянения значительно выше. На субботу и воскресенье приходится 41,3% таких ДТП и 41,6% погибших. Аналогичными закономерностями характеризуются иные выходные и праздничные дни.

16. Третий год подряд отмечается снижение показателей аварийности по вине малоопытных водителей. В 2022 году количество ДТП сократилось на 5,1%, число погибших – на 11,8%, раненых – на 4,4%, при этом число таких водителей увеличилось на 2,2%.

17. К группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 68,7%, то есть они являлись виновными практически в 7 из 10 ДТП с их участием.

18. Второй год подряд наблюдается рост количества ДТП (+4,4%) по вине водителей-иностранцев. Увеличилось также на 15,8% число погибших и на 4,6% – раненых в таких ДТП. Рост показателей аварийности происходит на фоне увеличения числа иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывших на территорию страны.

19. Снизилась аварийность с участием легкового такси. Количество ДТП сократилось на 10,2%, число погибших – на 14,1%, раненых – на 10,7%.

20. Зафиксировано снижение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС. Количество ДТП сократилось на 12,9%, число погибших – на 20,3%, раненых – на 12,8%. Не принимая во внимание итоги 2020 года, когда деятельность каршеринговых сервисов приостанавливалась из-за COVID-19, впервые с момента сбора сведений об аварийности данной категории транспорта отмечается улучшение ситуации.

21. В 2022 году зарегистрировано 4 806 (-1,9%) ДТП с пострадавшими велосипедистами, в которых погибли 322 (+4,5%) и получили ранения 4 508 (-2,2%) велосипедистов.

22. С участием средств индивидуальной мобильности зарегистрировано 941 (+40%) ДТП, в результате которого погибли 19 (-5%) и 976 (+38,6%) человек получили ранение. В большинстве таких происшествий (53,9%) участвовали СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 до 4 кВт, то есть схожих по мощности с такой категорией ТС, как мопед с электродвигателем.

23. Почти в десятой части (8,2%) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имела, при этом количество таких случаев сократилось на 5,7%. Тяжесть последствий для пристегнутых пассажиров (16,3) в 3,5 раза выше, чем для пристегнутых (4,7).



Наиболее часто пассажиры легковых ТС не используют ремень безопасности при нахождении на задних сиденьях, и особенно располагаясь по центру (при условии, что конструктивно такая возможность имеется).

Более четверти от общего числа пострадавших в ДТП пассажиров не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, в республиках Тыва (36,6%), Хакасия (25,8%) и Ямало-Ненецком автономном округе (37,8%).

24. Сократилось на 3% количество наездов на пешеходов, на 6,3% – число погибших и на 2,8% – раненых пешеходов.

Наибольший удельный вес погибших пешеходов среди всех погибших в регионе отмечается в Астраханской области (39%), г. Москве (45,8%) и г. Санкт-Петербурге (48,6%).

Распределение количества наездов на пешеходов по месяцам показывает, что ежегодно, начиная с августа, происходит рост аварийности. При этом данные о количестве возбужденных дел об административных правонарушениях в отношении водителей ТС и пешеходов в конкретный месяц свидетельствуют о явной несвоевременности правоприменительной практики, которая не соответствует обострению аварийности, связанной с наездами на пешеходов.

Вне пешеходных переходов произошло более половины наездов на пешеходов (58%), на которые пришлось более трех четвертей (80,4%) погибших пешеходов. Тяжесть последствий при наездах вне пешеходного перехода (13,8) в три раза выше, чем на пешеходном переходе (4,5).

Более половины (55,3%) наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков, произошло при движении ТС в прямом направлении, при этом доля погибших пешеходов, приходящаяся на такие происшествия, почти в полтора раза больше (77,1%). Большой тяжестью последствий (5) характеризуются наезды, совершенные при движении ТС в прямом направлении до пересечения перекрестка.

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.

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. При этом в темное время суток тяжесть последствий на таких переходах (15,8) более чем в два раза выше, чем на переходах со светофором, работающим в штатном (трехцветном) режиме (6,6).

25. Состояние аварийности с участием детей практически не изменилось. Зарегистрировано 15 854 (+0,03%) ДТП, в которых погибли 547 (-1,3%) и получили ранения 17 346 (+0,3%) детей. Однако увеличение числа погибших детей зарегистрировано более чем в трети регионов (31).

На 12,1% снизилось количество ДТП, при которых зафиксировано нарушение водителями правил перевозки детей (без детских удерживающих устройств и ремней безопасности), число погибших в таких ДТП детей-пассажиров сократилось на 3,4%, раненых – на 11%.

С участием детей-пешеходов произошло 6 610 (+0,3%) ДТП, в которых погибли 126 (-0,8%) и ранены 6 678 (-0,01%) детей. Две трети таких ДТП (66,6%) произошло по вине водителей ТС.

В 2022 году на четверть (+26,5%) увеличилось количество ДТП, в которых дети являлись водителями механических ТС. Число погибших в таких ДТП детей-водителей возросло на 11,1%, раненых – на 27,9%. В целом на протяжении последних пяти лет наблюдается тенденция к увеличению основных показателей аварийности с участием детей, управляющих механическими ТС.



Почти в каждом десятом (9,2%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Количество таких ДТП увеличилось на 7,8%, число погибших детей-велосипедистов – на 81,5%, раненых – на 6,9% (1 428). Впервые за последние пять лет отмечен такой значительный рост числа погибших.

26. Для контроля (надзора) за дорожным движением в 2022 году использовалось 27 тыс. комплексов фотовидеофиксации административных правонарушений, работающих в автоматическом режиме.

Эксплуатация комплексов ФВФ способствует повышению безопасности дорожного движения. При этом места дислокации и функционал размещаемых на них комплексов ФВФ по видам фиксируемых нарушений должны определяться с учетом угроз безопасности дорожного движения, существующих на конкретных участках автомобильных дорог. Важно своевременно передислоцировать комплексы ФВФ в зависимости от складывающейся обстановки в целях достижения максимального профилактического эффекта от их эксплуатации.

27. Критически важное значение для сохранения жизни и здоровья пострадавших в ДТП имеет время прибытия СМП.

В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий для пострадавших (9,1). В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается в полтора раза и более.

Однако почти в половине случаев (45,1%) бригады СМП прибывали на место ДТП в течение 10 минут, и в этих случаях зафиксирован еще меньший показатель тяжести последствий (8,3).

Среди всех пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь на различных этапах, доля выживших составила 96,2%. ДТП, произошедшие в населенных пунктах сельского типа и вне населенных пунктов, имеют несколько меньшие значения коэффициента выживаемости пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь (95 и 94,8% соответственно).

В заключение необходимо отметить, что создавшиеся условия экономической турбулентности, перестроения социальных и транспортных цепочек, а также сохранение проблем, с которыми столкнулась транспортная система в 2022 году, продолжают оказывать свое негативное влияние на состояние безопасности дорожного движения.

Среди рисков, которые должны быть учтены в 2023 году, следует выделить изменение направления транспортных потоков с их переориентацией на восток (в страны Азии), увлечение перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, развитие внутреннего туризма, замедление темпов обновления автомобильного парка и ухудшение его технического состояния.

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-ноябрь, 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 21:00, учитывать, что условиями, влияющими на повышение аварийности, являются дождь, туман, пасмурная погода, темное время суток.

Профилактика аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения: ноябрь-февраль и июнь-август, светлое время суток, особое внимание в 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-август (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-сентябрь, 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 целом светлое время суток, особое внимание в выходные дни.



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. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2020: статистический сборник. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 100 с.
7. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 126 с.
8. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 128 с.
9. Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации 2021: статистический сборник. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 100 с.
10. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011-2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
11. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.
12. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.



План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2023 г. поз. 7.

Авторский коллектив:
к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов,
М.М. Исаев, Е.Д. Никулин, П.С. Коблов, А.С. Сергунова,
Н.В. Селедников, С.Б. Наумов, А.С. Князев

Под общей редакцией
Д.В. Митрошина и С.А. Рыжова

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2022 ГОД

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцого
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 25.04.2023
Формат 60x84/8
Тираж 150 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

ДЛЯ ЗАМЕТОК



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ