



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
М В Д Р О С С И И

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В 2024 ГОДУ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

УДК 342.95
ББК 67.401

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

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

Под общей редакцией заместителя начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации О.М. Порташникова и начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина.

Рецензенты:

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

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

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 148 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 12 месяцев 2024 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям. Использованы данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

ISBN 978-5-6046954-5-6

© Авторский коллектив, 2025
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ	4
2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП	14
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	32
3.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИБО ОТКАЗАВШИХСЯ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ.....	36
3.4. ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП	47
3.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ, НЕ ИМЕЮЩИХ ИЛИ ЛИШЕННЫХ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТС.....	49
3.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ	55
4. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА	59
4.1. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА.....	63
4.2. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА	65
4.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ.....	73
4.4. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ	81
4.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВЫХ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ).....	84
4.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛОВ	87
4.7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ.....	92
4.8. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ	95
5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ	99
6. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ	103
7. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ.....	115
7.1. ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ	119
7.2. ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ	124
7.3. ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	127
7.4. ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ	129
8. ВЛИЯНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ	131
9. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ	134
10. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП.....	135
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	142
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ	147



1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

В 2024 году зафиксировано снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности¹. Количество дорожно-транспортных происшествий², в которых погибли и (или) были ранены люди, снизилось на 0,3% (132 037), число погибших в них – на 0,7% (14 403), раненых – на 1% (164 754) (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Динамика основных показателей аварийности

Несмотря на общее снижение основных показателей аварийности в стране, в 33 субъектах Российской Федерации³ и на федеральной территории «Сириус» отмечено увеличение числа погибших, при этом наиболее значительно в Кабардино-Балкарской Республике (+46,2%), республиках Коми (+32,6%), Марий Эл (+48,3%), Белгородской (+26,2%) и Псковской (+33,3%) областях, а также на федеральной территории «Сириус» (+75%, всего 7 погибших). В 2023 году увеличение числа погибших отмечалось в 45 регионах.

Наибольшей тяжестью последствий⁴ характеризовались ДТП в Республике Ингушетия (16,5), Кабардино-Балкарской (14,7), Чеченской (15,6) республиках, Забайкальском крае (15,2) и Брянской области (15,8).

Снижение всех трех основных показателей аварийности зафиксировано в 23 регионах: республиках Бурятия, Дагестан, Крым, Хакасия, Чеченской Республике, Чувашской Республике - Чувашии, Алтайском, Хабаровском краях, Архангельской, Брянской, Иркутской областях, Кемеровской области - Кузбассе, Курганской, Московской, Нижегородской, Омской, Оренбургской, Саратовской, Сахалинской, Тульской, Челябинской областях, г. Севастополе и Ханты-Мансийском автономном округе - Югре.

Установленный федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» целевой показатель транспортного риска⁵ достигнут, его значение составило 2,28 (прогнозное значение – не более 2,36). Показатель тяжести последствий остался на уровне предыдущего года – 8 (рис. 1.2).

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

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

³ Далее – «субъекты» либо «регионы».

⁴ Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).

⁵ Число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств.





Рис. 1.2. Динамика относительных показателей аварийности

В 2024 году не достигнуты региональные показатели¹ транспортного риска в 23 субъектах Российской Федерации (табл. 1.1).

Таблица 1.1

	Транспортный риск	
	Целевой показатель	Фактический показатель
Республика Адыгея (Адыгея)	2,86	3,19
Республика Алтай	3,69	4,23
Кабардино-Балкарская Республика	2,86	4,08
Республика Коми	1,46	1,93
Республика Марий Эл	2,66	3,57
Республика Татарстан (Татарстан)	1,99	2,21
Амурская область	3,32	3,69
Белгородская область	2,22	2,77
Волгоградская область	2,06	2,08
Вологодская область	2,05	2,39
Воронежская область	3,24	3,54
Калужская область	3,00	3,24
Ленинградская область	3,72	3,90
Липецкая область	2,64	2,66
Пензенская область	3,11	3,46
Псковская область	2,21	2,92
Рязанская область	3,09	3,37
Смоленская область	3,55	3,64
Тамбовская область	2,17	2,61
Тверская область	2,28	2,38
Томская область	1,50	1,55
Ульяновская область	2,02	2,27
Ямало-Ненецкий автономный округ	1,18	1,19

Региональные показатели транспортного риска превышают целевые ориентиры 4 года подряд в Республике Алтай, Белгородской, Вологодской областях, и 3 года подряд – в Рязанской и Волгоградской областях.

¹ Показатели установлены в соглашениях с МВД России.



Распределение показателей аварийности по месяцам показывает, что наименьшее количество ДТП, погибших и раненых зарегистрировано с января по март. Помесечное увеличение аварийности начинается с апреля. Наибольшими значениями характеризуется период с июля по октябрь. Данное распределение соответствует распределению предыдущих лет (рис. 1.3).

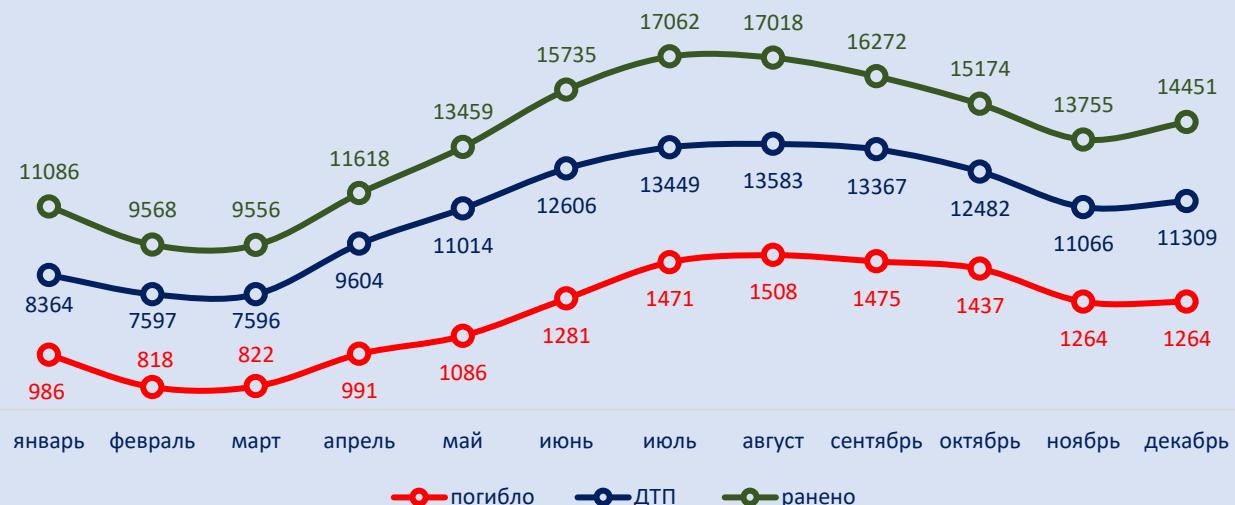


Рис. 1.3. Распределение основных показателей аварийности по месяцам (%)

Наибольшее количество ДТП регистрировалось в пятницу (20 390, или 15,4%) и субботу (19 743, или 15%), а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу (2 449, или 17%) и воскресенье (2 317, или 16,1%). Наибольшим значением тяжести последствий (9) характеризуется воскресенье (рис. 1.4). Распределение соответствует распределению предыдущих лет.



Рис. 1.4. Распределение показателей аварийности по дням недели

В темное время суток совершена почти треть (32%, или 42 314) от общего количества ДТП, при этом на данные происшествия приходится почти половина (43,6%, или 6 278) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в это время суток составила 10,7, что в полтора раза выше аналогичного показателя для светлого времени суток (6,7) (рис. 1.5).

Наиболее аварийно-опасным временем суток являлся период с 16:00 до 20:00. В это время произошло более четверти (28,1%) ДТП. Наибольшее число погибших пришлось на период с 17:00 до 21:00 (24,9%). Наибольшей тяжестью последствий (13,9) характеризовались происшествия, совершенные в период с 01:00 до 06:00.



Рис. 1.5. Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности



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

Таблица 1.2

Удельный вес ДТП в определенное время суток в каждом месяце

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

Как и в предшествующие годы, в 2024 году девять из десяти ДТП произошло из-за нарушения правил дорожного движения¹ водителями ТС. Всего совершено 117 221 такое ДТП (88,8% от общего количества ДТП), в которых погибли 12 352 и ранены 151 096 человек (85,8 и 91,7% от общего числа погибших и раненых соответственно). Количество таких ДТП увеличилось на 0,5%, число погибших – на 0,2%, при этом число раненых сократилось на 0,6%.

Почти каждое десятое (9%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Всего произошло 11 818 ДТП, в которых погиб 2 251 и ранены 10 024 человека, что составляет 15,6 и 6,1% от общего числа погибших и раненых соответственно. Количество таких происшествий снизилось на 5,5%, число погибших в них – на 2,3%, раненых – на 6,3% (рис. 1.6).

Рис. 1.6. Количество ДТП и их доля из-за нарушения ПДД разными участниками движения²

¹ Далее также – «ПДД».

² Возможно, что в одном ДТП нарушение ПДД допущено одновременно разными участниками, в результате этого сумма всех представленных показателей будет больше абсолютного количества ДТП и числа погибших.



Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов¹ зафиксированы на местах 37 756 ДТП (28,6% от общего количества ДТП). Число погибших в таких ДТП составило 4 251 человек, раненых – 46 572 (29,5 и 28,3% от общего числа погибших и раненых соответственно). Количество происшествий, при которых зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия, снизилось на 4,7%, число раненых в таких ДТП на 5,5%, однако число погибших возросло на 6% (рис. 1.7).

Наиболее часто на местах ДТП фиксировалось отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (55,7%, от всех ДТП с НДУ), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (17,6%), недостатки зимнего содержания (17,2%), неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков (10,7%), отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек) (7%) (рис. 1.8).

Доля ДТП, в которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация³, составила 3,8% (5 004), доля числа погибших – 6,4% (917), раненых – 4,2% (6 855). Количество таких ДТП снизилось на 2,8%, число раненых в них – на 2,7%, при этом число погибших увеличилось на 7,8% (рис. 1.7).

Распределение погибших в ДТП по возрасту показывает, что почти половину (46,7%) составили люди в возрасте 30-54 года. Резкое увеличение числа погибших отмечается начиная с возраста 15 лет (рис. 1.9).



Рис. 1.7. Количество ДТП, при которых зафиксированы НДУ или технические неисправности, и их доля в общем количестве ДТП



Рис. 1.8. Распределение ДТП с НДУ¹



Рис. 1.9. Распределение погибших в ДТП по возрасту

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

² В связи с тем, что в одном ДТП может быть выявлено несколько конкретных НДУ, сумма значений будет превышать общее количество и долю ДТП с НДУ.

³ Совокупное количество ДТП, при которых технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, находились в причинно-следственной связи с механизмом возникновения происшествия либо не связаны с механизмом его возникновения, однако были установлены при фиксации обстоятельств ДТП.



Распределение погибших в ДТП по полу показывает, что число погибших мужчин (10 855, или 75,4%) в 3 раза выше, чем женщин (3 548, или 24,6%). В возрастных группах до 15 лет и старше 70 лет число погибших мужчин не так существенно превышает число погибших женщин – в среднем в 1,3 раза. Значительно большая разница отмечена среди лиц в возрасте 20-59 лет, где число погибших мужчин в среднем больше в 4,1 раза.

На трудоспособный возраст¹ приходится 75% 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 56,7% (рис. 1.10).



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

Почти половина погибших в ДТП (46,6%, или 6 713) являлись водителями ТС, немногим более четверти составили пассажиры (26,9%, или 3 875) чуть менее четверти – пешеходы (24,1%, или 3 475), другие участники дорожного движения – 2,4% (340) (рис. 1.11).

Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение транспортных средств² (44,2%, или 58 381), наезд на пешехода (26,1%, или 34 398) и съезд с дороги (10,4%, или 13 702). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Так, при столкновениях ТС погибли 6 644 (46,1%) человека, при наездах на пешехода – 3 348 (23,2%), при съездах с дороги – 2 246 (15,6%) (рис. 1.12). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения (сотрудника Госавтоинспекции, дорожного рабочего и т.п.) (14,7), съезд с дороги (11,4), наезд на стоящее ТС (9,4), наезд на пешехода (9,3), наезд на препятствие (8,7).



Рис. 1.11. Распределение погибших в ДТП в зависимости от категории участника

¹ Мужчины – 16-62 год, женщины – 16-57 лет.

² Далее также – «ТС».



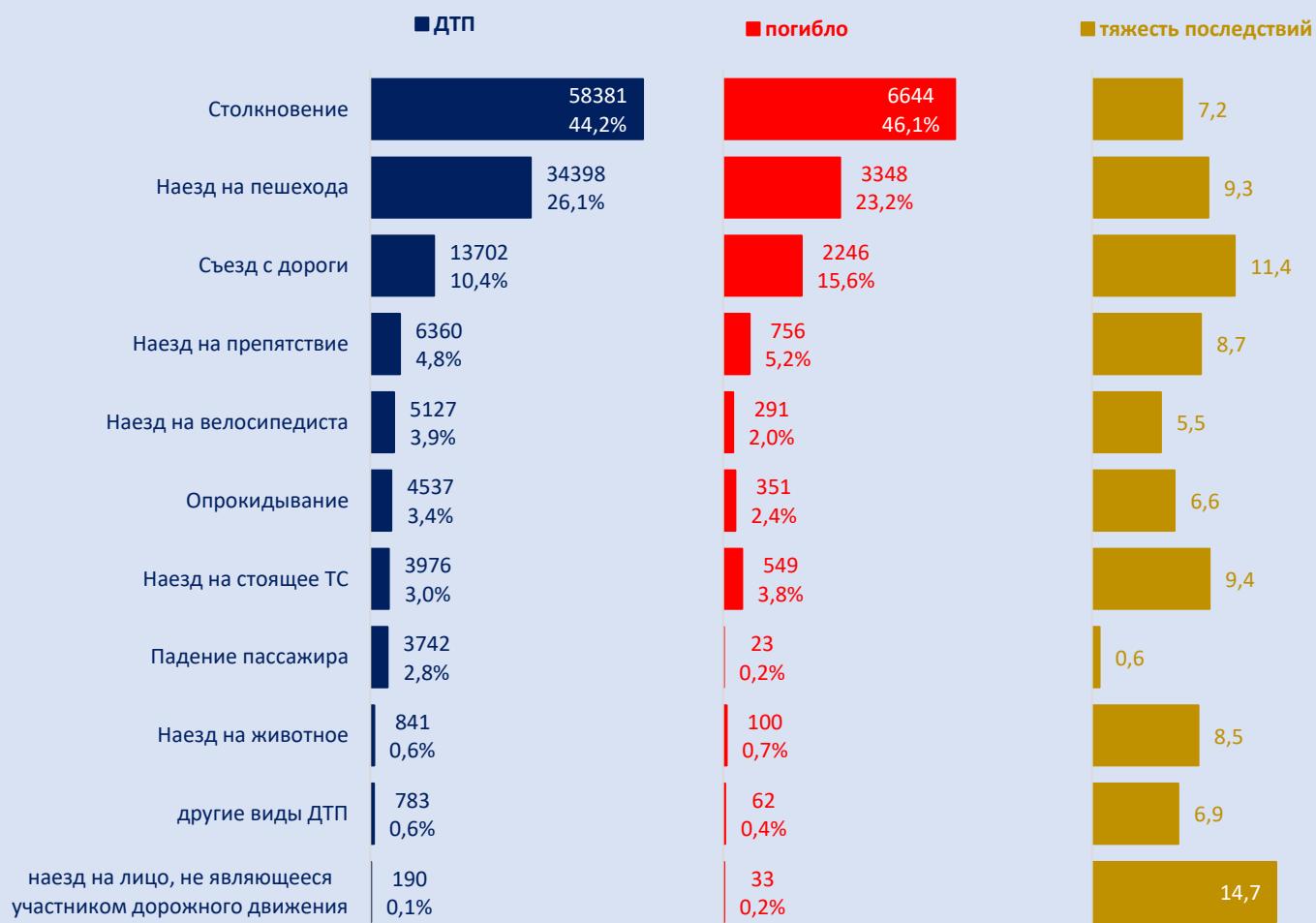


Рис. 1.12. Количество ДТП, число погибших и тяжесть последствий по видам ДТП и их доля

Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен при таких видах ДТП, как падение пассажира (ДТП – на 4,3%, погибшие – на 76,9%, раненые – на 3,9%), наезд на животное (ДТП – на 14,6%, погибшие – на 8,7%, раненые – на 15,2%). Увеличение числа погибших зафиксировано при наезде на стоящее ТС (+4%) и съезде с дороги (+6,5%).

Половина всех столкновений ТС (50%) произошла в местах пересечения проезжих частей (перекрестки и выезды с прилегающих территорий), при этом на данные происшествия пришлось менее четверти (22,7%) от всех погибших в столкновениях ТС. На перегонах¹ зафиксировано 43,6% столкновений ТС, однако на них пришлось почти три четверти (71,8%, или 4 770) от всех погибших при столкновениях. Тяжесть последствий таких ДТП составляет 11, то есть в них погиб каждый девятый из пострадавших участников (рис. 1.13).

¹ Участок дороги, на котором отсутствуют объекты улично-дорожной сети, например, перекрестки, выезды с прилегающей территорией, мосты, эстакады и т.п.



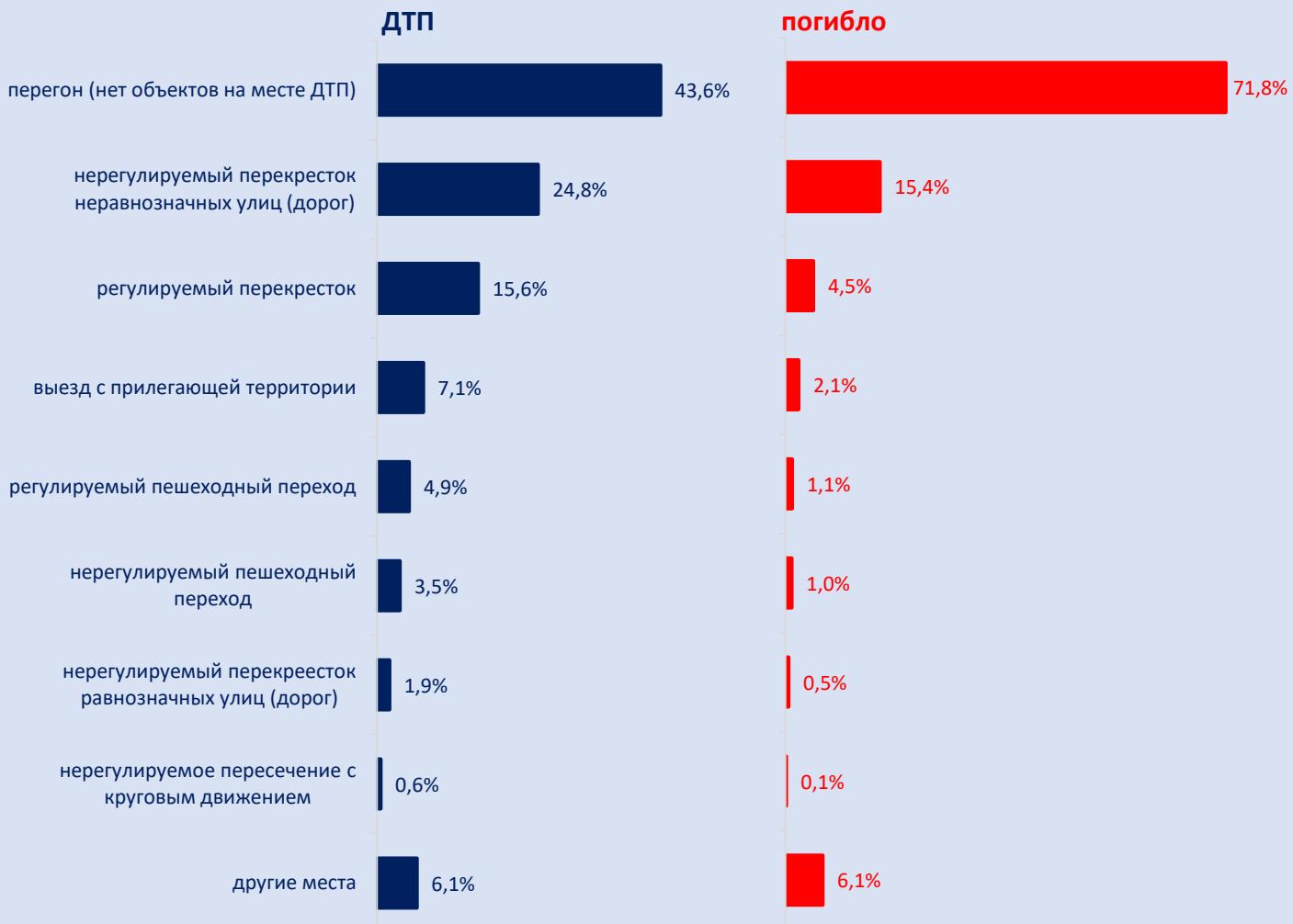


Рис. 1.13. Распределение столкновений ТС в зависимости от объекта улично-дорожной сети на месте происшествия¹

Более четверти (29,5%) столкновений на перегонах произошло при встречном движении ТС в условиях, когда ни одно из них не выполняло какого-либо маневра (转弯, обгона и т.п.), на эти происшествия пришлось более половины (58,1%) погибших. Еще чуть более четверти (29,4%) столкновений на перегонах произошло при попутном движении ТС, которые также не совершали дополнительных маневров, однако доля погибших значительно ниже – 11,3%.

Отдельно стоит отметить столкновения ТС на перегонах, произошедшие при выполнении обгона. При том, что доля происшествий, при которых данное обстоятельство было установлено, составила 8,6%, доля погибших в два раза выше – 19,1%. Такие столкновения характеризуются высокой тяжестью последствий (18,2), в них погиб почти каждый пятый пострадавший. Почти аналогичное значение тяжести последствий имеют встречные столкновения, произошедшие при движении без выполнения маневров (17,4). В то же время столкновения при попутном движении, при которых ТС не совершали дополнительных маневров, имеют существенно меньшее значение тяжести последствий – 5 (рис. 1.14).

¹ Сумма долей превышает 100% в связи с тем, что на месте ДТП могло одновременно иметься несколько объектов улично-дорожной сети (например, перекресток и пешеходный переход).



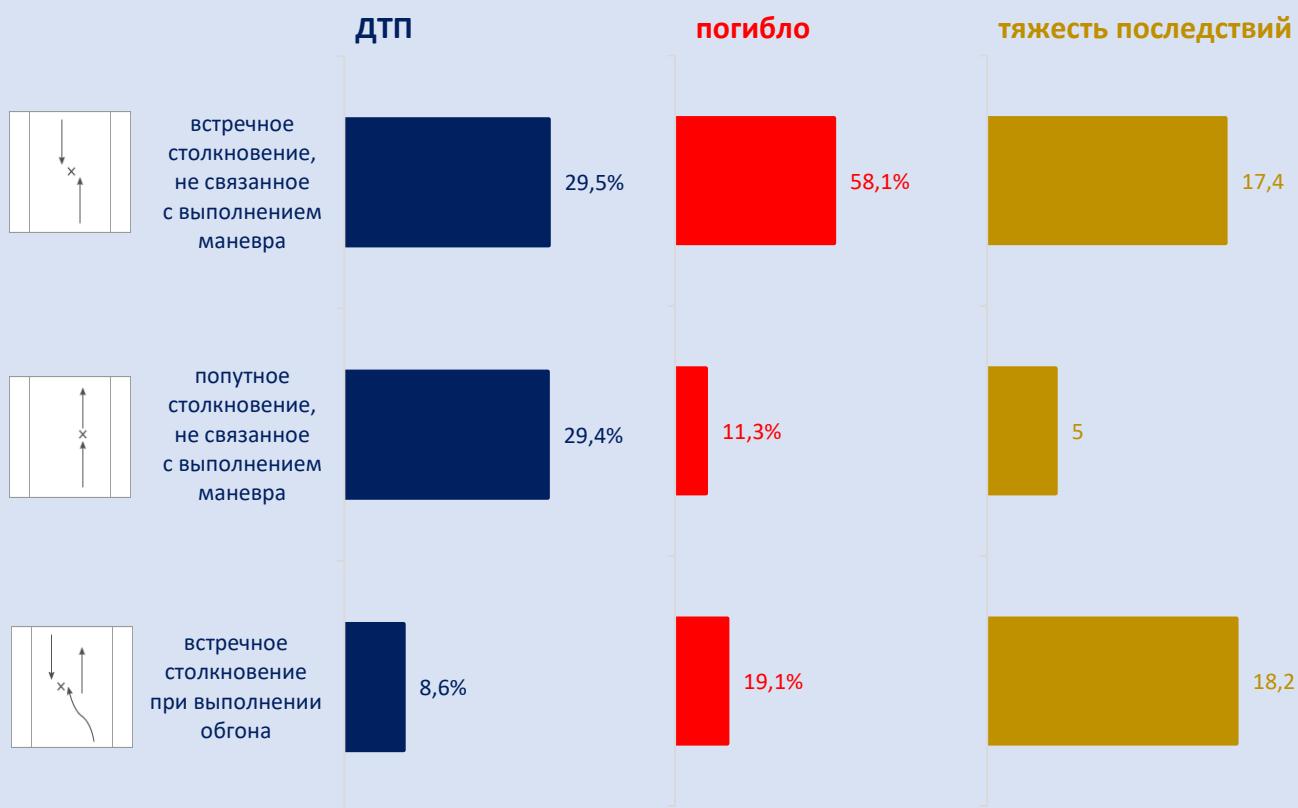


Рис. 1.14. Распределение столкновений на перекрестках в зависимости от направления движения ТС и выполнения маневров

Из всех столкновений ТС в местах пересечения проезжих частей (перекрестки и выезды с прилегающими территориями) более четверти (28,5%) произошло при движении ТС по траекториям, которые пересекаются под прямым углом относительно друг друга, на данные происшествия пришлась почти четверть (24%) от всех погибших в столкновениях ТС в таких местах.

Вторыми по массовости (25,1%) в таких местах являются столкновения ТС, произошедшие при повороте одного ТС налево и движении другого во встречном направлении, на них также приходится почти четверть погибших (23,1%). В целом большая часть столкновений ТС в рассматриваемых местах по механизму совершения связана с поворотом одного из ТС налево.

Заслуживают внимания столкновения ТС, произошедшие в местах пересечения проезжих частей, но не связанные с выполнением каких-либо маневров, а произошедшие при встречном движении ТС. Так же как и на перекрестках, такие столкновения имеют высокое значение тяжести последствий (9), при том что столкновения, произошедшие по иному механизму (при выполнении одним из ТС поворота или движении по пересекающейся траектории), имеют более низкую тяжесть последствий (рис. 1.15).



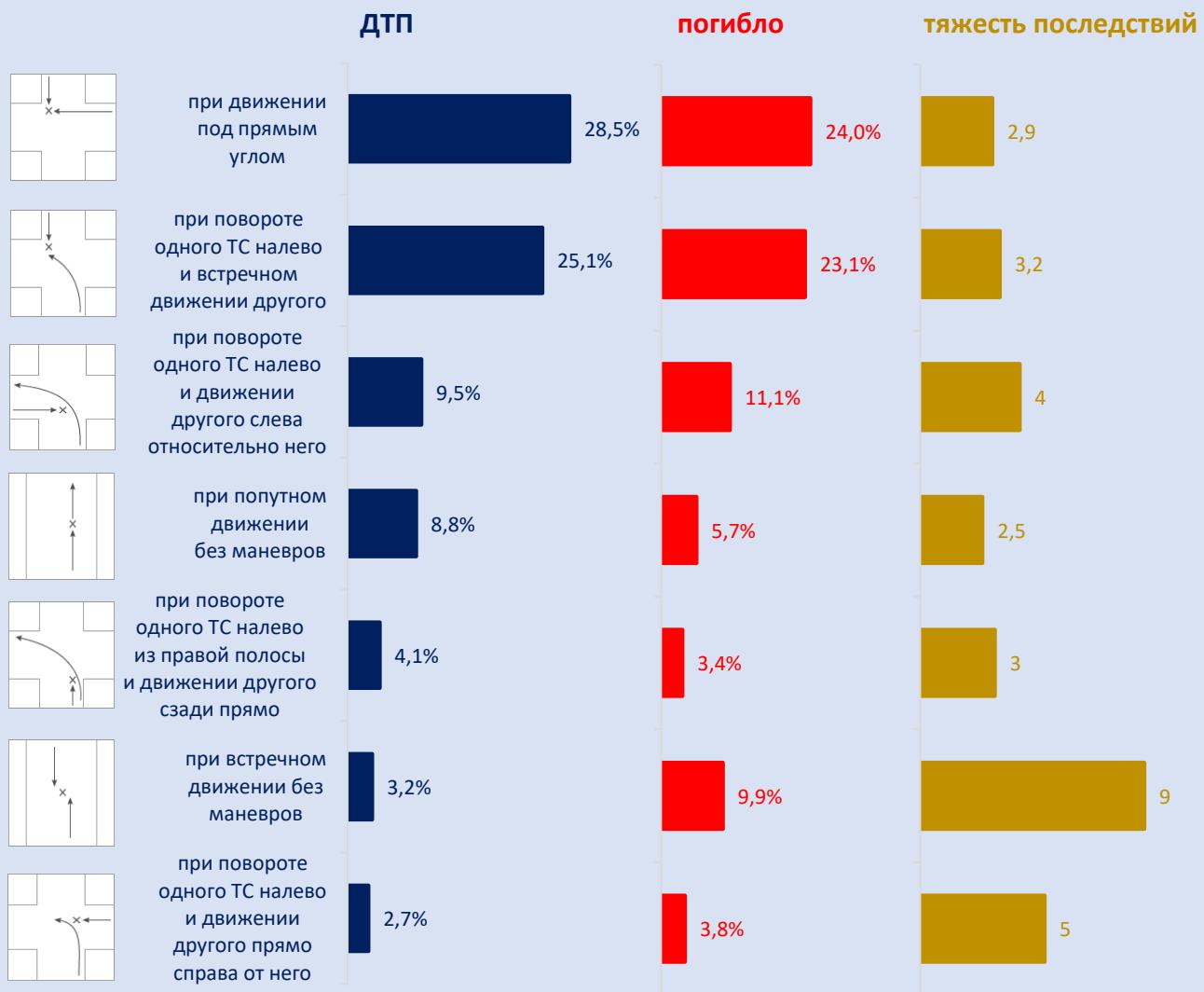


Рис. 1.15. Распределение столкновений на перекрестках и выездах с прилегающих территорий в зависимости от направления движения ТС и выполнения маневров

2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

Если в предшествующем году фиксировалось значительное увеличение показателей аварийности в Южном, Северо-Кавказском, Уральском и Сибирском федеральных округах, связанное с резкой переориентацией товарно-транспортных потоков из европейской части страны на восточное и юго-восточное направление, а также увеличением объемов внутреннего туризма, то в настоящее время можно говорить о выходе показателей аварийности на указанных территориях «на плато», их стабилизации и незначительных изменениях в большую или меньшую сторону в пределах «рабочей динамики» (табл. 2.1).

Таблица 2.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Российская Федерация	132 037	-0,3	14 403	-0,7	164 754	-1,0	8,0
Центральный федеральный округ	32 936	+2,1	3 380	+2,0	40 159	+1,9	7,8
Северо-Западный федеральный округ	12 581	+1,8	1 087	+4,9	15 111	-1,1	6,7
Южный федеральный округ	15 279	+0,2	2 048	-2,0	18 921	-0,6	9,8
Северо-Кавказский федеральный округ	6 570	+1,4	1 043	-1,3	8 715	-3,0	10,7
Приволжский федеральный округ	27 321	+2,7	2 926	+0,03	34 588	-3,2	7,8
Уральский федеральный округ	11 434	-2,5	1 101	-6,5	14 484	-1,8	7,1
Сибирский федеральный округ	17 016	-1,1	1 750	-5,4	21 480	-1,8	7,5
Дальневосточный федеральный округ	8 807	-0,4	1 061	+1,0	11 199	-1,6	8,7

В 2024 году на территории городов и населенных пунктов¹, как и ранее, зарегистрировано более трех четвертей (77,5%, или 102 346) от всех ДТП и 74,5% (122 673) от всех раненых, при этом доля погибших традиционно существенно отличается и составляет 47,5% (6 845). Количество ДТП увеличилось на 1,5%, число погибших возросло на 5,6%, раненых – на 1%. Показатель тяжести последствий составил 5,3 (в предшествующем году – 5,1), то есть смертельные травмы в среднем получил один из 19 пострадавших.

На автомобильные дороги вне городов и населенных пунктов² приходится менее четверти (22,5%) ДТП, при этом доля погибших составляет более половины (52,5%) от всех смертельных случаев. В 29 691 (-6,1%) происшествии погибли 7 558 (-5,8%) и получил ранения 42 081 (-6,5%) человек. Тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне НП (15,2), как и в прошлом году, почти в три раза выше, чем в городах (рис. 2.1).

Таким образом, вопреки общей тенденции динамики показателей аварийности, показатели аварийности в городах и НП несколько увеличились.

Это может объясняться устойчивой тенденцией к увеличению доли городского населения, а также все более широкому использованию непосредственно на УДС городов (в основном – крупных) мототранспорта, такси, средств индивидуальной мобильности и велосипедов.



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

¹ Далее также – «НП».

² Далее также – «вне НП».



Почти половина (47,4%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД, доля количества ДТП на них немного ниже – 41,6% (рис. 2.2). Если в 2023 году отмечался рост всех трех основных показателей аварийности, то в 2024 году имеет место обратная динамика – количество ДТП снизилось на 7,9% (12 366), число погибших – на 7,3% (3 586), раненых – на 8,9% (17 809).

Тяжесть последствий ДТП на ФАД вне НП продолжает оставаться достаточно высокой и на протяжении последних лет остается примерно на одном уровне (2024 год – 16,8, 2023 год – 16,5, 2022 год – 16, 2021 год – 16,5).

Наличие недостатков транспортно-эксплуатационного состояния выявлено при оформлении 7,2% происшествий на ФАД вне НП и каждого десятого (10,5%) смертельного случая, тяжесть последствий этих ДТП значительно выше средней и составила в истекшем году 23,3 (2023 год – 20,3, 2022 год – 21,7, 2021 год – 19,9).

Доля смертельных случаев на ФАД вне НП в темное время суток традиционно составляет около 40% или чуть более (в 2024 год – 38,8%, в 2023 год – 40,8%), зарегистрировано 1 390 погибших, при том что доля ДТП, пришедшихся на это время, несколько ниже и составляет 34,3%, или 4 244 (в 2023 год – 35,1%).

На фоне снижения количества ДТП и числа пострадавших на участках ФАД вне городов и НП, как и в предшествующем году, отмечен рост показателей аварийности на участках в городах и НП, на которые приходится около трети (31,8%) от общего количества ДТП на ФАД и более пятой части (21,8%) от числа погибших¹. В результате в 5 754 (+1,2%) ДТП погибли 997 (+11,3%) и был ранен 7 861 (+1,6%) человек. Наиболее высокая доля ДТП на данных участках наблюдалась в июне и сентябрь-октябре, что схоже с ситуацией в прошлом году (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Доля ДТП на участках ФАД в НП от всех ДТП на ФАД по месяцам (%)

Увеличение количества ДТП на данных участках имело место на протяжении большей части года (максимальное – в январе и декабре на 14,2 и 14,8%), снижение отмечалось в марте, мае, августе, сентябре и ноябре. Рост числа погибших отмечался ежемесячно кроме февраля и ноября, максимальный – в апреле (+32,6%) и декабре (+28%).

Несмотря на это, показатели аварийности на ФАД в целом снизились, зарегистрировано 18 120 (-5,2%) ДТП, в которых погибли 4 583 (-3,8%) и ранены 25 670 (-6,0%) человек. Снижение количества ДТП наблюдалось ежемесячно кроме января, а увеличение числа погибших отмечалось только в периоды

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



с марта по апрель и с июня по август включительно. Максимальное количество ДТП, а также число погибших, отмечено в июле, августе и декабре (рис. 2.3).

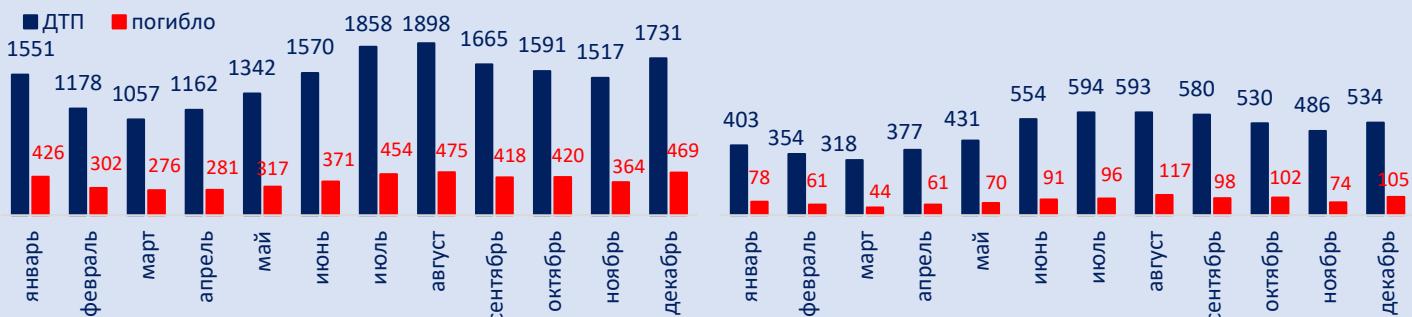


Рис. 2.4. Распределение ДТП и погибших на ФАД по месяцам (всего)

Рис. 2.5. Распределение ДТП и погибших на участках ФАД в НП по месяцам

Соотношение долей ДТП и погибших на автодорогах регионального и муниципального значения¹ вне НП значительно отличается от аналогичных параметров по федеральным дорогам. Если доля ДТП на них составляет половину (50,9%) от всех на автодорогах вне НП, то доля числа погибших немногим ниже (47,6%) (рис. 2.2). Отмечается снижение показателей аварийности. Количество ДТП уменьшилось на 4,7% (15 121), число погибших – на 4,5% (3 601), раненых – на 5,1% (21 369). Показатель тяжести последствий составил 14,4, то есть смертельные травмы получил каждый седьмой пострадавший.

Практически в каждом четвертом (23%) ДТП и более чем в четверти (27,7%) случаев гибели людей выявлялись недостатки транспортно-эксплуатационного состояния, показатель тяжести последствий при данных обстоятельствах достиг значения 16,6.

Наибольшей тяжестью последствий (18) характеризовались ДТП на данных участках в темное время суток, которые составили треть всех ДТП (33,5%), на них пришлось немногим менее половины (41%) смертельных случаев.

В целом на РиММАД (включая участки в городах и НП) показатели аварийности незначительно снизились. Количество ДТП уменьшилось на 0,6% (26 453), число погибших – на 1,2% (5 438), раненых – на 0,9% (36 155). Показатель тяжести последствий составил 13,1.

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



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

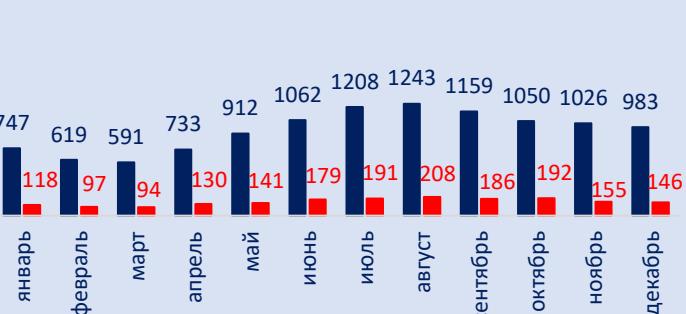


Рис. 2.7. Распределение ДТП и погибших на РиММАД в НП по месяцам

¹ Далее также – «РиММАД».



Отмечается продолжение обозначившейся в предшествующие два года тенденции к росту показателей аварийности на участках РиММАД, проходящих по территории НП. При этом если по итогам 2022 года значение каждого из трех основных показателей аварийности увеличилось менее чем на 1%, по итогам 2023 года количество ДТП, число погибших и раненых увеличилось на 4,9, 1,2 и 4,7% соответственно, то в 2024 году темпы прироста повысились – в 11 332 (+5,4%) ДТП погибли 1 837 (+6%) и были ранены 14 786 (+5,9%) человек.

ДТП на участках РиММАД, проходящих через города и НП, составляют почти половину (42,8%) от всех ДТП на автодорогах регионального и муниципального значения, погибшие – треть (33,8%). При этом необходимо отметить, что общий уровень удельного веса ДТП на рассматриваемых участках несколько повысился. Наиболее высокая доля ДТП на данных участках наблюдалась в мае и сентябре (рис. 2.8).



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

На автодороги местного значения¹ вне НП приходится 7,2% ДТП и 4,8% погибших от их общего числа на автодорогах вне НП. В 2 150 (-4,3%) ДТП погибли 363 (-2,2%) и ранены 2 826 (-1,2%) человек, тяжесть последствий – 11,4. С недостатками транспортно-эксплуатационного состояния связана почти четверть (24%) происшествий и около трети (31,7%) смертельных случаев.

Отмечается снижение показателей аварийности на частных дорогах, в 88 (-22,1%) ДТП погибли 11 (-31,3%) и ранены 117 (-14,6%) человек. На участках этих дорог в границах НП совершено 34 (-12,8%) ДТП, в которых погибли 3 (-40%) и ранены 40 (-14,9%) человек.

Как и в 2023 году, отмечается рост показателей аварийности на платных дорогах, причем темпы роста в 2024 году выше. Совершено 824 (+18,1%) ДТП, погибли 153 (+27,5%) и ранены 1 153 (+17,5%) человека, тяжесть последствий – 11,7, что выше, чем в предшествующем году (10,9). Еще более высоки темпы роста показателей аварийности на участках платных дорог, проходящих через территорию городов и НП. В 91 (+51,7%) ДТП погибли 13 (+62,5%) и ранены 131 (+79,5%) человек.

Тяжесть последствий на участках федеральных, региональных и муниципальных 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 11,1-11,3.

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. Если суммарное количество ДТП на участках федеральных, региональных и муниципальных дорог, проходящих через территорию населенных пунктов, составляет седьмую часть (16,7%, или 17 086, +4%) от общего количества ДТП в городах и населенных пунктах (в 2023 году – 16,3%, в 2022 году – 16%, в 2021 году – 15,7%), то число погибших в ДТП на данных участках автодорог (2 834, +7,8%) приближается к половине (41,4%) от общего числа погибших в НП (в 2022 году – 39,6%, в 2023 году 40,6%) (рис. 2.9).

¹ Далее также – «МАД».



Также следует отметить, что по-прежнему имеется тенденция к росту влияния аварийности на данных участках РиММАД на общий уровень смертности в НП. Ранее доля числа погибших на участках указанных автодорог в городах и НП была несколько ниже и составляла, например, в 2021 году 25%. Также стала выражена данная тенденция на аналогичных участках ФАД – в 2024 году доля ДТП по сравнению с уровнем 2022 года возросла с 5,3 до 5,6%, а доля числа погибших – с 13% до 14,6%.

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 почти в два с половиной раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах. Причем эта тенденция наблюдается уже на протяжении многих лет. Кроме того, в сельских НП даже при небольшом снижении числа ДТП продолжает наблюдаться рост числа погибших (рис. 2.10). Число погибших в сельских поселениях, как и прежде, значительно превышает суммарное число погибших в городах федерального значения и столицах субъектов Российской Федерации.



Рис. 2.9. Соотношение долей количества ДТП и числа погибших на участках различных дорог в НП



Рис. 2.10. Распределение и динамика количества ДТП и числа погибших в городах и НП в зависимости от их статуса

По итогам 2024 года среди всех городов и НП именно столицы субъектов Российской Федерации лидируют по темпам роста всех трех основных показателей аварийности – количество ДТП увеличилось на 8,7% (42 935), число погибших – на 19,8% (1 787), раненых – на 8,2% (52 095).

В городах федерального значения также отмечается рост всех трех показателей аварийности, однако его темпы несколько ниже. В 13 327 (+6,4%) ДТП погибли 511 (+14,6%) и ранен 14 731 (+5%) человек. Это обусловлено ростом в г. Москве количества ДТП на 10,1% (8 941) и числа погибших – на 12,7% (346), а также ростом числа погибших в г. Санкт-Петербурге на 13,8% (148) (при снижении количества ДТП на 0,4%). В г. Севастополе зарегистрировано 23 погибших, что на 4,2% (или на одного человека) меньше.

В административных центрах муниципальных районов количество ДТП увеличилось на 3% (14 017), число погибших возросло на 7,5% (1 153), раненых – на 3,2% (16 846).

В сельских населенных пунктах при незначительном снижении количества ДТП (-0,4%, 17 990) и числа раненых (-0,9%, 22 191), как и ранее, отмечается увеличение числа погибших (+1,6%, 2 558).

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, в административных центрах муниципальных районов – у одного из 15, то в сельских поселениях погиб каждый десятый из пострадавших. Минимальная тяжесть последствий (3,2) наблюдается в городах-миллионниках, однако в предшествующем году данный показатель был ниже и составлял 2,9 (рис. 2.11).

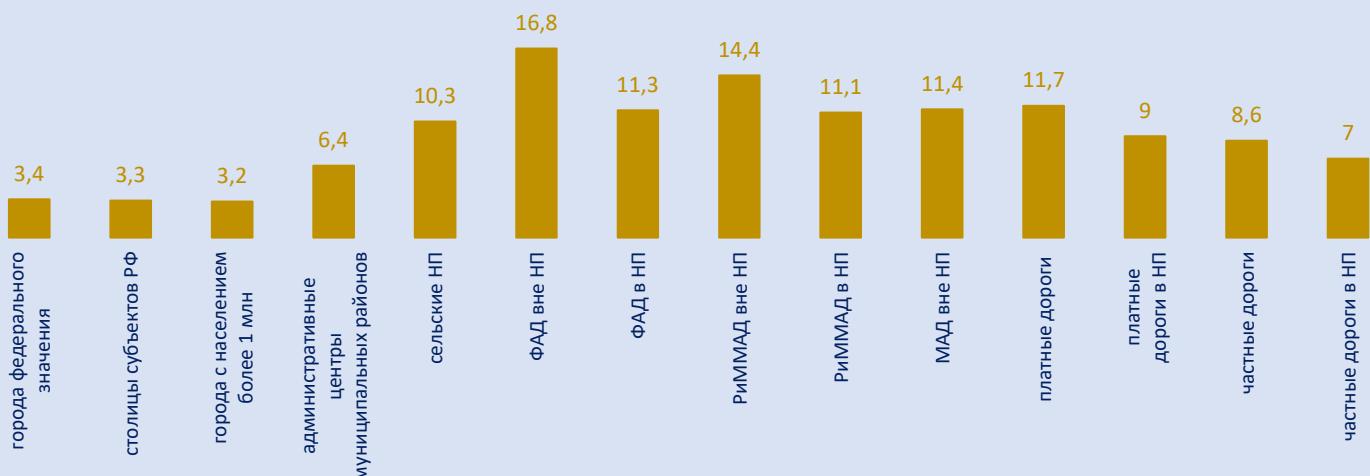


Рис. 2.11. Тяжесть последствий ДТП в городах и НП различного статуса и на автодорогах как вне НП, так и в их границах

Аварийность на железнодорожных переездах

По итогам 2024 года снизилось количество ДТП (-9,7%, 149), произошедших на железнодорожных переездах, а также число погибших (-18,7%, 61) и раненых (-0,6%, 179) (рис. 2.12). Тяжесть последствий таких ДТП остается одной из самых высоких – 25,4, что ниже, чем в 2023 году (29,4).



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

Наибольшее количество таких происшествий при одновременном их росте отмечено в Республике Татарстан (5, +150%), Ставропольском крае (6, +200%), Ярославской (7, +133,3%), Челябинской областях (5, +66,7%).

С участием подвижного состава железных дорог традиционно произошло немногим более половины (53%) ДТП на ж/д переездах, однако на них пришлось девять из десяти смертельных случаев (90,2%). Количество таких происшествий сократилось на 14,1% (79), число погибших в них уменьшилось на 15,4% (55), но число раненых увеличилось на 5,7% (92). Показатель тяжести последствий составил 37,4, то есть смертельные травмы получил более чем каждый третий пострадавший участник.



На переездах, оснащенных шлагбаумами, совершено более четверти (26,8%) от всех ДТП на переездах, доля смертельных случаев несколько ниже (18%). Однако количество таких ДТП (как и в предшествующем году) возросло на 2,6% (40), число погибших в них – на 37,6% (11), число раненых сократилось на 11,1% (48).

Более половины (59,7%) рассматриваемых ДТП совершены на регулируемых переездах без дежурного, причем на эти происшествия пришлось 77% смертельных случаев. В 89 (-12,8%) ДТП погибли 47 (-27,7%) и ранены 104 (+3%) человека.

Около четверти (23,5%) из рассматриваемых происшествий совершено на регулируемых переездах с дежурным, в 35 (-7,9%) ДТП погибли 12 (+71,4%) и ранены 39 (-20,4%) человек.

На нерегулируемых переездах, как и в предшествующие 2 года, совершено 25 ДТП, погибли 2 (-33,3%) и были ранены 36 (+20%) человек.

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



3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС в 2024 году, являлись несоответствие скорости конкретным условиям движения (25 450 ДТП, или 19,3% от их общего количества), несоблюдение очередности проезда (22 202 ДТП, или 16,8%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (13 637 ДТП, или 10,3%), неправильный выбор дистанции (12 109 ДТП, или 9,2%), нарушение правил проезда пешеходных переходов (11 035 ДТП, или 8,4%), выезд на полосу встречного движения¹ (10 637 ДТП, или 8,1%).

Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (3 590 погибших, или 24,9% от их общего числа), несоответствия скорости конкретным условиям движения (3 459, или 24%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (1 832, или 12,7%) (рис. 3.1).

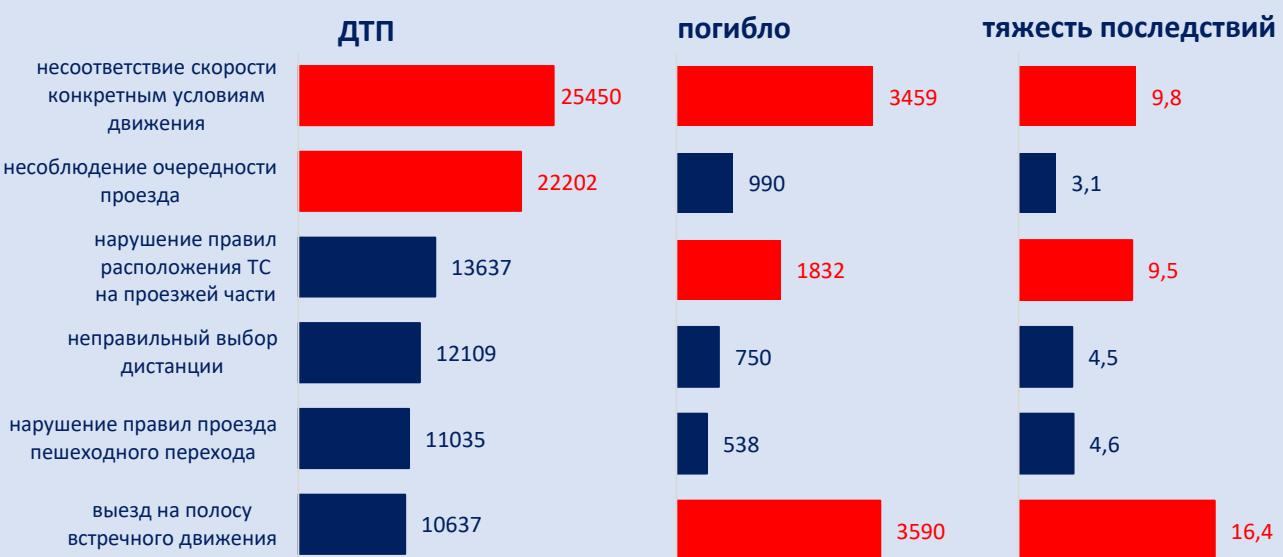


Рис. 3.1. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД, число погибших в них и тяжесть последствий

Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП из-за нарушения правил проезда ж/д переездов (35,2), выезда на полосу встречного движения (16,4), эксплуатации ТС с техническими неисправностями (15,4), нарушения правил обгона (13,9), превышения установленной скорости движения (13,5).

Отмечен рост числа погибших из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (+0,9%, 3 459), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (+1,6%, 1 832), несоблюдения очередности проезда (+7,6%, 990), нарушения правил проезда пешеходных переходов (+10,3%, 538), несоблюдения бокового интервала (+9,5%, 185), нарушения требований сигналов светофора (+19,4%, 166), непредоставления преимущества в движении пешеходу (+0,7%, 152), несоблюдения условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (+9,5%, 138), нарушения правил перестроения (+7,3%, 118), нарушения требований дорожных знаков (+25%, 100), невыполнения требований обеспечения безопасности в начале движения (+24,6%, 86), нарушения правил остановки и стоянки (+22,2%, 33).

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, выезд на трамвайные пути встречного направления, а также движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением. Далее также – «ПВД».



3.1. АВАРИЙНОСТЬ ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

В 2024 году произошло 10 637 ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения, что составляет 8,1% от всех ДТП (в 2023 году – 8,3%). В данных происшествиях погибли 3 590 и ранены 18 253 человека, что составляет 24,9 и 11,1% от общего количества погибших и раненых соответственно (в 2023 году – 26,2 и 11,5%) (рис. 3.1.1).



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

Происшествия вследствие выезда на ПВД по-прежнему характеризуются высокой тяжестью последствий (16,4). В таких ДТП каждый шестой пострадавший получает смертельные травмы.

В 14 субъектах Российской Федерации зафиксирован рост всех трех основных показателей аварийности, связанной с выездом на ПВД, почти в половине регионов (37) увеличилось число погибших. Наибольший рост числа погибших произошел в Республике Алтай (+100%, 18), Кабардино-Балкарской Республике (+170%, 27), республиках Коми (+126,7%, 34), Северная Осетия-Алания (+66,7%, 30), Камчатском крае (+66,7%, 5), Белгородской (+86,7%, 28), Магаданской (+233,3%, 10), Смоленской (+53,8%, 20), Ульяновской (+70,6%, 29) областях, г. Москве (+200%, 33).

Распределение рассматриваемых ДТП по месяцам показывает, что большинство из них зарегистрировано в зимний (декабрь, январь), а также летний период (с июля по сентябрь) (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 три 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

Многолетняя тенденция к распределению числа погибших вследствие выезда на полосу встречного движения по месяцам показывает, что максимальные значения совпадают с периодом, когда фиксируется заснеженность проезжей части или наличие на ней снежного наката (рис. 3.1.4). Указанные условия препятствуют различимости горизонтальной дорожной разметки, что, соответственно, влияет на возможность правильного позиционирования положения ТС на проезжей части относительно встречного транспорта, а также могут способствовать потере управления ТС, его дальнейшему сносу или заносу.



Рис. 3.1.4. Зависимость числа погибших из-за выезда на ПВД и наличия на проезжей части снежных отложений¹

¹ Для сведений о наличии снежного покрова использованы данные о количестве 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.



Большинство рассматриваемых ДТП и погибших в них зафиксировано в пятницу и выходные дни. Максимальное значение ДТП приходится на субботу (16,1%), погибших – на воскресенье (16,7%) (рис. 3.1.5).

Наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД (67,7%, или 7 204), зарегистрировано в светлое время суток. На это время суток приходится и наибольшее число погибших (66%, или 2 371). Однако максимальный показатель тяжести последствий (22,9) зафиксирован в темное время суток на участках, не оборудованных наружным освещением (рис. 3.1.6).



Рис. 3.1.5. Распределение количества ДТП и числа погибших из-за выезда на ПВД по дням недели



Рис. 3.1.6. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий происшествий, связанных с выездом на ПВД, в зависимости от освещенности

ДТП, связанные с выездом на ПВД, происходят преимущественно в период с 07:00 до 22:00 с пиковым значением с 17:00 до 18:00 (рис. 3.1.7).

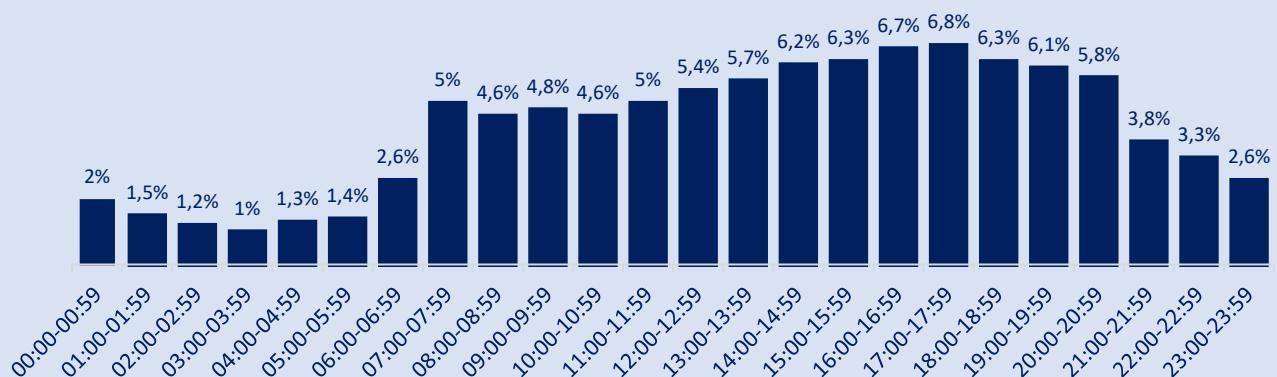


Рис. 3.1.7. Распределение удельного веса ДТП, связанных с выездом на ПВД, в течение суток



ДТП, произошедшие из-за выезда на ПВД, распределяются почти поровну между населенными пунктами (50,4%, или 5 358) и дорогами вне их границ (49,6%, или 5 279). При этом в НП зарегистрирована только четверть (26,9%, или 967) погибших, оставшиеся три четверти (73,1%, или 2 623) приходятся на дороги вне НП. Показатель тяжести последствий вне НП (21,8) более чем в два раза превышает аналогичный показатель в НП (9,9) (рис. 3.1.8).

В населенных пунктах наибольшее количество рассматриваемых ДТП произошло на дорогах местного значения (63%, или 3 376). Наиболее высокий показатель тяжести последствий (17,9) зафиксирован на ФАД. Вне населенных пунктов половина (50%) рассматриваемых ДТП зарегистрирована на дорогах регионального или межмуниципального значения (2 628). Наиболее высокий показатель тяжести последствий (25,7) зафиксирован также на ФАД (рис. 3.1.9).



Рис. 3.1.8. Долевое распределение количества ДТП и числа погибших из-за выезда на ПВД в зависимости от места совершения

Тяжесть последствий



Рис. 3.1.9. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, в зависимости от статуса дороги в населенных пунктах и вне НП

В целом на ФАД приходится около половины (48%, или 1 710) погибших из-за выезда на ПВД, при этом доля ДТП составляет не многим более четверти (29%, или 3 084). Тяжесть последствий ДТП из-за выезда на ПВД на ФАД (24,1) почти в полтора раза выше, чем в таких же ДТП на дорогах регионального или межмуниципального значения (17,4), и почти в четыре раза выше, чем на дорогах местного значения (6,3) (рис. 3.1.10).





Рис. 3.1.10. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, и погибших в них в зависимости от статуса дороги

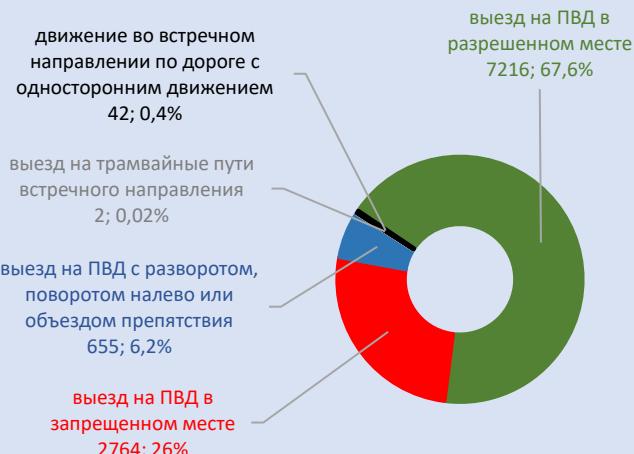
Наибольшее количество ДТП, связанных с выездом на ПВД, произошло на дорогах с двумя полосами движения (82,6%, или 8 789), на эти происшествия пришлось и наибольшее число погибших (86,7%, или 3 112). Однако максимальное значение тяжести последствий (19,6) отмечено в ДТП, совершенных на трехполосных дорогах (рис. 3.1.11).



Рис. 3.1.11. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, и тяжести последствий в зависимости от количества полос движения

Рассматривая показатели аварийности, связанной с выездом на ПВД, следует отметить, что большинство ДТП (67,6%, или 7 216) регистрировались в местах, где выезд на нее разрешен (обгон и т.д.). В местах, где выезд на ПВД запрещен, произошла четверть (26%, или 2 764) происшествий. Кроме того, тяжесть последствий ДТП, связанных с выездом на ПВД в разрешенных местах (17,2), выше, чем в местах, где выезд на ПВД запрещен (16,6) (рис. 3.1.12).





Тяжесть последствий



Рис. 3.1.12. Обстоятельства выезда на ПВД и тяжесть последствий¹

Абсолютное большинство (91%, или 9 676) ДТП, зарегистрированных по причине выезда на полосу встречного движения, – столкновения транспортных средств. Число погибших и раненых в данных ДТП составило 3 418 (95,2%) и 17 032 (93,3%) человека соответственно. Данные происшествия составляют почти пятую часть (16,6%) всех столкновений ТС, погибшие – более половины (51,4%) от всех погибших при столкновениях (рис. 3.1.13).

Более двух третей (68,1%, или 6 586) столкновений ТС, связанных с выездами на ПВД, совершено в местах, где выезд на ПВД разрешен, при этом число погибших составляет почти три четверти (71,9%, или 2 458). Такие происшествия имели достаточно высокую тяжесть последствий (17,4).

Четверть (25,6%, или 2 481) столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД, совершено в местах, где выезд на ПВД запрещен (рис. 3.1.14)¹. На эти происшествия пришлась четверть (26,8%; 917) погибших.

Подавляющее большинство (87,8%, или 5 784) столкновений, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено, произошло на дорогах с двумя полосами движения. На эти происшествия приходится 92,1% (2 265) от всех погибших в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это разрешено.

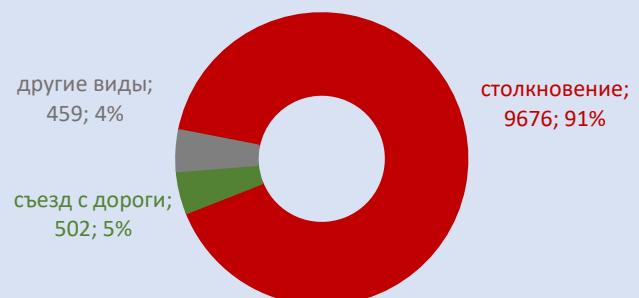


Рис. 3.1.13. Распределение ДТП, связанных с выездом на ПВД, по видам



Рис. 3.1.14. 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 около трех четвертых ДТП (71,8%, или 1 781) и смертельных случаев (72,4%, или 664) в столкновениях, связанных с выездом на ПВД в местах, где это запрещено.

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. 3.1.15).



Рис. 3.1.15. 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 31% (1 787) ДТП, однако число погибших составляет 48,3% (1 093). Среди аналогичных происшествий на двухполосных дорогах в запрещенных местах на ФАД приходится 33,4% (595), однако число погибших также значительно больше – 47% (312). Столкновения, связанные с выездом на ПВД на двухполосных ФАД, как в разрешенных, так и в запрещенных местах, имеют высокую тяжесть последствий – 25,8 и 21,9 соответственно (рис. 3.1.16).



Рис. 3.1.16. 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 (87,1%, или 6 938) столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошло при встречном движении ТС. При попутном или пересекающемся¹ направлении произошло 10,6% (772) ДТП (рис. 3.1.17). На ДТП, произошедшие при встречном движении ТС, приходятся практически все летальные случаи (97%, или 2 866).

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошедших при встречном движении ТС, наибольшее количество (71,4%, или 4 958) не связано с обгоном или выполнением иного маневра. При выполнении обгона произошло более пятой части (21,7%, или 1 509) рассматриваемых происшествий (рис. 3.1.18). Распределение погибших в целом соответствует распределению ДТП: на случаи, не связанные с обгоном или выполнением какого-либо иного маневра, приходится 74,1% (2 123) погибших, на случаи, связанные с обгоном, – 22,9% (657).

Распределение встречных столкновений на ПВД на двухполосных дорогах как в разрешенных, так и в запрещенных местах показывает, что в большинстве случаев (73,2 и 75,4% соответственно) они не связаны с выполнением обгона или иного маневра (рис. 3.1.19).

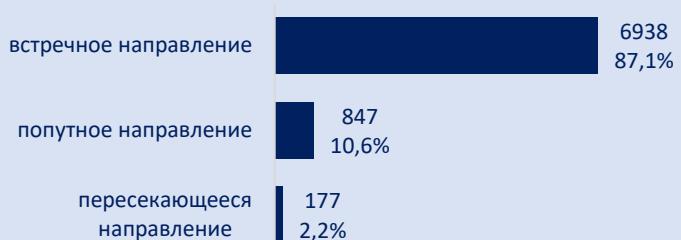


Рис. 3.1.17. Распределение столкновений, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения, в зависимости от направления движения ТС



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



Рис. 3.1.19. Распределение столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения при движении ТС во встречном направлении, в зависимости от выполняемого маневра

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



Почти в четверти (25,7%, или 2 738) ДТП, связанных с выездом на ПВД, зафиксированы НДУ, в данных происшествиях погибли 808 (22,5%) человек. Наиболее часто на местах рассматриваемых ДТП фиксировалось отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (48,6%), недостатки зимнего содержания (29,4%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (13,4%), неудовлетворительное состояние обочин (8,1%), отсутствие освещения (8%). Наибольшим показателем тяжести последствий характеризуются происшествия, при совершении которых выявлено неудовлетворительное состояние обочин (22,6) (рис. 3.1.20).



Рис. 3.1.20. 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 35% (1 054) из них регистрируется в местах, обработанных противогололедными материалами, вторыми по доле (23%) стали происшествия на сухом покрытии, третьими – на заснеженном (16%) (рис. 3.1.21).



Рис. 3.1.21. Распределение количества ДТП из-за выезда на ПВД в зимние месяцы в зависимости от состояния дорожного покрытия и тяжесть последствий

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



В 97% случаев на местах совершения ДТП, произошедших при выезде на ПВД, зафиксировано отсутствие разделительной полосы (10 260 ДТП). Наличие разделительной полосы, выделенной только разметкой, зафиксировано в 2% случаев (220), разделительной полосы в виде барьера (металлического или железобетонного) или с грунтовым покрытием – всего в 1% случаев (82).

Подавляющее большинство (81,3%, или 8 649) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершено на прямых в плане участках дорог, на эти происшествия приходится и наибольшее число погибших (82%, или 2 935). Исходя из продольного профиля дороги, наибольшее количество рассматриваемых ДТП (89,2%, или 9 489) совершено на горизонтальных участках, на них приходится почти девять из десяти погибших (86,9%, или 3 121). Наибольшую тяжесть последствий (22,7) имеют происшествия на вершине подъема (в начале спусков) (рис. 3.1.22).



Рис. 3.1.22. Распределение количества ДТП из-за выезда на ПВД в зависимости от элемента плана и продольного профиля дороги и тяжесть последствий

Почти две трети (58,1%) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершается водителями в возрасте 20-44 года, на эти происшествия приходится 56,9% погибших. Тяжесть последствий постепенно увеличивается с возрастом водителей. Максимальные значения зафиксированы в ДТП, совершенных водителями в возрастной группе 85 лет и старше (25) (рис. 3.1.23).

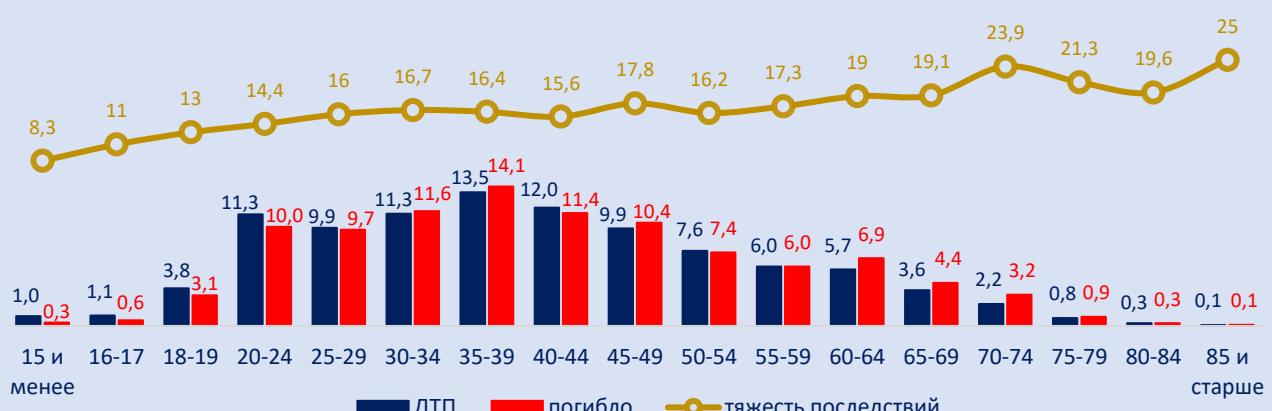


Рис. 3.1.23. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжесть последствий из-за выезда на ПВД в зависимости от возраста водителей



Более трети (38,9%) ДТП, связанных с выездом на ПВД, совершено водителями, стаж управления ТС которых составляет 5-19 лет. На эти ДТП приходится почти аналогичная доля (36,8%) погибших. Наибольший показатель тяжести последствий имеют ДТП, совершенные водителями, имеющими стаж 30-39 лет (19,8) (рис. 3.1.24).



Рис. 3.1.24. Распределение удельного веса ДТП, числа погибших и тяжести последствий из-за выезда на ПВД в зависимости от водительского стажа

Почти в каждом пятом (18%, или 1 911) ДТП, связанном с выездом на ПВД, водители находились в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В этих происшествиях погибли 869 человек, что составило 24,2% от общего числа погибших при выезде на ПВД. Тяжесть последствий происшествий с участием таких водителей выросла по сравнению с предшествующим годом и составила 21,6 (показатель 2023 года – 19,4).

Почти каждое десятое (9,7%, или 1 030) происшествие совершили лицами, не имеющими права на управление ТС¹. На них также приходится 8,7% (314) смертельных случаев. Тяжесть последствий таких ДТП составила 16,4.

ДТП, связанные с выездом на ПВД, в которых виновниками стали лица, лишенные права управления, составили 2% (215), в данных происшествиях погибли 84 и ранены 358 человек. Показатель тяжести последствий составил 19.

3.2. АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ

В 2024 году более пятой части (21%, или 27 699) всех ДТП связано с нарушением скоростного режима движения. На данные происшествия пришлось более четверти (27,1%, или 3 900) погибших и более пятой части (21,1%, или 34 703) раненых. При этом количество ДТП возросло на 6,1%, число погибших – на 0,5%, раненых – на 10,1%. Рост показателей аварийности отмечается шестой год подряд.

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

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





Рис. 3.2.1. ДТП, связанные с нарушением скоростного режима

В 33 субъектах зафиксировано увеличение всех трех основных показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима движения: республиках Алтай, Дагестан, Ингушетия, Карелия, Коми, Крым, Марий Эл, Саха (Якутия), Татарстан, Удмуртской и Чеченской республиках, Забайкальском, Красноярском, Ставропольском краях, Амурской, Астраханской, Белгородской, Владимирской, Иркутской, Калужской, Кировской, Костромской, Ростовской, Рязанской, Сахалинской, Свердловской, Тверской, Тюменской, Ульяновской, Ярославской областях, г. Москве, Ханты-Мансийском автономном округе-Югре, Чукотском автономном округе.

Две трети (63,5%, или 17 578) рассматриваемых ДТП зафиксировано в светлое время суток, на них приходится чуть больше половины (54,5%, или 2 124) погибших. При этом на 36,5% ДТП в темное время суток приходится 45,5% погибших. Тяжесть последствий в темное время суток (12,2) значительно выше, чем в светлое время суток (8,8) (рис. 3.2.2).

Происшествия, связанные с нарушением скоростного режима, чаще всего фиксируются в выходные дни. В субботу и воскресенье зарегистрировано 9 339 ДТП, что составляет более трети (33,7%) от общего количества рассматриваемых происшествий. Распределение погибших по дням недели имеет схожую тенденцию – на выходные дни приходится 35,9% (1 400) (рис. 3.2.3).



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

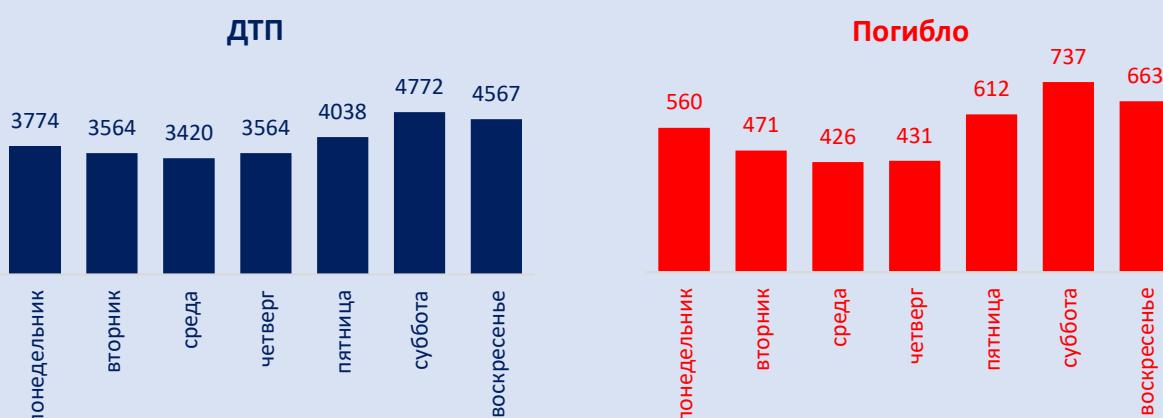


Рис. 3.2.3. Распределение ДТП, связанных с нарушением скоростного режима, в зависимости от дня недели



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



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

Нарушения скоростного режима в большинстве случаев (32,1%, или 8 891) фиксировались при съездах с дороги, столкновениях (16,2%, или 4 495), наездах на препятствие (14,1%, или 3 907), наездах на пешехода (11,8%, или 3 260). В случаях наездов на пешеходов из-за нарушений скоростного режима показатель тяжести последствий (14,9) в полтора раза и более 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

Почти две трети ДТП (61,8%, или 17 106), связанных с нарушением скоростного режима, произошло в НП. При этом большая доля погибших (55,4%, или 2 162) приходится на дороги вне НП. Тяжесть последствий вне НП (13,2) более чем в полтора раза выше, чем в НП (7,8) (рис. 3.2.6).

Вне НП более половины рассматриваемых ДТП (55,5%, или 5 877) и погибших (56,5%, или 1 222) приходится на региональные и межмуниципальные дороги. Наибольший показатель тяжести последствий (13,6) имеют ДТП, зарегистрированные также на данных автомобильных дорогах.



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



Необходимо обратить внимание на участки федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через НП. На этих участках зарегистрировано чуть больше четверти (25,1%, или 4 300) от всех рассматриваемых ДТП в НП, однако доля погибших значительно выше и приближается к половине (44,1%, или 763) (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 более двух третей (68% или 19 459) происшествий зарегистрированы на участках без дополнительных объектов УДС (перегон). Эти участки характеризуются и наиболее высоким показателем тяжести последствий (11,3) (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 (38,3%) и 90 км/ч (34%). Однако наибольшая доля погибших (42,5%) приходится на участки с ограничением скорости не более 90 км/ч. Тяжесть последствий увеличивается пропорционально максимально допустимому ограничению скорости движения (рис. 3.2.9).





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

Почти в каждом пятом ДТП (18,7%, или 5 184), 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 (35,5%, или 1 383) погибших.

Каждое шестое (17,6%, или 4 876) 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 (19,5%, или 762) смертельных случаев. Необходимо отметить, что количество таких ДТП увеличилось на 12,1%, число погибших в них – на 5,7%, раненых – на 12,9%.

3.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИБО ОТКАЗАВШИХСЯ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ

В 2024 году отмечено снижение на 0,03% (13 936) количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также числа раненых на 1,5% (17 879), при этом число погибших в таких происшествиях увеличилось на 6,8% (3 644). Данные происшествия составляют более десятой части (10,6%) в общем количестве ДТП, а погибшие – четверть (25,3%) среди всех погибших. Необходимо в очередной раз обратить внимание на то, что доля числа погибших по-прежнему более чем в два раза превышает долю ДТП. Показатель тяжести последствий таких ДТП составил 16,9, что в два раза выше, чем средний показатель всех ДТП (8) (рис. 3.3.1).



Рис. 3.3.1. Динамика основных показателей аварийности с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

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.



Увеличение количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения отмечено в 45 субъектах, а также на федеральной территории «Сириус». Рост числа погибших в таких ДТП произошел в 50 регионах, в том числе наиболее существенный – в Кабардино-Балкарской (+466,7%, 17), Карачаево-Черкесской (+114,3%, 15), Чеченской (+133,3%, 7) республиках, Амурской (+109,1%, 69), Калининградской (+100%, 20), Рязанской (+128,6%, 48) областях, г. Санкт-Петербурге (+100%, 24), Ямalo-Ненецком автономном округе (+100%, 8).

Особое внимание стоит обратить на субъекты Российской Федерации, в которых погибшие в ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения составляют не менее половины от всех погибших в ДТП, зарегистрированных в данном субъекте Российской Федерации. К их числу относятся Республика Хакасия (54,2%, или 26 из 48 погибших), Забайкальский край (57%, или 114 из 200), Амурская (55,6%, или 69 из 124), Магаданская (56,5%, или 13 из 23), Мурманская (50%, или 21 из 42), Сахалинская (56,7%, или 38 из 67) области.

В 2024 году отмечено снижение на 4,4% (26 727) количества ДТП без пострадавших с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также на 9% (252) количества ДТП с пострадавшими, не включенных в официальную статистическую информацию, в которых погибли 127 (-11,2%) человек (рис. 3.3.2).

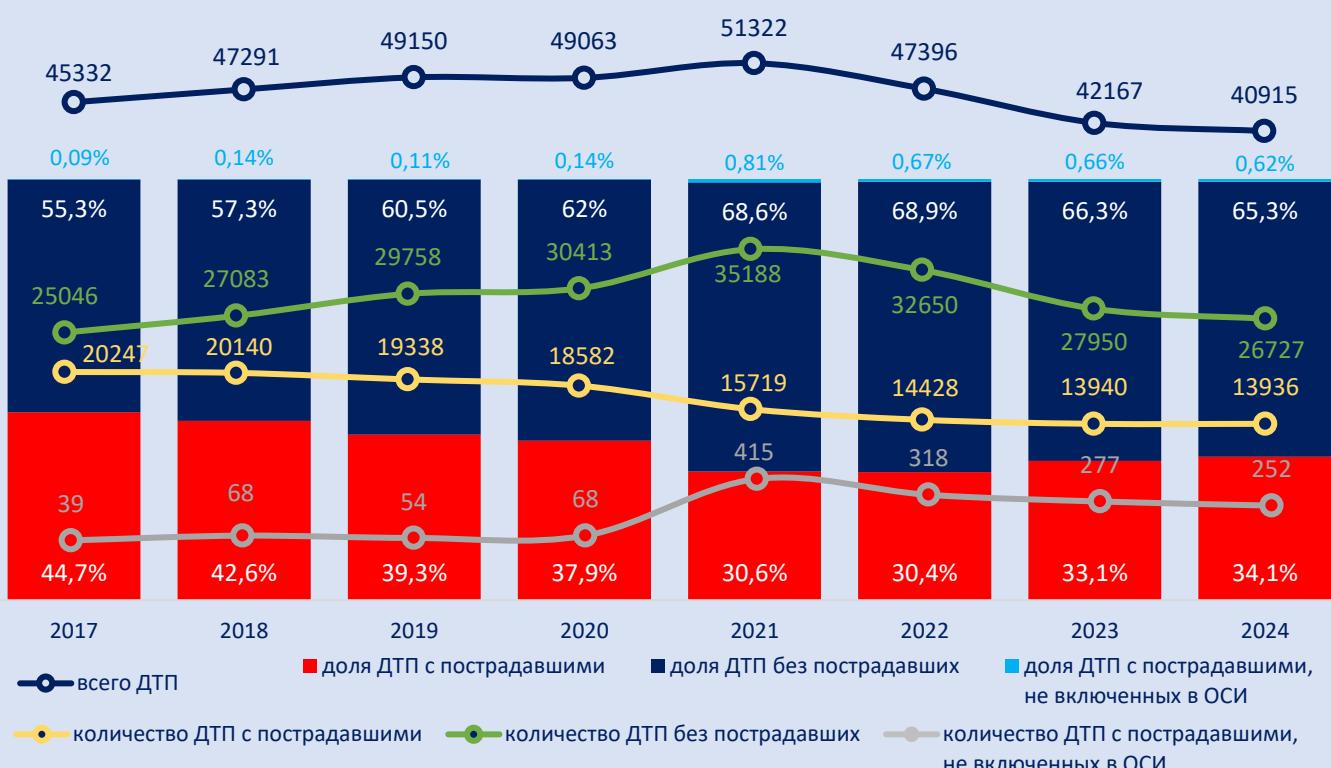


Рис. 3.3.2. Соотношение и динамика ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения с пострадавшими и без пострадавших

Водители, находившиеся в состоянии опьянения либо отказавшиеся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, были виновны в 9 из 10 ДТП (92,3%), с их участием. В 2024 году зарегистрировано 12 860 таких ДТП, в которых погибли 3 341 и ранены 16 482



человека. Удельный вес числа погибших составил 91,7%, раненых – 92,2% от общего числа погибших и раненых в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения соответственно (рис. 3.3.3).



Рис. 3.3.3. Динамика основных показателей аварийности по вине водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

Нарушение скоростного режима движения¹ стало наиболее распространенной причиной совершения ДТП водителями в состоянии опьянения либо отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. По этой причине совершено более трети (40,3%, или 5 184) ДТП, на которые также пришлось более трети погибших (41,4%, или 1 383) и раненых (36,6%, или 6 040). Количество таких происшествий увеличилось на 4,1%, число погибших – на 2,8%, число раненых – на 2,7% (рис. 3.3.4).

Удельный вес происшествий, совершенных водителями в состоянии опьянения либо отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, среди всех ДТП, произошедших по причине нарушения скоростного режима движения, составил 18,7%, при этом удельный вес погибших почти в два раза выше – 35,5% (рис. 3.3.5).



Рис. 3.3.4. Распределение удельного веса ДТП, совершенных по вине водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, и погибших в них по видам нарушений ПДД (%)²

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

² Одновременно водителем может быть допущено несколько нарушений, в результате чего сумма соответствующих показателей будет превышать 100%.



Второй по распространенности причиной является нарушение правил расположения ТС на проезжей части. Зарегистрировано 2 862 таких ДТП (22,3%), в которых погибли 730 (21,8%) и ранены 3 446 (20,9%) человек. Необходимо отметить снижение количества ДТП на 3,1% и числа раненых – на 4,7%, однако при этом увеличение числа погибших – на 3,8%. Среди всех ДТП, произошедших из-за данного нарушения, по вине водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения совершено более пятой части (21%) происшествий, на которые приходится более трети погибших (39,8%) (рис. 3.3.4, 3.3.5).

Выделяются также ДТП из-за выезда на полосу встречного движения¹. Всего совершено 1 911 (-2,5%) таких происшествий (14,9% от всех ДТП, произошедших по вине водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения), в которых погибли 869 (+10,1%) и ранены 3 162 (-3,4%) человека (26 и 19,2% 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 пешеходу², допущенных водителями в состоянии опьянения либо отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, доля погибших в два раза или более превосходит долю происшествий в общей структуре аварийности по данным причинам (рис. 3.3.4, 3.3.5).



Рис. 3.3.5. Удельный вес ДТП, совершенных водителями в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, и погибших в них в общей структуре аварийности по конкретной причине (%)

Кроме того, водители в состоянии опьянения либо отказавшиеся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения одновременно также допускали следующие нарушения ПДД³: несоблюдение требований ОСАГО (37,8% ДТП), управление ТС при отсутствии права управления⁴ (37%), нарушение правил применения ремней безопасности (19,5%) (рис. 3.3.6).

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, движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением, а также выезд на трамвайные пути встречного направления.

² Включая нарушение правил проезда пешеходного перехода.

³ Нарушения ПДД, которые не являлись непосредственной причиной совершения ДТП, но устанавливались при фиксации обстоятельств происшествия. Далее – «сопутствующие нарушения».

⁴ 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.





Рис. 3.3.6. Распределение ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения и погибших в них по видам сопутствующих нарушений ПДД (%)¹

Необходимо отметить происшествия с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, у которых отсутствовало право управления ТС. Они составляют более трети (37%, или 5 155) от общего количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, доля погибших – 33,4% (1 218) и раненых – 36,4% (6 514). Количество ДТП увеличилось на 5,3%, число погибших – на 9%, раненых – на 3,1%.

Среди них по-прежнему заслуживают особого внимания происшествия с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, лишенных права управления ТС. Произошло 903 таких ДТП, что составляет 6,5% от общего количества происшествий с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В этих происшествиях погибли 202 и ранены 1 152 человека (5,5 и 6,4% от всех погибших и раненых в ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения).

Среди всех ДТП с участием водителей, лишенных права управления ТС, факты управления ТС водителями в состоянии опьянения либо отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения составили почти половину (48,5%). При этом на такие ДТП приходится почти две трети (60,5%) всех погибших в происшествиях, в которых участвовали водители, лишенные права управления.

Почти половина (40,6%, или 1 480) всех погибших в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения приходится на ДТП, в которых зафиксированы нарушения правил применения ремней безопасности самим водителем, а также перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, в нарушение п. 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации.

¹ Возможно, что одновременно допущено несколько нарушений, в результате чего сумма соответствующих показателей будет превышать 100%.



Вид опьянения или поведение¹ водителя

В 2024 году среди всех ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения в большинстве (74,9%, или 10 436, -0,9%) случаев они находились в состоянии алкогольного опьянения, при этом долевое значение несколько ниже, чем в 2023 году (75,5%). В таких ДТП погибли 3 185 (+4,2%) человек, что составило 87,4% от общего числа погибших в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (в 2023 году – 89,5%) (рис. 3.3.7).

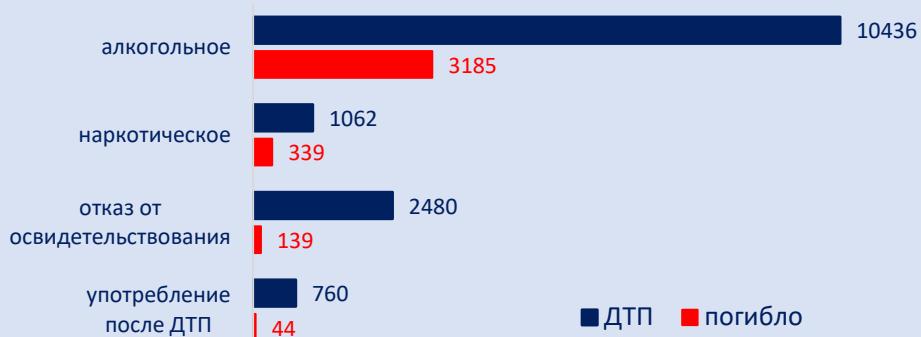


Рис. 3.3.7. Распределение ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения и погибших в них по видам опьянения (поведения) водителя

Водители в состоянии наркотического опьянения стали участниками 1 062 ДТП, или 7,6% от всех происшествий с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Удельный вес погибших составил 9,3% (339 человек). Необходимо отметить увеличение основных показателей аварийности таких происшествий. Количество ДТП увеличилось на 3,9%, число погибших – на 34,5%, раненых – на 1,2%.

Почти пятую часть (17,8%, или 2 480) из рассматриваемых происшествий составили случаи, когда водитель отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Удельный вес погибших в таких происшествиях составил 3,8% (139 человек), что несколько больше долевого значения 2023 года (3,3%). Количество таких ДТП увеличилось на 2,1%, число погибших в них – на 23%, раненых – на 1,5%.

Отдельно необходимо отметить ДТП, причастные к которым водители употребили алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после ДТП. Зарегистрировано 760 (-0,9%) таких ДТП, в которых погибли 44 (-8,3%) и ранен 931 (+0,2%) человек (рис. 3.3.7).

Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения (19,7), при этом по сравнению с прошлым годом увеличилось значение показателя (2023 год – 18,6). Увеличением с 14,6 до 18,5 также характеризуется тяжесть последствий ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии наркотического опьянения.

Наибольшее значение коэффициента виновности характерно для водителей, совершивших ДТП в состоянии алкогольного опьянения (94,4) (рис. 3.3.8).

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.





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

Время и место совершения ДТП

В течение года наибольшие значения показателей аварийности с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения фиксируются в период с мая по сентябрь. При этом удельный вес ДТП в общем их количестве в конкретный месяц имеет более высокие значения в период с апреля по сентябрь. Несколько иначе распределяется удельный вес погибших в общем их числе в конкретный месяц, наибольший зафиксирован с апреля по июнь – около трети погибших (рис. 3.3.9).

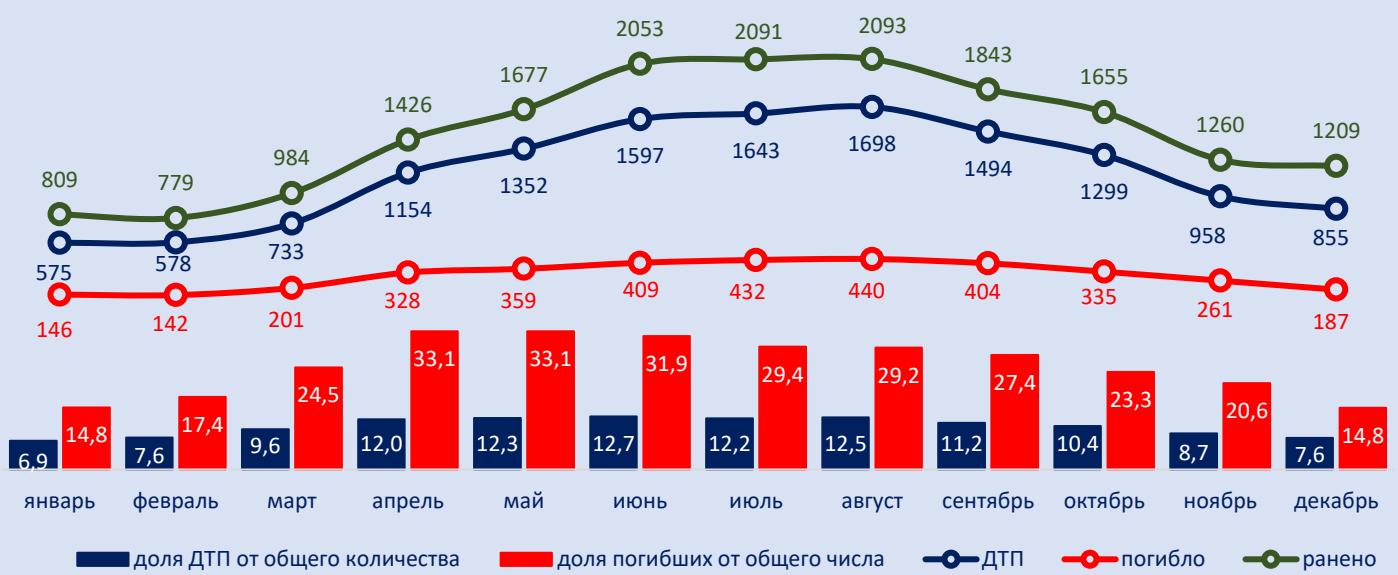


Рис. 3.3.9. Аварийность с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения по месяцам

В выходные дни аварийность с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения значительно выше. На субботу и воскресенье приходится 40,9% таких ДТП, 40,7% погибших и 41,9% раненых. Также необходимо отметить, что если с понедельника по пятницу удельный вес ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения колеблется от 8,9 до 10% от общего количества ДТП в день, то в выходные дни значение гораздо выше (в субботу – 14,4%, в воскресенье – 16%). В выходные дни



почти треть погибших приходится на происшествия с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (в субботу – 30,3%, в воскресенье – 32%) (рис. 3.3.10).



Рис. 3.3.10. Аварийность с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения по дням недели

Аналогичными закономерностями характеризуются иные выходные и праздничные дни. Например, ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, произошедшие 1 января 2024 года, составили более пятой части (22%) в общем массиве ДТП за этот день, что является максимальным в январе. 23 февраля, а также в день после праздника¹ данный показатель достиг отметки 14,5 и 21,1% соответственно, что стало максимальным значением в феврале. 8 марта также характеризуется похожей динамикой, удельный вес ДТП с участием водителей с признаками опьянения в праздничный день достиг отметки 13%. Майские праздники также характеризовались высокими показателями. Значения удельного веса ДТП с участием водителей с признаками опьянения 1 и 9 мая составили 18 и 22,8% соответственно. 12 июня показатель удельного веса ДТП с их участием составил 11,1%, так называемое начало новогодних каникул также показывает высокие значения (рис. 3.3.11).

¹ В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10.08.2023 № 1314 «О переносе выходных дней в 2024 году» были перенесены следующие выходные дни: с воскресенья 7 января на вторник 31 декабря; с субботы 27 апреля на понедельник 29 апреля; с субботы 2 ноября на вторник 30 апреля; с субботы 28 декабря на понедельник 30 декабря.



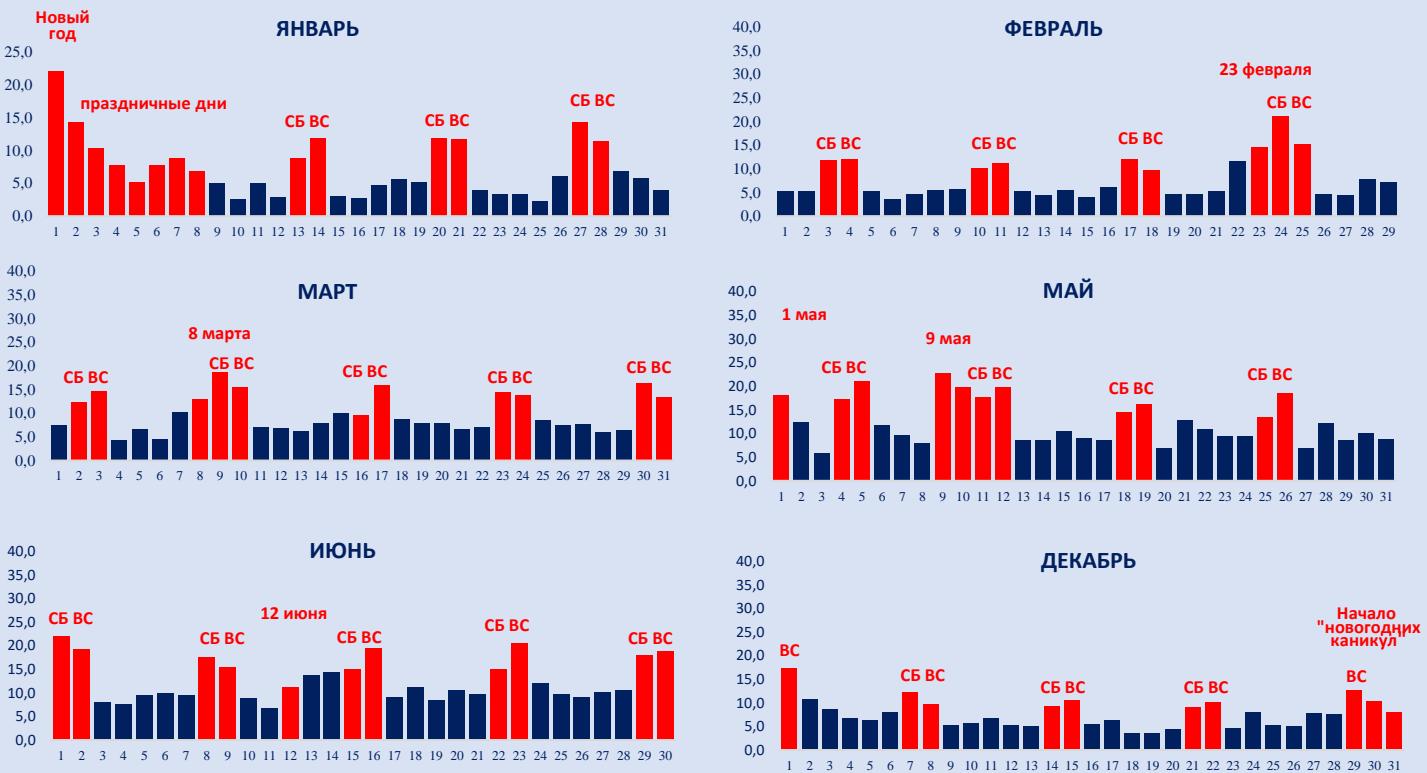


Рис. 3.3.11. Удельный вес ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения в общей структуре аварийности в выходные и праздничные дни 2024 года

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

Таблица 3.3.1

Удельный вес ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения в общей структуре аварийности по месяцам и времени суток

	январь	3,0	4,9	2,7	4,2	5,5	3,1	4,3	3,7	4,0	5,1	7,3	7,9	10,0	11,2	14,5	13,9	21,9	26,4	28,9	27,1	19,4	14,3	10,6	2,8
февраль	3,1	2,8	2,1	5,8	4,2	3,7	3,1	5,8	6,0	7,0	8,5	8,8	9,3	9,2	14,7	20,7	29,5	25,6	30,4	45,8	22,4	13,8	7,2	4,8	
март	4,4	5,1	6,0	5,6	5,4	4,9	6,3	8,0	9,0	7,7	10,4	11,0	11,1	14,2	13,2	15,8	18,0	35,9	26,5	30,8	33,3	31,6	14,0	4,7	
апрель	5,4	5,4	7,5	6,9	8,2	8,3	9,6	9,4	8,1	9,2	10,8	14,7	14,6	15,7	17,4	20,7	32,2	29,8	42,5	27,2	33,9	28,1	18,0	8,1	
май	5,2	5,0	4,4	4,9	6,4	6,9	6,0	9,4	9,2	9,9	11,7	13,8	15,8	18,8	19,6	23,6	20,9	37,0	36,2	33,1	35,0	31,3	18,3	11,0	
июнь	6,8	6,8	6,3	7,1	6,3	7,6	8,3	9,4	8,3	7,8	9,7	12,6	13,8	17,6	17,6	25,4	27,6	32,8	36,3	32,7	36,4	31,6	20,5	11,5	
июль	6,2	7,5	6,3	8,0	8,5	6,0	8,4	9,7	9,3	8,9	8,6	13,0	15,0	15,1	17,4	18,1	22,4	29,1	26,8	28,8	40,6	27,5	19,9	13,1	
август	6,0	5,3	5,5	8,3	8,1	9,1	8,9	9,2	9,3	7,8	10,6	11,2	13,6	13,6	17,6	26,6	25,4	30,9	38,8	36,4	38,3	26,8	24,7	8,0	
сентябрь	7,0	6,3	5,4	6,4	6,9	6,1	8,4	8,8	8,6	9,3	9,9	12,1	12,0	14,1	18,8	26,2	27,7	34,1	35,0	36,6	28,3	25,3	12,0	6,2	
октябрь	4,0	4,7	3,6	3,8	7,2	8,5	7,3	6,0	11,4	7,9	7,3	10,3	11,1	11,8	23,0	23,9	33,7	36,7	40,0	38,8	32,8	25,0	8,7	5,8	
ноябрь	3,5	4,3	4,5	3,0	6,9	4,9	7,2	7,6	7,0	6,3	6,7	7,9	8,7	14,5	15,8	20,1	25,4	33,6	28,2	34,8	35,3	10,9	12,1	5,0	
декабрь	4,3	2,8	3,5	4,4	2,5	3,5	4,8	5,2	6,0	5,3	7,8	7,7	9,5	12,2	20,3	13,7	24,0	23,5	30,7	27,5	31,4	16,8	10,7	3,9	
	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 в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние 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 в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения в общей структуре аварийности по месяцам и времени суток

	январь	1,6	16,4	3,6	9,4	8,2	7,0	10,9	20,0	12,0	11,9	13,0	19,7	18,0	18,5	28,6	20,6	40,0	46,2	23,5	20,0	33,3	14,3	20,0	6,5
февраль	17,5	6,4	3,1	14,7	8,1	5,1	6,3	17,1	15,0	19,2	26,7	13,2	12,5	22,9	22,2	39,3	37,0	12,5	53,8	61,1	37,5	23,1	6,5	7,7	
март	11,5	6,8	14,8	16,2	16,2	20,0	21,9	31,9	34,5	15,6	37,1	21,9	23,4	18,2	19,5	33,3	37,5	46,7	33,3	46,7	40,0	55,6	35,7	9,3	
апрель	24,4	27,3	24,4	29,0	33,3	24,4	14,0	23,7	43,9	29,3	34,6	42,9	27,1	34,2	23,1	35,4	40,6	57,7	59,1	50,0	36,0	58,6	36,7	19,2	
май	5,6	21,4	12,5	24,2	17,0	22,0	12,0	26,7	42,6	39,0	30,0	35,4	39,2	37,9	38,6	29,5	40,9	54,8	37,5	51,3	52,9	59,1	50,0	31,4	
июнь	17,8	23,3	23,3	27,3	21,4	20,0	22,4	37,0	18,8	24,5	27,8	46,3	33,3	46,2	26,8	31,6	45,6	55,3	66,7	28,6	48,8	50,0	23,3	25,7	
июль	22,5	2,4	17,4	23,4	21,5	17,7	26,7	26,2	22,2	21,7	26,4	37,7	43,4	29,5	26,5	22,9	35,7	39,1	41,0	35,1	47,6	68,8	40,4	40,0	
август	18,8	8,0	7,3	24,5	22,2	16,4	10,4	22,9	39,5	25,0	23,8	29,6	25,7	42,2	25,3	38,0	40,7	42,0	55,6	43,8	41,0	34,9	45,5	13,5	
сентябрь	26,8	25,9	6,6	17,0	20,4	29,3	29,9	18,2	22,1	29,9	30,0	25,0	22,2	22,2	26,8	40,7	35,7	56,8	45,2	57,1	32,1	48,8	30,6	6,7	
октябрь	6,5	7,7	8,3	6,7	17,5	26,3	18,6	10,6	24,4	26,3	22,1	19,0	25,8	20,3	36,4	27,9	46,2	40,7	55,6	34,4	41,7	24,1	21,7	26,8	
ноябрь	7,6	29,7	11,1	5,0	5,9	16,7	27,5	19,6	14,7	14,4	17,5	15,6	19,7	20,3	20,5	52,2	41,2	37,9	32,3	32,1	68,0	13,6	21,3	18,0	
декабрь	9,7	8,5	11,1	9,7	3,8	10,0	9,8	12,7	14,7	10,9	14,0	13,3	18,3	25,0	17,0	19,4	29,6	29,0	19,0	17,6	54,2	32,0	20,4	3,1	
	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 2024 году почти две трети (66,9%, или 9 326) ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения произошло в населенных пунктах, треть (33,1%, или 4 610) ДТП – вне НП. Однако удельный вес погибших несколько больше вне НП (53,1%, или 1 935), чем в НП (46,9%, или 1 709).

В населенных пунктах городского типа зарегистрировано 6 119 ДТП, что составляет почти половину (43,9%) от общего количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В населенных пунктах сельского типа произошло более пятой части (23%, или 3 207) таких ДТП (рис. 3.3.12).

Распределение рассматриваемых ДТП среди населенных пунктов городского типа показывает, что 43% (2 644) происходит в столицах субъектов Российской Федерации.

В городских округах произошло 19% (1 190) ДТП. Значительный удельный вес (18%, или 1 113) также имеют ДТП в административных центрах муниципальных районов (рис. 3.3.13).

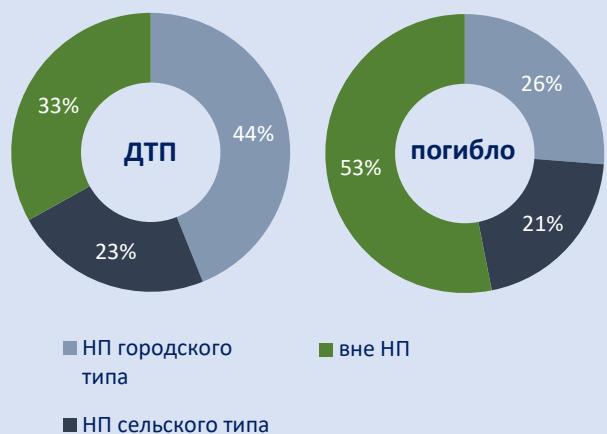


Рис. 3.3.12. Распределение ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения и погибших



Административные центры муниципальных районов выделяются по высокой доле ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения среди всех ДТП, произошедших на территории конкретного вида населенного пункта городского типа (рис. 3.3.14).

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 в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения устанавливалось наркотическое опьянение (рис. 3.3.15).

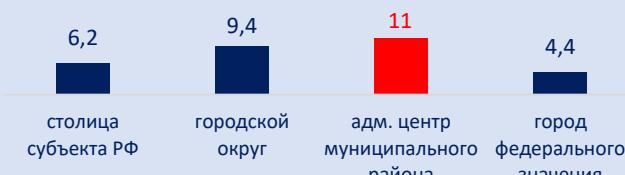


Рис. 3.3.14. Удельный вес ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения среди всех ДТП, произошедших в населенном пункте конкретного вида (%)



Рис. 3.3.13. Распределение ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения по видам населенных пунктов городского типа

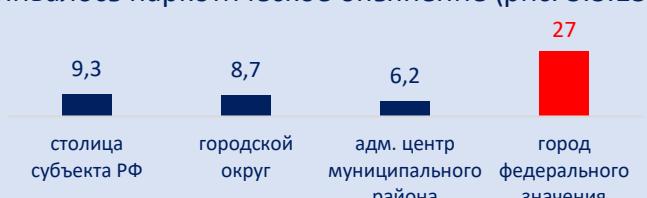


Рис. 3.3.15. Удельный вес ДТП с участием водителей в состоянии наркотического опьянения среди всех ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (%)

Характеристика личности водителя, участвовавшего в ДТП в состоянии опьянения либо отказавшегося от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

В 9 из 10 ДТП (93,1%, или 12 981) с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения такие водители являлись мужчинами. Почти в трети (32,3%) ДТП возраст водителей составил 30-39 лет. Большинство (81,3%) участвовавших в ДТП водителей имели среднее или среднее специальное образование. Почти половина (40,8%) водителей официально не работали. Пятую часть (20,8%) составляют работники непроизводственной сферы (торговли, услуг).

В трех четвертях (77,2%) ДТП¹ с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения они ранее привлекались к административной ответственности за нарушение ПДД.

¹ Из участников ДТП, в отношении которых имеется информация в ИБД и проводилась проверка.



3.4. ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП

Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (24%, или 28 089) совершено водителями в возрасте 30-39 лет. На эти происшествия также пришлось наибольшее число погибших (24,7%, или 3 047) и раненых (24,2%, или 36 492) (рис. 3.4.1).



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

Отмечен значительный рост количества ДТП (+46,1%, 2 540), совершенных водителями в возрасте до 16 лет, то есть лицами, которые не могли быть допущены к участию в дорожном движении в качестве водителя механического ТС, а также числа погибших (+30,7%, 81) и раненых (+47,7%, 3 049) в них. Кроме того, отмечено увеличение основных показателей аварийности по вине водителей в возрастной группе 70 лет и старше. Количество ДТП увеличилось на 3,9% (4 701), число погибших в них – на 10,1% (591), раненых – на 4% (5 919).

Тяжесть последствий ДТП возрастает одновременно с увеличением возраста водителей ТС. Наибольший показатель имеют ДТП, совершенные водителями в возрасте 70 лет и старше (9,1) (рис. 3.4.2).

При рассмотрении взаимосвязи стажа управления ТС с показателями аварийности по вине водителей установлено, что наибольшее количество (32,2%, или 37 706) ДТП совершено водителями, имеющими стаж управления ТС 20 лет и более. Вероятнее всего, это связано с тем, что водителей с таким стажем управления большинство среди участников дорожного движения. Однако стоит отметить, что доля погибших, приходящаяся на данные ДТП (35,4%, или 4 378), превосходит долю самих происшествий (рис. 3.4.3).

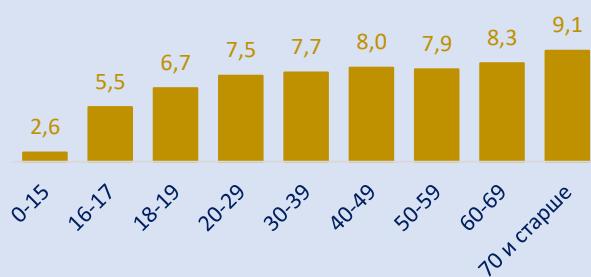


Рис. 3.4.2. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от возраста водителей, виновных в их совершении



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



В 2024 году отмечено снижение количества ДТП (-0,3%, 8 018) по вине малоопытных водителей¹, и числа раненых в них (-1,2%, 11 269), однако число погибших увеличилось на 10,3% (812).

Увеличение количества ДТП по вине малоопытных водителей зафиксировано в 39 субъектах РФ, число погибших в таких ДТП увеличилось в 44 регионах.

Число малоопытных водителей составило 2,15 млн, что меньше, чем годом ранее, на 1,1%. Показатель числа погибших по вине малоопытных водителей на 10 тыс. малоопытных водителей (коэффициент опасности малоопытных водителей) в 2024 году увеличился и составил 3,77 (2023 год – 3,38) (рис. 3.4.6).



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

Отмечен рост всех основных показателей аварийности, по вине малоопытных водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Количество таких ДТП увеличилось на 13% (461), число погибших в них – на 35,9% (140), раненых – на 22% (681). Тяжесть последствий таких происшествий составила 17,1. Данные водители являлись виновными в 92,6% ДТП из всех происшествий с участием таких водителей.

Высокий коэффициент виновности² отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель превышает 65% (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет – 42,7%).

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 9 лет. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 51,8%. Относительно высокие показатели коэффициента виновности наблюдаются при достижении водителями возраста 60 лет. К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 68,3%, 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 отличаются меньшими значениями коэффициента виновности (табл. 3.4.1).

¹ Стаж управления ТС менее двух лет.

² 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 2024 год.



Таблица 3.4.1

Коэффициент виновности водителей в зависимости от возраста и стажа управления за период с 2017 по 2024 год (%)

Возраст	Стаж											
	до 2	2-3	4-8	9-13	14-18	19-23	24-28	29-33	34-38	39-43	44-48	49 и более
0-15	-											
16-17	42,7											
18-19	66,0	56,6										
20-24	66,9	61,7	57,0									
25-29	65,8	59,7	56,4	51,9								
30-34	65,6	59,2	55,9	52,2	49,6							
35-39	65,2	60,2	56,0	53,2	51,1	49,1						
40-44	66,0	60,2	56,9	54,2	51,7	50,1	49,1					
45-49	65,9	59,0	56,5	55,3	53,5	51,3	49,8	49,4				
50-54	64,7	62,4	57,4	55,8	54,7	53,1	52,5	49,9	49,4			
55-59	65,1	62,1	59,2	57,4	56,0	56,1	55,0	53,7	50,9	51,3		
60-64	65,2	61,5	62,6	61,1	60,9	59,6	58,9	57,9	57,5	54,9	54,9	
65 и старше	66,8	66,9	67,9	70,2	69,5	69,3	68,5	68,1	68,2	67,6	65,3	70,7

3.5. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ, НЕ ИМЕЮЩИХ ИЛИ ЛИШЕННЫХ ПРАВ УПРАВЛЕНИЯ ТС

Третий год подряд наблюдается увеличение аварийности с участием водителей, не имеющих права управления ТС¹. В 2024 году количество ДТП увеличилось на 12,2% (14 197), число погибших в них – на 15,7% (1 906), раненых – на 11,9% (17 796). Показатель тяжести последствий в 2024 году также увеличился и составил 9,7 (рис. 3.5.1).



Рис. 3.5.1. Динамика основных показателей аварийности с участием водителей, не имеющих права на управление ТС

¹ Здесь и далее по тексту под водителями, не имеющими права на управление ТС, понимаются 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.



Удельный вес ДТП с участием водителей, не имеющих права на управление ТС, в 2024 году составил более десятой части (10,8%) от всех ДТП. Необходимо обратить внимание на то, что доля таких происшествий увеличивается второй год подряд (рис. 3.5.2).

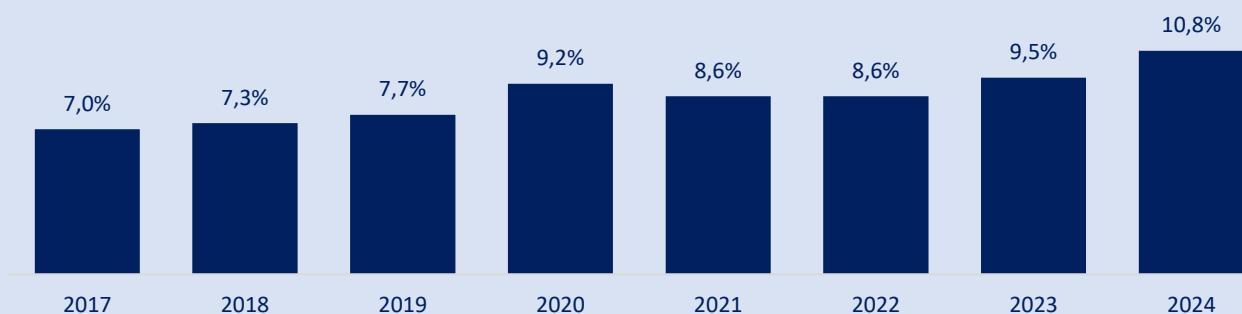


Рис. 3.5.2. Динамика доли ДТП с участием водителей, не имеющих права на управление ТС, от общего количества ДТП

Количество ДТП с участием водителей, не имеющих права на управление ТС, увеличилось в 66 субъектах РФ, в 57 регионах увеличилось число погибших в таких происшествиях.

В ряде субъектов РФ доля таких происшествий в общем количестве ДТП превышает общероссийские показатели в полтора раза и более (табл. 3.5.1).

Таблица 3.5.1

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Доля от общего количества ДТП в регионе (%)
Республика Алтай	109	+45,3	31
Республика Бурятия	251	+0,8	24
Республика Ингушетия	64	+20,8	31,5
Республика Тыва	171	+19,6	33,3
Республика Хакасия	105	+6,1	21
Забайкальский край	425	+16,4	43,5
Приморский край	455	+22	18,9
Амурская область	205	+3	18
Иркутская область	382	-5,9	16,7
Магаданская область	36	-10	21,2
Сахалинская область	74	+8,8	19
Еврейская автономная область	48	+23,1	22,5
Ненецкий автономный округ	5	+25	29,4
Чукотский автономный округ	7	+75	50

В целом необходимо отметить Дальневосточный федеральный округ, в котором доля ДТП с участием рассматриваемых водителей составляет 21,2% от всех происшествий. При этом рост такой аварийности зафиксирован во всех федеральных округах.

Из всех происшествий с участием водителей, не имеющих права на управление ТС, более чем в половине случаев (56,7%, или 8 049 ДТП) водители, не имеющие права управления ТС, управляли мототранспортом, в этих происшествиях погибли 712 (37,4%) человек. Более трети (39,8%, или 5 650 ДТП) составили случаи, когда водители управляли легковыми ТС, на эти происшествия пришлось более половины (57,3%, или 1 093) погибших (рис. 3.5.3).





Рис. 3.5.3. Распределение показателей аварийности с участием водителей, не имеющих права управления ТС, в зависимости от вида ТС, которыми управляли такие водители

В отличие от общероссийского распределения в Северо-Кавказском и Дальневосточном федеральных округах большее количество ДТП приходится на случаи управления легковыми ТС без соответствующего права, чем мототранспортом. В других федеральных округах большую часть составили происшествия, в которых у водителей отсутствовало право на управление мототранспортом, особенно это характерно для Центрального и Южного федеральных округов (рис. 3.5.4).

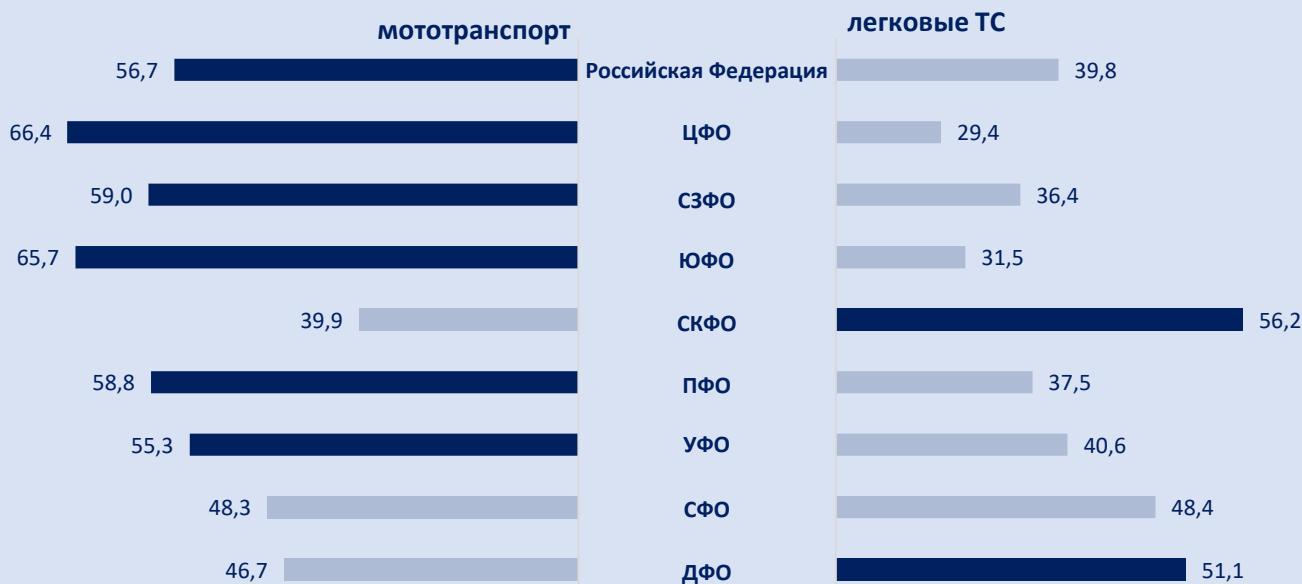


Рис. 3.5.3. Распределение ДТП (%) с участием водителей, не имеющих права управления ТС, в зависимости от вида ТС, которыми управляли такие водители, в федеральных округах

В 2024 году количество ДТП с участием водителей, управлявших мототранспортом и не имевших права на управления этим видом ТС, увеличилось на 25,5%, число погибших в них – на 29,2%, раненых – на 24,7%. Увеличилось также количество ДТП с участием таких водителей, управлявших легковыми ТС – на 3,2%, погибших в таких ДТП – на 9,5%, раненых – на 5,5%.



Необходимо обратить внимание на то, что случаи, когда участвовавшие в ДТП водители мототранспорта не имели права на управление, составили более половины (54%) от всех ДТП с участием данного вида транспорта. При этом среди других видов ТС доля рассматриваемых происшествий не превышает 5,1% (легковые ТС) (рис. 3.5.4).

Почти половина (45,5%, или 2 568) из ДТП с участием водителей, не имеющих права управления легковым ТС, произошла в НП городского типа (из них половина – в столицах субъектов РФ), однако большая часть погибших (51,7%, или 565) пришлась на происшествия, произошедшие на дорогах вне населенных пунктов. Подобное распределение для аварийности с участием водителей, не имеющих права управления мототранспортом, показывает, что в НП городского типа также произошла почти половина (49,2%, или 3 958) данных ДТП, при этом 36% из них – в столицах субъектов РФ и 25,6% – в районных центрах. Распределение погибших примерно одинаково между НП городского, сельского типов и дорогами вне НП. Однако, как и для легкового транспорта, вне НП доля погибших существенно превышает долю ДТП (рис. 3.5.5)



Рис. 3.5.4. Доля ДТП с участием водителей, не имеющих права управления ТС конкретного вида, от всех ДТП с участием ТС данного вида

Из всех ДТП с участием водителей, не имевших права управления мототранспортом, в половине случаев (51,7%, или 4 163 ДТП) водители управляли мотоциклами, на эти происшествия пришлось более двух третей (67%, или 477) погибших. В трети ДТП (35,1%, или 2 828) водители управляли мопедами, на эти происшествия пришлась пятая часть (20,1%, или 143) погибших (рис. 3.5.6).



Рис. 3.5.6. Распределение показателей аварийности с участием водителей, не имеющих права управления мототранспортом, в зависимости от вида мототранспорта

Более чем в половине (55,6%) из всех ДТП с участием водителей, не имевших права управления мототранспортом, данные водители управляли мототранспортом, с года производства которого прошло не более 5 лет. Абсолютно противоположная тенденция наблюдается относительно легкового транспорта, более чем в двух третях (69,3%) ДТП водители управляли ТС, с года выпуска которых прошло более 15 лет (рис. 3.5.7).



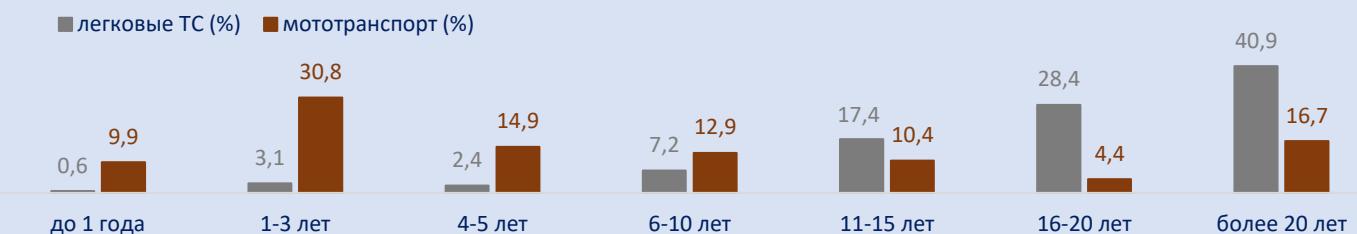


Рис. 3.5.7. Распределение показателей аварийности с участием водителей, не имевших права управления легковыми ТС и мототранспортом, в зависимости от сроков эксплуатации данных видов ТС

Почти в трех четвертях случаев (71,9% ДТП) возраст водителей, не имевших права управления легковыми ТС, составлял 18-39 лет, то есть возраст, когда водители могли получить водительское удостоверение. Однако в 11,5% ДТП участвовали лица в возрасте до 18 лет.

Аварийность с участием лиц, не имеющих права управления мототранспортом, кардинально отличается. Почти в половине (42,5%) ДТП мототранспортом управляли лица в возрасте до 16 лет, еще в четверти (25,5%) происшествий – в возрасте 16-17 лет (рис. 3.5.8)



Рис. 3.5.8. Распределение показателей аварийности с участием водителей, не имеющих права управления легковыми ТС и мототранспортом, в зависимости от возраста водителей

Водители, не имеющие права управления ТС, являлись виновными в восьми из десяти ДТП (79,3%, или 11 253), в которых участвовали. В этих происшествиях погибли 1 614 человек и 14 266 получили ранения. Количество таких ДТП увеличилось на 12,6%, число погибших – на 16%, раненых – на 13,1%. Рост показателей наблюдается второй год подряд.

В 2024 году увеличилось на 8,9% количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением ТС водителями, не имеющими права на управление ТС (ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ) (рис. 3.5.9).



Рис. 3.5.9. Динамика количества выявленных административных правонарушений, связанных с управлением ТС водителями, не имеющими права на управление ТС (ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ) (тыс.)

Более чем в четверти (29,9%, или 4 251) ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями, не имеющими права управления ТС, данные водители находились в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, при этом на



эти происшествия пришлось более половины (53,2%, или 1 014) от всех погибших в происшествиях из-за нарушения ПДД водителями, не имеющими права управления ТС. Количество таких происшествий увеличилось на 8,1%, число погибших в них – на 15%, раненых – на 6,8%.

В 2024 году зафиксировано снижение аварийности с участием водителей, лишенных права управления ТС. Количество таких ДТП снизилось на 4,5% (1 861), число погибших в них – на 12,8% (334), раненых – на 6,8% (2 436) (рис. 3.5.1).



Рис. 3.5.1. Динамика основных показателей аварийности с участием водителей, лишенных права на управление ТС

Удельный вес ДТП с участием водителей, лишенных права управления ТС, в 2024 году составил 1,4% от всех ДТП. В ряде субъектов РФ доля таких происшествий в общем количестве ДТП превышает общероссийские показатели, наиболее существенно в республиках Бурятия, Дагестан, Ингушетия, Карачаево-Черкесской Республике, Республике Тыва, Чеченской Республике, Сахалинской области и Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (табл. 3.5.2).

Таблица 3.5.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Доля от общего количества
			ДТП в регионе (%)
Республика Бурятия	26	-7,14	2,5
Республика Дагестан	41	+7,9	2,5
Республика Ингушетия	19	+280	9,4
Карачаево-Черкесская Республика	11	стаб.	3,2
Республика Тыва	19	+58,3	3,7
Чеченская Республика	6	+50	3,7
Сахалинская область	10	-37,5	2,6
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	30	+25	2,5

Количество ДТП с участием водителей, лишенных права управления ТС, увеличилось в 35 субъектах РФ, в 32 регионах увеличилось число погибших в таких происшествиях.

Водители, лишенные права управления ТС, являлись виновными в 83,3% ДТП. Всего произошло 1 551 (-4,9%) такое ДТП, в них погибли 282 (-11,3%) и ранены 2 028 (-8,9%) человек. Тяжесть последствий таких ДТП (12,2) в полтора раза выше, чем в общем для ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями ТС (7,6).

Из всех происшествий из-за нарушения ПДД водителями, лишенными права управления ТС, в подавляющем большинстве случаев (78,7%, или 1 221 ДТП) водители управляли легковыми ТС, на эти происшествия пришлось 83% (234) от всех погибших (рис. 3.5.2).





Рис. 3.5.2. Распределение показателей аварийности из-за нарушения ПДД водителями, лишенными права управления ТС, в зависимости от вида ТС, которыми управляли такие водители

В 2024 году значительно увеличилась аварийность из-за нарушения ПДД водителями, лишенными права управления ТС, которые в момент ДТП управляли мототранспортом. Количество таких происшествий увеличилось на 18,1% (254), число погибших в них – на 15,6% (37), раненых – на 11,3% (255).

Более чем в половине (55%, или 853) ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями, лишенными права управления ТС, данные водители находились в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, при этом на эти происшествия пришлось две трети (67,7%, или 191) от всех погибших в происшествиях из-за нарушения ПДД водителями, лишенными права управления ТС.

3.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

Сократилось количество ДТП по вине водителей-иностранных граждан (-5,8%, 5 318), а также число раненых в них (-7,6%, 7 031). Однако число погибших в таких происшествиях увеличилось на 1% (526) (рис. 3.6.1).



Рис. 3.6.1. Основные показатели аварийности по вине водителей-иностранных граждан

В 2024 году рост ДТП отмечен в Приволжском ФО (+3,1%, 1 100), увеличением числа погибших характеризуются Приволжский (+34,1%, 228), Северо-Кавказский (+35,5%, 42), Центральный (+1,8%, 340) и Дальневосточный (+25%, 65) федеральные округа (табл. 3.6.1).



Таблица 3.6.1

Показатели аварийности с участием водителей-иностранных граждан по федеральным округам

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Приволжский ФО	1100	+3,1	228	+34,1	1600	-0,4	12,5
Северо-Кавказский ФО	169	-1,2	42	+35,5	246	-11,2	14,6
Уральский ФО	718	-3,1	69	-26,6	993	-9,5	6,5
Южный ФО	455	-4,8	69	-36,7	621	-10,4	10
Центральный ФО	3313	-5,2	340	+1,8	4122	-3,9	7,6
Северо-Западный ФО	1126	-8,1	84	-17,7	1419	-11,2	5,6
Дальневосточный ФО	680	-9,7	65	+25	913	-14,4	6,6
Сибирский ФО	658	-10,1	81	-12	904	-9	8,2

Рост всех основных показателей аварийности по вине водителей-иностранных граждан зафиксирован в 15 субъектах: республиках Ингушетия, Мордовия, Татарстан, Тыва, Чувашской Республике – Чувашия, Забайкальском и Пермском краях, Брянской, Вологодской, Калужской, Магаданской, Оренбургской, Псковской, Тверской, Ульяновской областях (табл. 3.6.2).

Таблица 3.6.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Ингушетия	3	+50	1	–	3	+50	25
Республика Мордовия	9	+28,6	1	–	14	+27,3	6,7
Республика Татарстан (Татарстан)	201	+36,7	13	+116,7	275	+51,1	4,5
Республика Тыва	3	+200	2	–	4	+300	33,3
Чувашская Республика – Чувашия	12	+20	3	+50	15	+7,1	16,7
Забайкальский край	27	+17,4	7	+133,3	35	+25	16,7
Пермский край	31	+47,6	2	+100	46	+64,3	4,2
Брянская область	18	+38,5	5	+66,7	23	+76,9	17,9
Вологодская область	30	+114,3	2	–	40	+66,7	4,8
Калужская область	59	+20,4	9	+125	80	+25	10,1
Магаданская область	19	+18,8	5	–	21	+5	19,2
Оренбургская область	44	+7,3	35	+483,3	75	+23	31,8
Псковская область	33	+13,8	8	+166,7	55	+57,1	12,7
Тверская область	51	+37,8	10	+25	65	+47,7	13,3
Ульяновская область	30	+30,4	7	+75	45	+32,4	13,5

Наибольший удельный вес ДТП, совершенных водителями-гражданами иностранных государств, в общем количестве ДТП, произошедших по вине водителей на территории конкретного региона, отмечен в г. Москве (16,3%, или 1 245), г. Санкт-Петербурге (13,2%, или 415), Магаданской (11,7%, или 19) и Московской (10,9%, или 368) областях.

Наибольшее количество ДТП произошло по вине водителей-граждан Республики Узбекистан (1 373), Киргизской Республики (1 193) и Республики Таджикистан (1 040). Наибольшее число погибших зафиксировано в ДТП, произошедших по вине водителей-граждан этих же государств: Республики Узбекистан – 150, Республики Таджикистан – 95, Киргизской Республики – 77 (табл. 3.6.3).



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

Таблица 3.6.3

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

	ДТП, кол-во	Погибло, человек	Ранено, человек	Коэффициент виновности ¹
Республика Узбекистан	1373	150	1837	65,4
Киргизская Республика	1193	77	1492	62,5
Республика Таджикистан	1040	95	1420	64,7
Республика Беларусь	309	60	361	49,8
Республика Армения	303	36	394	61,2
Азербайджанская Республика	300	19	416	60,1
Туркменистан	212	17	279	72,6
Республика Казахстан	206	39	308	59,7

В среднем иностранные водители были виновны в двух третях (64,7%) от всех ДТП с их участием. Несколько больший показатель отмечен у водителей-граждан Туркменистана (72,6%), республик Узбекистан (65,4%) и Таджикистан (64,7%), относительно низкий – у водителей-граждан Киргизской Республики (62,5%), Республики Армения (61,2%), Азербайджанской Республики (60,1%), Республики Казахстан (59,7%) и Республики Беларусь (49,8%).

Среди всех ДТП по вине иностранных граждан наибольшая доля происшествий (94,1%, или 5 006) зарегистрирована по вине иностранных граждан стран СНГ². Показатель тяжести последствий также выше в ДТП, произошедших по вине водителей-иностранных из государств, относящихся к числу стран СНГ (7) (рис. 3.6.2).

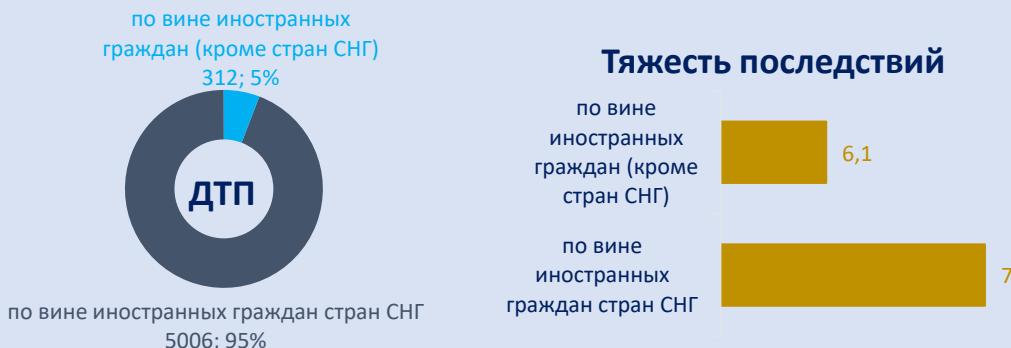


Рис. 3.6.2. Показатели аварийности иностранных граждан

Снизилось на 12,9% (217) количество ДТП с участием водителей-граждан иностранных государств в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, они являлись виновными в совершении 178 происшествий. Необходимо отметить, что почти в четверти ДТП (22,6%, 49) из всех случаев участия водителей-иностранных граждан в ДТП с признаками опьянения у них устанавливалось наркотическое опьянение. При этом общий показатель участия водителей в состоянии наркотического опьянения среди всех ДТП с участием

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

² Республики Армения, Беларусь, Казахстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджанская и Киргизская республики, Туркменистан, Украина.



водителей-граждан иностранных государств в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения составляет 7,6%.

В 443 ДТП у управляющих ТС водителей-граждан иностранных государств отсутствовало право управления ТС¹, при этом они являлись виновными в 73,4% (325) ДТП, в которых погиб 41 человек, что составляет 7,8% от всех погибших в ДТП по вине водителей-граждан иностранных государств.

Почти в четверти (22,3%, 1 879) ДТП участвующие водители-иностранные граждане допустили нарушения требований ОСАГО.

¹ 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 и др.



4. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА

В 2024 году количество ТС¹, состоящих на государственном учете, увеличилось на 2,7% и составило 63,13 млн единиц². Темп прироста оказался наибольшим за последние 7 лет.

По итогам 2024 года количество зарегистрированных легковых ТС увеличилось на 2,8% (52 982 005, или 83,9% от общего количества ТС), грузовых ТС – на 2,3% (6 953 223, или 11%), автобусов – на 0,8% (842 565, или 1,3%), мототранспорта (категорий L3-L5, L7) – на 1,8% (2 350 780, или 3,7%) (рис. 4.1).

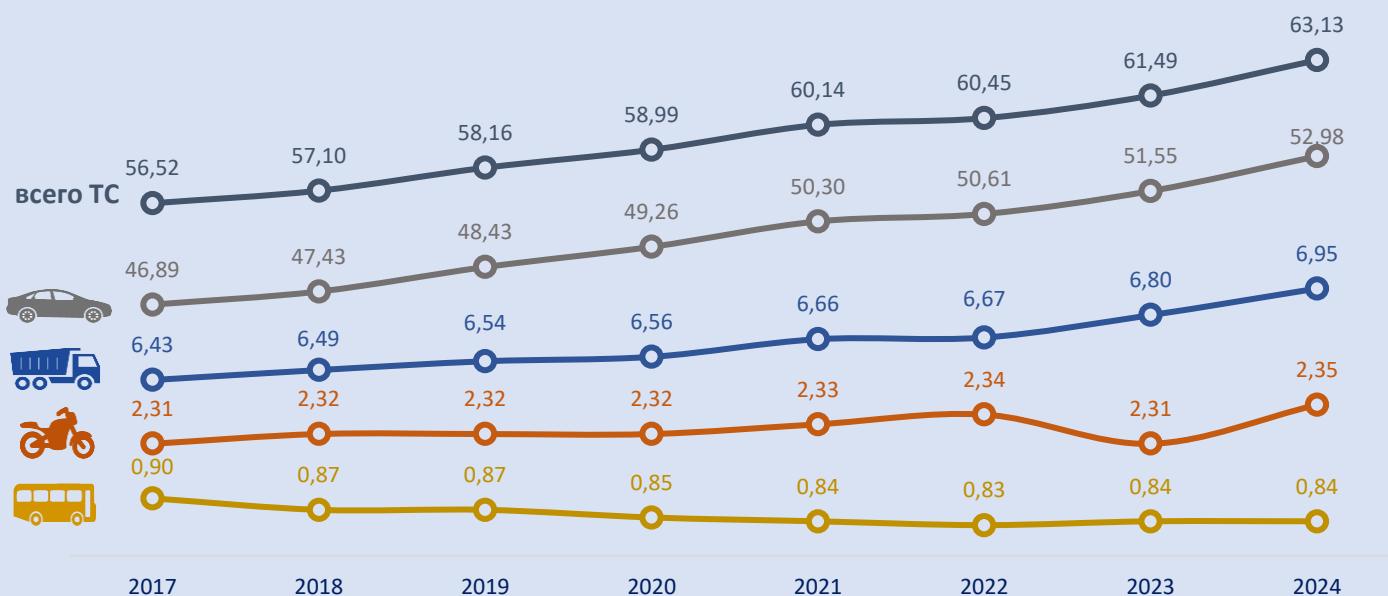


Рис. 4.1. Количество зарегистрированных транспортных средств (млн)

На фоне роста автопарка страны в 2024 году отмечено снижение количества ДТП с участием практически всех видов транспорта. Так, количество ДТП с участием легкового транспорта снизилось на 2,6% (110 161) и составило 83,4% от общего количества ДТП, что практически совпадает с удельным весом таких ТС среди общей численности автопарка. Количество ДТП с участием грузовых ТС снизилось на 4,3% (17 863, или 13,5%), с участием автобусов – на 3,1%, (7 511, или 5,7%). Количество ДТП с участием мототранспорта³ увеличилось на 17,8% (14 906, или 11,3%).

Снижение числа погибших отмечается в ДТП с участием легковых ТС – на 2,3% (11 938, или 82,9% от общего числа погибших), грузовых ТС – на 4,4% (4 260, или 29,6%), автобусов – на 3,4% (570, или 4%). В то же время число погибших в ДТП с участием мототранспорта увеличилось на 22,2% и составило 1 297 человек, или 9% от всех погибших в ДТП. В отличие от других видов ТС доля погибших, приходящаяся на происшествия с участием грузовых ТС, в два раза превышает соответствующую долю ДТП (рис. 4.2).

¹ Механических транспортных средств, не учитывая прицепы и полуприцепы.

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

³ Включая мотоколяски, мопеды с двигателем внутреннего сгорания рабочим объемом менее 50 куб. см, мопеды с электродвигателем мощностью менее 4 кВт, мотовелосипеды, мотонарты, аэросани, снегоходы, самоходные мотоблоки и иные мототранспортные средства.





Рис. 4.2. Удельный вес количества ТС по видам и удельный вес ДТП и погибших¹

Значительная доля зарегистрированных ТС по-прежнему имеет длительные сроки эксплуатации, однако второй год подряд наблюдается тенденция к обновлению автопарка. По состоянию на конец 2024 года срок эксплуатации свыше 15 лет имеет почти четверть (23%, или 12,2 млн) легковых ТС (в 2023 году их удельный вес составлял 24,3%), более трети (38%, или 2,6 млн) грузовых автомобилей (в 2023 году 39,5%), пятая часть (20,2%, или 0,17 млн) автобусов (в 2023 году 21,7%) и абсолютное большинство (79,7%, или 1,8 млн) мототранспортных средств (в 2023 году 80%) (рис. 4.3).

При этом срок эксплуатации ТС отражается на показателях аварийности. Наименьший показатель транспортного риска, исходя из числа погибших² в ТС, имеют ТС, с года выпуска которых прошел 1 год и менее (0,5). Наибольшее значение (2,6) имеют ТС, с года выпуска которых прошло 16 лет и более (рис. 4.4). Данная тенденция может быть обусловлена тем, что новые ТС, как правило, более надежны и оборудованы современными системами активной и пассивной безопасности.

Аналогичным образом при увеличении срока эксплуатации ТС возрастает тяжесть последствий ДТП для лиц, находящихся в момент ДТП в салоне ТС. Наименьшее значение рассматриваемого показателя отмечается у ТС, с года выпуска которых прошло не более трех лет (не более 5,3). Показатель тяжести последствий возрастает с увеличением срока эксплуатации и достигает наибольшего значения у ТС, с года выпуска которых прошло 16 лет и более (9,7) (рис. 4.5).



Рис. 4.3. Распределение ТС по возрастам

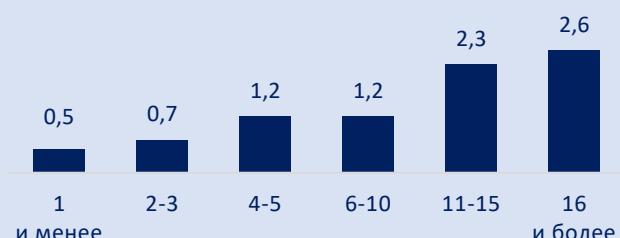


Рис. 4.4. Транспортный риск исходя из числа погибших в ТС разных сроков эксплуатации

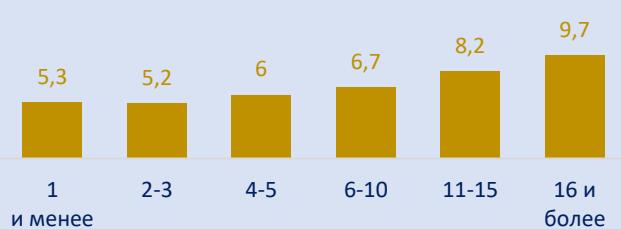


Рис. 4.5. Распределение тяжести последствий для лиц, находящихся в момент ДТП в ТС, в зависимости от срока эксплуатации ТС

¹ 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%.

² Число погибших, находившихся в салоне ТС с определенным сроком эксплуатации, в расчете на 10 тыс. таких ТС.



С участием ТС с правым расположением рулевого управления совершено 16 077 (+0,9%) происшествий, что составляет более десятой части (12,2%) от всех ДТП, а это в два раза выше доли таких ТС в общей структуре автопарка (5,6%, 3 525 716). В рассматриваемых происшествиях погибли 1 734 (-1,9%) и ранены 21 366 (-0,4%) человек, что составляет более десятой части (12 и 13% соответственно) от общего числа погибших и раненых. Транспортный риск данных ТС (4,9) в два раза выше, чем ТС с левым расположением рулевого управления (2,1).

Наибольшая доля ДТП с участием транспортных средств с правым расположением рулевого управления от общего количества ДТП зафиксирована в республиках Бурятия (60,2%), Саха (Якутия) (62,5%), Камчатском (81,1%), Приморском (79,7%) и Хабаровском краях (78,4%), Амурской (69,6%), Магаданской (68,2%), Сахалинской (71%) областях, Еврейской автономной области (67,1%). Кроме того, в представленных регионах доля ДТП с участием ТС с правым расположением рулевого управления и погибших в них в несколько раз превышает долю такого транспорта в общей структуре автопарка.

В целом в Дальневосточном федеральном округе доля ДТП с участием транспортных средств с правым расположением рулевого управления составляет 71,2%, при том что такие ТС составляют только 52,8% в общем объеме автопарка.

Наибольшее значение показателя транспортного риска отмечается у автобусов (6,8) и грузовых ТС (6,1), что превышает аналогичный показатель для легковых ТС (2,3) в несколько раз (рис. 4.6). Второй год подряд отмечается рост транспортного риска мототранспорта.

Распределение по тяжести последствий показывает, что наибольшее значение имеют ДТП с участием грузовых ТС – в них погибает почти каждый шестой пострадавший (тяжесть последствий – 16). В два раза ниже тяжесть последствий ДТП с участием легковых ТС (7,8) и мототранспорта (7,5), в три раза – с участием автобусов (4,9) (рис. 4.6).

Распределение коэффициента виновности по видам транспорта показывает, что наибольшее значение имеют водители легкового транспорта, они являлись виновными в 81,7% из всех ДТП с их участием. Водители мототранспорта являлись виновными в совершении более половины (61,2%) происшествий с их участием, водители грузовых ТС и автобусов – примерно в половине случаев (52,9 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 3,8%, или 5 004 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, – 1 390 (27,8%), установка на одну ось ТС шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 771 (15,4%), неисправность внешних



Рис. 4.6. Распределение относительных показателей аварийности по видам транспорта

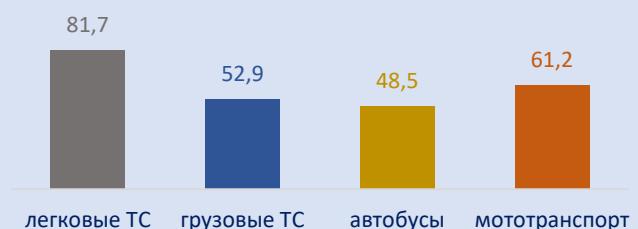


Рис. 4.7. Распределение коэффициента виновности по видам транспорта



световых приборов – 678 (13,5%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного – 813 (16,2%), износ рисунка протектора – 307 (6,1%).

Технические неисправности грузовых ТС фиксировались в 5,5% ДТП от общего количества происшествий с их участием (2023 год – 5,7%), доля ДТП с участием автобусов, имеющих технические неисправности, составила 3% (2023 год – 3,2%), легковых ТС – 3,2% (2023 год – 3,1%), мототранспорта – 0,9% (2023 год – 1,2%) (рис. 4.8).

Данное распределение показывает, что технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, фиксируемые при ДТП, по-прежнему чаще устанавливаются для грузового транспорта. Для грузового транспорта также отмечается наиболее высокий коэффициент тяжести последствий ДТП, при которых выявлены технические неисправности (19,2), то есть смертельные травмы получил каждый пятый пострадавший.

В связи с тем, что значительная часть грузовых ТС и автобусов эксплуатируется юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями¹ более пристального внимания заслуживает организация предрейсового контроля технического состояния ТС.

Функционирование системы предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей, управляющих транспортом ЮЛ или ИП, показывает эффективность существующих требований. Так, если общая доля ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или отказавшихся от медицинского освидетельствования на состояние опьянения составляет 10,6%, а доля погибших, приходящаяся на такие происшествия, – 25,5%, то в аварийности с участием транспорта, эксплуатируемого ЮЛ и ИП, значение в 3 и более раза ниже. Наибольшая доля таких ДТП характерна для водителей легковых ТС и составляет только 3,1%, доля погибших – 7,6%, примерно аналогичные значения для легкового такси – 2,4 и 8,2% соответственно (рис. 4.9). Доли ДТП и погибших с участием водителей автобусов с признаками опьянения самые низкие, вероятно, в связи с тем, что для них обязательны не только предрейсовые, но и послерейсовые медицинские осмотры.



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



Рис. 4.9. Доля ДТП, в которых водители находились в состоянии опьянения либо отказались от прохождения медицинского освидетельствования на его состояние и погибших в таких ДТП, от общего количества ДТП с их участием и числа погибших в них в зависимости от вида транспорта, находящегося в фактической собственности ЮЛ и ИП

¹ Далее также – «ЮЛ» и «ИП».



4.1. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА

Количество ДТП с участием легковых ТС уменьшилось на 2,6% (110 161), число погибших в таких ДТП – на 2,3% (11 938), раненых – на 3,2% (140 824) (рис. 4.1.1). Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,8, транспортный риск – 2,3.

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



Рис. 4.1.1. Показатели аварийности с участием легковых ТС



Рис. 4.1.2. Аварийность с участием легковых ТС по месяцам

По вине водителей легковых ТС совершено 90 021 (-2,4%) ДТП, что составляет 68,2% от общего количества ДТП в 2024 году, доля погибших составила 65,9% (9 487, -1,6%), раненых – 72,1% (118 746, -3,1%).

Наибольшее количество ДТП совершено из-за несоблюдения очередности проезда (21,3%), нарушения скоростного режима движения (21,3%), неправильного выбора дистанции (11%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (10,9%), выезда на полосу встречного движения (9,8%), нарушения правил проезда пешеходного перехода (9,5%). Распределение удельного веса погибших выглядит иначе, примерно по трети приходится на ДТП из-за выезда на полосу встречного движения и нарушения скоростного режима (31,7 и 31,6% соответственно), что значительно превышает удельный вес количества ДТП (рис. 4.1.3).





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

Каждое восьмое (11,1%, или 10 014) ДТП, произошло по вине водителей легковых ТС в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. На эти происшествия приходится более четверти (28,7%, или 2 721) от общего числа погибших по вине водителей легковых ТС и десятая часть (11,4%, или 13 551) раненых. Необходимо отметить, что тяжесть последствий данных происшествий (16,7) в два раза выше, чем тяжесть последствий всех ДТП по вине водителей легковых ТС (7,4).

Из общего количества зарегистрированных легковых ТС физическим лицам¹ принадлежат 93,3% (49 423 477), юридическим лицам – 6% (3 154 370), индивидуальным предпринимателям – 0,5% (255 305), иным хозяйствующим субъектам – 0,3% (148 853).

Распределение показателей аварийности с участием легковых ТС, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности², в общем пропорционально их количеству. С участием легкового транспорта, фактически эксплуатируемого ФЛ, произошло 93,7% (103 251) ДТП от их общего количества, ЮЛ – 6,8% (7 467), ИП – 1,4% (1 533). Вместе с тем необходимо обратить внимание на соотношение показателей транспорта ИП. При доле зарегистрированного транспорта, составляющего 0,5%, на ДТП приходится 1,4% от всех происшествий с участием легкового транспорта (рис. 4.1.4).



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

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

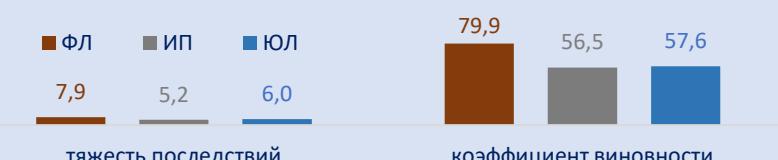


Рис. 4.1.4. Распределение относительных показателей аварийности с участием легковых ТС, фактически эксплуатируемыми субъектами различных форм собственности

¹ Далее также – «ФЛ».

² Фактическая эксплуатация может осуществляться несобственником ТС (например, на основании договора аренды, проката, лизинга и т.д.).



4.2. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

В 2024 году отмечается снижение основных показателей аварийности с участием грузовых ТС. Количество ДТП снизилось на 4,3% (17 863), число погибших – на 4,4% (4 260), раненых – на 4,5% (22 409) (рис. 4.2.1).



Рис. 4.2.1. Динамика основных показателей аварийности с участием грузовых ТС

Одновременное увеличение трех основных показателей аварийности с участием грузовых ТС зафиксировано в 15 субъектах Российской Федерации и на федеральной территории «Сириус» (табл. 4.1). Рост числа погибших произошел в 33 регионах и на федеральной территории «Сириус». В то же время в 28 субъектах зафиксировано снижение всех основных показателей аварийности с участием данного вида транспорта.

Таблица 4.1

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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
							АППГ
Республика Карелия	108	+18,7	31	+29,2	131	+6,5	19,1
Республика Марий Эл	81	+6,6	19	+72,7	126	+4,1	13,1
Республика Татарстан (Татарстан)	490	+16,1	114	+44,3	601	+15,4	15,9
Республика Тыва	33	+43,5	14	+7,7	42	+61,5	25,0
Приморский край	282	+10,2	65	+35,4	388	+8,4	14,3
Хабаровский край	168	+15,1	36	+5,9	212	+24,7	14,5
Амурская область	174	+5,5	44	+25,7	228	+0,4	16,2
Архангельская область	76	+2,7	16	+23,1	99	+11,2	13,9
Волгоградская область	394	+23,5	99	+32	572	+30	14,8
Воронежская область	440	+3,8	141	+20,5	622	+16,5	18,5
Пензенская область	270	+14,4	83	+56,6	373	+2,2	18,2
Псковская область	94	+16	27	+58,8	139	+26,4	16,3
гор. Москва	1 087	+3,5	91	+15,2	1 238	+7,2	6,8
Еврейская автономная область	40	+25	9	+80	51	+27,5	15,0
Ямало-Ненецкий автономный округ	71	+9,2	16	+6,7	83	+6,4	16,2
Сириус	9	+350	1	–	10	+400	9,1

Распределение показателей аварийности в течение года в целом соответствует тенденциям предыдущих лет. Первая половина года характеризуется меньшими значениями, существенное увеличение показателей наблюдается в июне и в дальнейшем высокие значения сохраняются до января



включительно. Наибольшее число погибших, как и в предыдущие годы, зарегистрировано в декабре (450, или 10,6% от общего числа за год). (рис. 4.2.2).

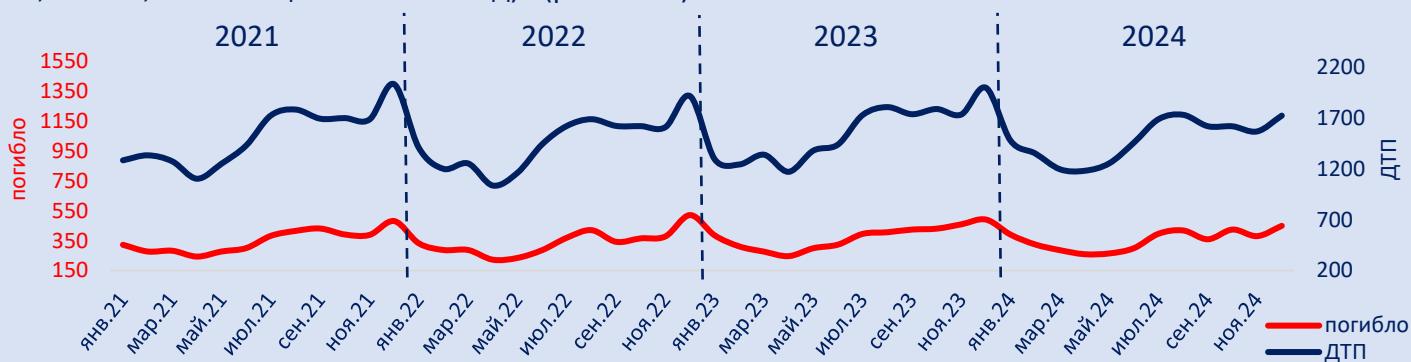


Рис. 4.2.2. Динамика количества ДТП и числа погибших в ДТП с участием грузового транспорта по месяцам

Распределение показателей аварийности грузового транспорта по дням недели показывает, что наибольшее число погибших в ДТП с участием грузовых ТС зарегистрировано в субботу (15,6%, или 666), а минимальное – в воскресенье (12,2%, или 521). При этом в выходные дни количество ДТП ниже, чем в будние, так в субботу – 13,6% (2 437), в воскресенье – 10,7% (1 918). Однако выходные дни характеризуются высокими значениями тяжести последствий (рис. 4.2.3).



Рис. 4.2.3. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от дня недели

В светлое время суток произошло почти три четверти (70,7%, или 12 633) ДТП, при этом доля погибших несколько ниже и составляет 61,9% (2 637). В темное время суток совершено чуть более четверти (29,3%, или 5 230) ДТП, при этом доля погибших превышает долю ДТП практически в полтора раза (38,1%, или 1 623). Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (20,4), почти в полтора раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (14,1) (рис. 4.2.4).

Девять из десяти (91,5%) ДТП с участием грузовых ТС произошло с 06:00 до 00:00 (рис. 4.2.5). Это может быть обусловлено тем, что водители грузовых ТС в большинстве случаев являются водителями-работниками, рабочий график которых в основном предполагает управление ТС в дневное время, либо же предпочтительней выбирают для передвижения светлое время суток, а в темное время суток останавливаются для отдыха. При этом более высокое значение показателя тяжести последствий ДТП, наоборот, отмечается в период с 23:00 до 06:00.



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





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 (66%, или 11 791) и наезды на пешеходов (12,5%, или 2 234) (рис. 4.2.7). Однако доля столкновений среди всех ДТП с участием грузовых ТС в полтора раза выше, чем доля столкновений среди ДТП с участием всех остальных видов ТС.

Доля наездов на пешеходов среди всех ДТП с участием грузовых ТС (12,5%) в два раза ниже, чем среди ДТП с участием остальных видов ТС (25,3%) (рис. 4.2.7). Это может быть обусловлено тем, что значительная 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, в некоторых случаях действуют ограничения на движение грузовых ТС.

Доля наездов на стоящее ТС в общей структуре аварийности грузовых ТС (9,2%) в три раза превышает аналогичный показатель для других видов ТС (3%) (рис. 4.2.6).

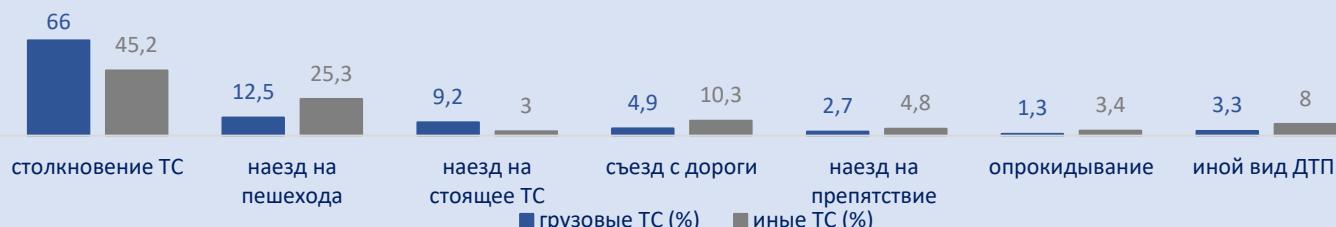


Рис. 4.2.6. Соотношение удельного веса ДТП с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от вида ДТП

Один из наибольших значений показателя тяжести последствий ДТП с участием грузовых ТС имеют наезды на пешеходов (26), при этом оно превышает значение аналогичного показателя для остальных видов ТС (8,7) почти в три раза. Это обусловлено тем, что в сравнении с иными видами грузовые ТС из-за массогабаритных характеристик значительно вероятнее нанесут пешеходу смертельные травмы. Также показатель тяжести последствий выше в таких видах ДТП с участием грузовых ТС, как столкновение ТС (грузовые ТС — 15,3, иные ТС — 7,2), наезд на стоящее ТС (грузовые ТС — 15,9, иные ТС — 9,3), наезд на препятствие (грузовые ТС — 13,5, иные ТС — 8,7) и опрокидывание (грузовые ТС — 9,8, иные ТС — 6,6) (рис. 4.2.7).

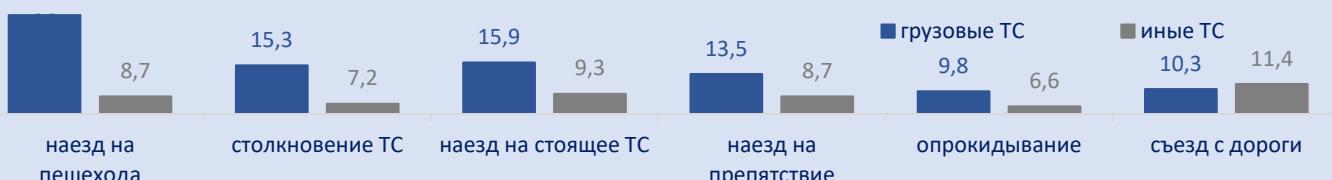


Рис. 4.2.7. Соотношение тяжести последствий ДТП с участием грузовых и иных видов ТС в зависимости от вида ДТП



Обратным образом складывается ситуация со съездами с дороги (грузовые ТС – 10,3, остальные ТС – 11,4). Меньшее значение тяжести последствий ДТП с участием грузовых ТС по сравнению с иными видами транспорта обусловлены их массогабаритными особенностями, а также тем, что указанный вид ДТП не предполагает механического взаимодействия с другими участниками дорожного движения и транспортными средствами.

На дорогах вне населенных пунктов произошла почти половина (46,1%, или 8 231) ДТП с участием грузовых ТС, при этом доля погибших в полтора раза выше и составляет более двух третей (69,3%, или 2 954). Тяжесть последствий ДТП с участием грузовых ТС, произошедших вне НП (21,6), превышает показатели НП как городского, так и сельского типа (8,4 и 14,6 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 (46,1%), в два раза превосходит аналогичный показатель для остальных видов ТС (22,3%). 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 (33,8%, или 6 041) и погибших (47,7%, или 2 031) в общей структуре аварийности с участием грузовых ТС приходятся на происшествия с участием седельных тягачей¹. Данные происшествия также характеризуются наибольшим показателем тяжести последствий (21,4) (рис. 4.2.9).

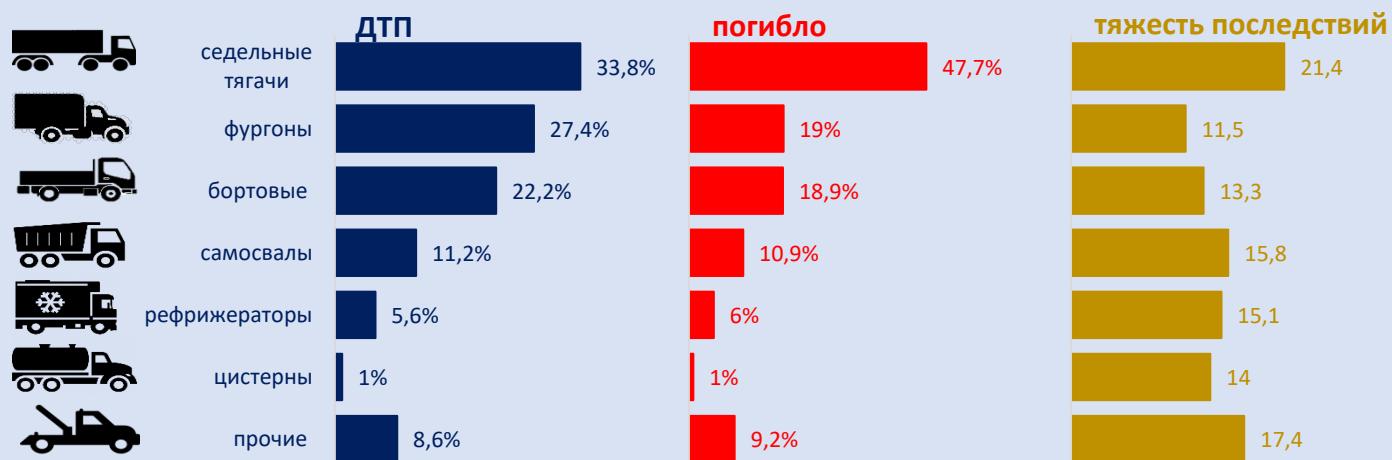


Рис. 4.2.9. Распределение показателей аварийности в зависимости от конкретного вида грузовых ТС²

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

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



На втором месте находятся ДТП с участием фургонов, доля происшествий составляет 27,4% (4 897), при этом доля погибших меньше практически в полтора раза (19%, или 809). Тяжесть последствий ДТП с участием данного вида грузовых ТС в сравнении с другими самая низкая (11,5).

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 (35,5%, или 2 583) произошла с участием фургонов, в НП сельского типа и на дорогах вне НП – с участием седельных тягачей (31,1 и 47,2% соответственно). Несмотря на это, во всех местах наибольшая доля погибших приходится на происшествия с участием седельных тягачей (НП городского типа – 32,1%, НП сельского типа – 37,6%, дороги вне НП – 53,6%) (рис. 4.2.10).

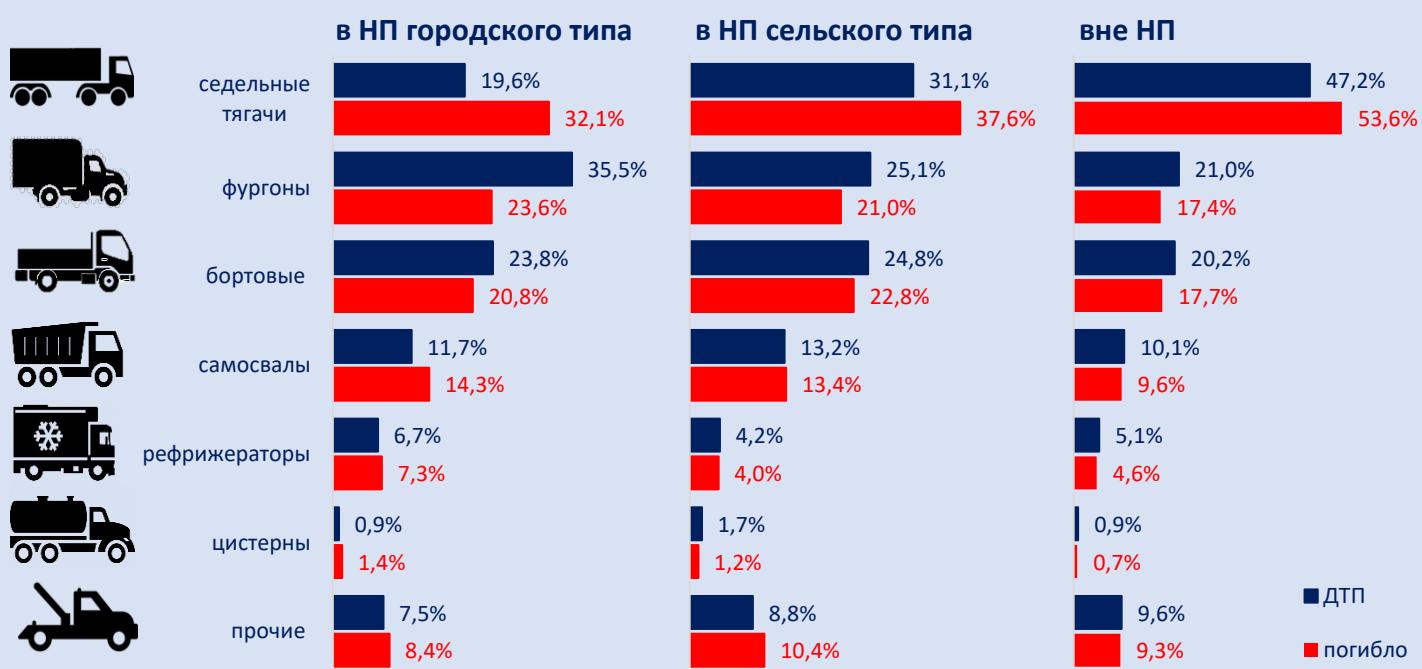


Рис. 4.2.10. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от конкретного вида грузовых ТС и значения населенного пункта

На участках ФАД и РиММАД вне НП наибольшая доля из всех происшествий с участием грузовых ТС приходится на ДТП с участием седельных тягачей. Однако если на ФАД количество таких ДТП составляет более половины (56,9%), а число погибших в них – практически две трети (62,1%), то на РиММАД долевое значение уже не такое значительное (ДТП – 30,7%, погибшие – 34,5%). Сопоставимые доли происшествий на РиММАД вне НП уже приходятся на случаи участия фургонов (23,5%) и бортовых грузовых ТС (23,6%). На участках МАД вне НП по четверти происшествий приходятся на случаи участия бортовых грузовых ТС (26%) и самосвалов (23%) (рис. 4.2.11).

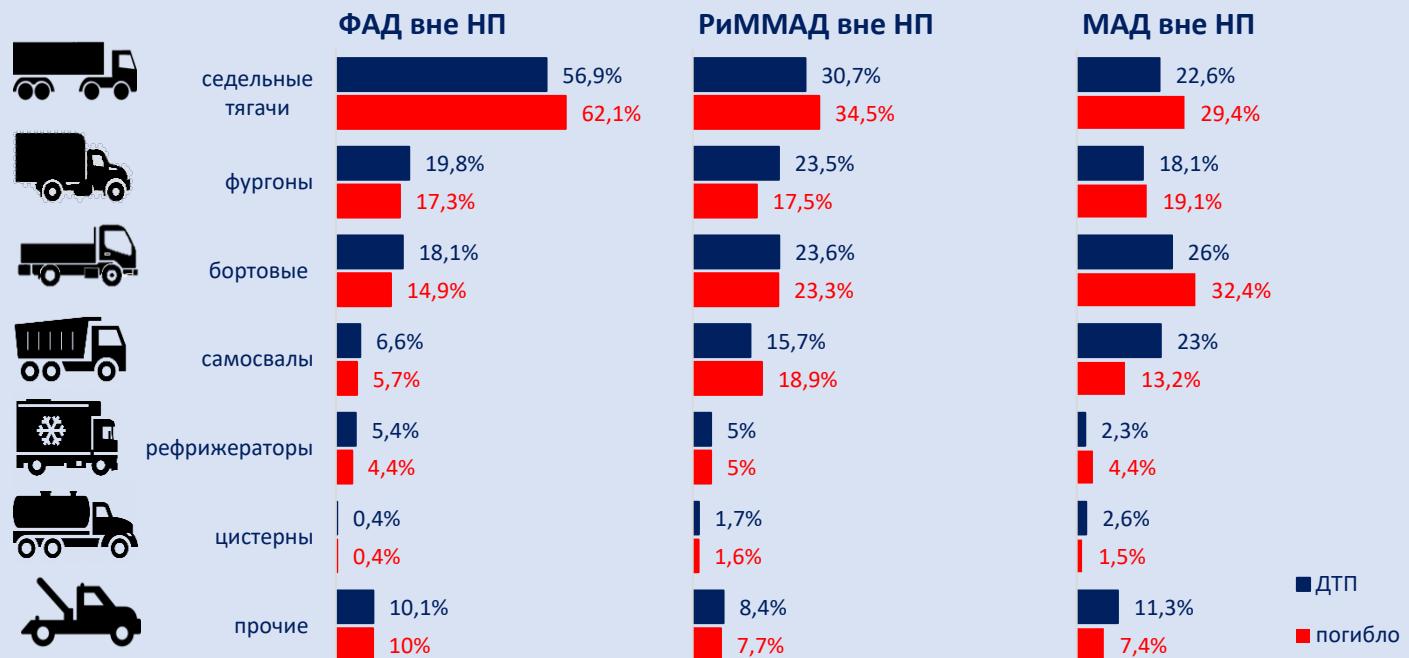


Рис. 4.2.11. Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от конкретного вида грузовых ТС и статуса автомобильной дороги

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

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

Из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС совершено 9 451 (-4,5%) ДТП, в которых погибли 1 554 (-2,1%) и ранены 11 618 (-5,2%) человек. Водители грузовых ТС стали виновны в 52,9% от всех ДТП в которых участвовали.

Наибольшее количество ДТП совершено из-за нарушения скоростного режима движения¹ (21,6%, или 2 045), неправильного выбора дистанции (21,5%, или 2 029), несоблюдения очередности проезда (13,3%, или 1 253), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (10,6%, или 1 004) и выезда на полосу встречного движения (10,3%, или 969). При этом распределение удельного веса погибших в ДТП по вине водителей грузовых ТС показывает, что более четвертой части погибших приходится на нарушение скоростного режима (26,2%, или 407) и выезд на полосу встречного движения (26,2%, или 407). ДТП, совершенные из-за данных нарушений, имеют наиболее высокие значения показателя тяжести последствий (14 и 22,7 соответственно) (рис. 4.2.12).

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





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

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 и январь. Несмотря на то, что в этих месяцах зафиксированы высокие значения числа погибших в ДТП с участием грузовых ТС, число погибших по вине водителей грузовых ТС в эти месяцы является одним из наиболее низких. Так, доля погибших по вине водителей грузовых ТС от всех погибших в ДТП с участием такого транспорта в январе составила 27,4%, в декабре – 27,6%, что является минимальным значением по сравнению с другими месяцами (рис. 4.2.13). Данная тенденция в целом наблюдалась и в предшествующие годы.

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



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

Из общего количества зарегистрированных грузовых ТС ФЛ принадлежит 54,7% (3 801 653), ЮЛ – 43% (2 990 969), ИП – 1,1% (75 396), иным хозяйствующим субъектам – 1,2% (85 205).



Распределение показателей аварийности с участием грузовых ТС, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности¹, в общем пропорционально их зарегистрированному количеству. На ДТП с участием грузового транспорта, фактически эксплуатируемого ФЛ, приходится 54,4% (9 722) от всех ДТП с участием грузового транспорта и 47,7% (2 033) от всех погибших в таких ДТП. Для ЮЛ доля ДТП составляет 43,4% (7 761), доля погибших – 48,9% (2 085).

Отдельного внимания заслуживают показатели грузового транспорта, фактически эксплуатируемого ИП. При доле 1,1% в общем количестве зарегистрированных грузовых ТС доля ДТП в шесть раз выше и составляет 6,3% (1 130), доля погибших еще более значительна – 9,5% (404) (рис. 4.2.14).



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

Анализ относительных показателей аварийности с участием грузовых ТС показывает, что ДТП с участием грузового транспорта, фактически эксплуатируемого ИП, также характеризуются и наиболее высоким значением тяжести последствий (22,1). Наибольшее значение коэффициента виновности зафиксировано у ФЛ (51,3), наименьшее – у ИП (42,3) (рис. 4.2.15).

В 2024 году отмечено снижение показателей аварийности из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС, фактически эксплуатируемыми ИП, ДТП – на 11% (478), погибших – на 21,5% (106), раненых – на 2,7% (614). Также снизились показатели из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС, фактически эксплуатируемыми ФЛ, ДТП – на 8,3% (4 987), погибших – на 3,6% (750), раненых – на 9,4% (6 094). При этом количество ДТП по вине водителей грузовых ТС, фактически эксплуатируемыми ЮЛ, увеличилось на 2,5% (3 756), число погибших в них – на 5,1% (665), раненых – 0,8% (4 643).

В 2024 году отмечено снижение на 14,3% (371) количества ДТП, совершенных водителями грузовых ТС в состоянии опьянения или отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, на 10,9% (114) – числа погибших, на 21,9% (440) – числа раненых в таких ДТП, тяжесть последствий составила 20,6.

На 7,2% (987) снизилось количество ДТП и на 11,4% (1 226) число раненых в ДТП с участием грузовых ТС, имеющих технические неисправности либо условия, при которых запрещена их эксплуатация². При этом число погибших в таких ДТП увеличилось на 3,6% (292).



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

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

² Совокупное количество ДТП, при которых технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, находились в причинно-следственной связи с механизмом возникновения происшествия либо не связаны с механизмом его возникновения, однако были установлены при фиксации обстоятельств ДТП.



4.3. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ

В 2024 году отмечено снижение основных показателей аварийности с участием автобусов, количество ДТП снизилось на 3,1% (7 511), число погибших – на 3,4% (570) и раненых – на 3,3% (11 153) (рис. 4.3.1). Значение тяжести последствий не изменилось (4,9).



Рис. 4.3.1. Показатели аварийности с участием автобусов

Рост числа погибших отмечен почти в половине регионов (34) и на федеральной территории «Сириус». Рост всех основных показателей аварийности с участием автобусов отмечен в 12 регионах и на федеральной территории «Сириус» (табл. 4.3.1).

Таблица 4.3.1

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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Карелия	20	+66,7	3	+200	49	+25,6	5,8
Удмуртская Республика	55	+17	12	+200	107	+39	10,1
Забайкальский край	27	+28,6	8	+300	43	+87	15,7
Белгородская область	69	+56,8	11	+266,7	121	+55,1	8,3
Вологодская область	85	+14,9	6	+200	117	+19,4	4,9
Рязанская область	73	+14,1	13	+333,3	130	+32,7	9,1
Самарская область	194	+17,6	21	+23,5	327	+27,2	6
Саратовская область	142	+22,4	10	+25	213	+4,4	4,5
Смоленская область	45	+18,4	11	+450	72	+22	13,3
Тюменская область	225	+12,5	5	+25	298	+8	1,7
г. Санкт-Петербург	483	+11,3	14	+75	561	+9,6	2,4
Ненецкий автономный округ	2	–	1	–	1	–	50
Сириус	8	+300	2	–	8	+166,7	20

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

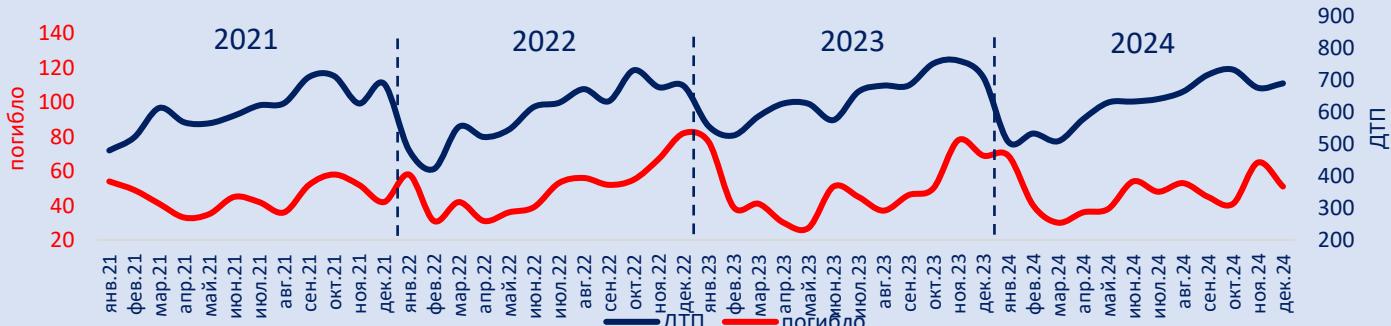


Рис. 4.3.2. Распределение показателей аварийности с участием автобусов по месяцам



Наибольшее количество ДТП с участием автобусов зарегистрировано в будние дни, при этом максимальное – в пятницу (16,3%, 1 226) и вторник (16,3%, 1 224). Наибольшее число погибших в таких ДТП пришлось на понедельник (17,5%, или 100). Выходные дни и понедельник характеризуются меньшим количеством ДТП, однако доля погибших в них превосходит долю ДТП, в связи с чем в эти дни отмечается высокое значение тяжести последствий (в субботу – 5,4, в воскресенье – 7,1, в понедельник – 5,7) (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 (77,5%, или 5 822) ДТП, при этом доля погибших несколько ниже и составляет 56,8% (324). В темное время суток совершено менее четверти (22,5%, или 1 689) ДТП, при этом доля погибших превышает долю ДТП практически в два раза (43,2%, или 246). Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (8,7), почти в два с половиной раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (3,6) (рис. 4.3.4).

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 почти троекратный рост количества ДТП фиксируется в период с 06:00 до 07:00 (рис. 4.3.5).



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



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 более трети (37,8%, или 2 837) от всех происшествий с участием автобусов. На них пришлось почти две трети (60,9%, или 347) от всех погибших, что превышает долю ДТП в полтора раза.

Также более трети (39,5%, или 2 966) ДТП пришлось на падение пассажира. Однако доля погибших на порядок ниже и составляет 1,1% (6). При этом среди всех падений пассажира (для всех видов ТС) на ДТП с участием автобусов приходится почти три четверти (79,3%) происшествий, что является отличительной особенностью аварийности с участием автобусов.

Более седьмой части ДТП (13%, или 975) – наезды на пешеходов. При этом удельный вес погибших (25,3%, или 144), приходящийся на данный вид ДТП, в два раза превышает удельный вес происшествий. Данные ДТП характеризуются высоким значением тяжести последствий (14) (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 (89,7%, или 6 738), на них приходится больше половины (55,3%, или 315) погибших. Вне НП зарегистрировано около десятой части (10,3%, или 773) происшествий, при этом на них пришлась почти половина (44,7%, или 255) всех погибших в ДТП с участием автобусов. Тяжесть последствий происшествий вне НП в три раза больше (10,4) по сравнению с ДТП в НП (3,4).

Наибольшее количество (94,2%, или 6 344) из всех ДТП в НП произошло в НП городского типа. В НП сельского типа совершено незначительное количество (5,8%, или 394) происшествий, однако доля погибших в них составляет почти четвертую часть (23,5%, или 74) от всех погибших в ДТП с участием автобусов в НП. Тяжесть последствий ДТП в сельских НП (9,6) в 3 раза выше аналогичного показателя для ДТП в городских НП (2,8).

На местных дорогах¹ произошло подавляющее большинство ДТП (83%, или 6 209), на которые пришлось более трети (39%, или 222) погибших. На ФАД пришлось более четверти (27,1%, или 154) погибших, при том что доля ДТП на этих дорогах составляет только 7,4% (556). На данные дороги приходятся наибольшие значения тяжести последствий (10,1), чем на других по значению дорогах (РиММАД – 9,8, местные – 2,7). Аналогичная ситуация сложилась и на РиММАД, где на небольшую долю ДТП (9,6%, или 720) приходится треть (33,9%, или 193) погибших (рис. 4.3.7).



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

¹ К местным дорогам отнесена в том числе и улично-дорожная сеть городов и населенных пунктов.



Доля ДТП, имевших место на остановках общественного транспорта, составила почти пятую часть (19,3%, или 1 446) от всех происшествий, при этом почти три четверти из них (73,4%, или 1062) связаны с падением пассажира.

Количество ДТП из-за нарушений ПДД водителями автобусов снизилось на 1,2% (3 642), число раненных в них – на 0,5% (5 494), однако число погибших в таких происшествиях увеличилось на 15,9% (204) (рис. 4.3.8).



Рис. 4.3.8. Показатели аварийности из-за нарушения ПДД водителями автобусов

Увеличилось число погибших в ДТП из-за нарушений ПДД водителями автобусов в республиках Башкортостан (+100%, 2), Бурятия (с 0 до 1), Калмыкия (с 0 до 1), Карачаево-Черкесской Республике (с 0 до 1), республиках Крым (с 0 до 1), Саха (Якутия) (+150%, 5), Татарстан (+400%, 5), Удмуртской (+100%, 2), Чувашской (+50%, 3) республиках, Забайкальском (с 0 до 5), Камчатском (с 0 до 1) и Ставропольском (+500%, 12) краях, Астраханской (+100%, 2), Белгородской (+100%, 4), Ивановской (с 0 до 1), Курганской (с 0 до 1), Липецкой (+100%, 2), Московской (+75%, 7), Нижегородской (+250%, 7), Омской (+100%, 4), Оренбургской (с 0 до 1), Рязанской (+900%, 10), Самарской (+100%, 6), Смоленской (с 0 до 5), Тверской (с 0 до 1), Тульской (+300%, 4), Ульяновской (с 0 до 2), Челябинской (+100%, 10) областях, в г. Москве (+66,7%, 5), г. Санкт-Петербурге (+300%, 8), Ненецком автономном округе (с 0 до 1) и на федеральной территории «Сириус» (с 0 до 1).

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями автобусов в 2024 году, являлись нарушение скоростного режима движения¹ (28,3%, или 1 031), неправильный выбор дистанции (13,2%, или 481), невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения (10,9%, или 398), нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части (8,9%, или 325).

Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие нарушения скоростного режима движения (27,9% от их общего числа, или 57), выезда на полосу встречного движения (21,6%, или 44), нарушения правил проезда пешеходного перехода (13,2%, или 27), несоблюдения очередности проезда (10,3%, или 21) (рис. 4.3.9).

¹ Превышение установленной скорости движения или ее несоответствие конкретным условиям движения.



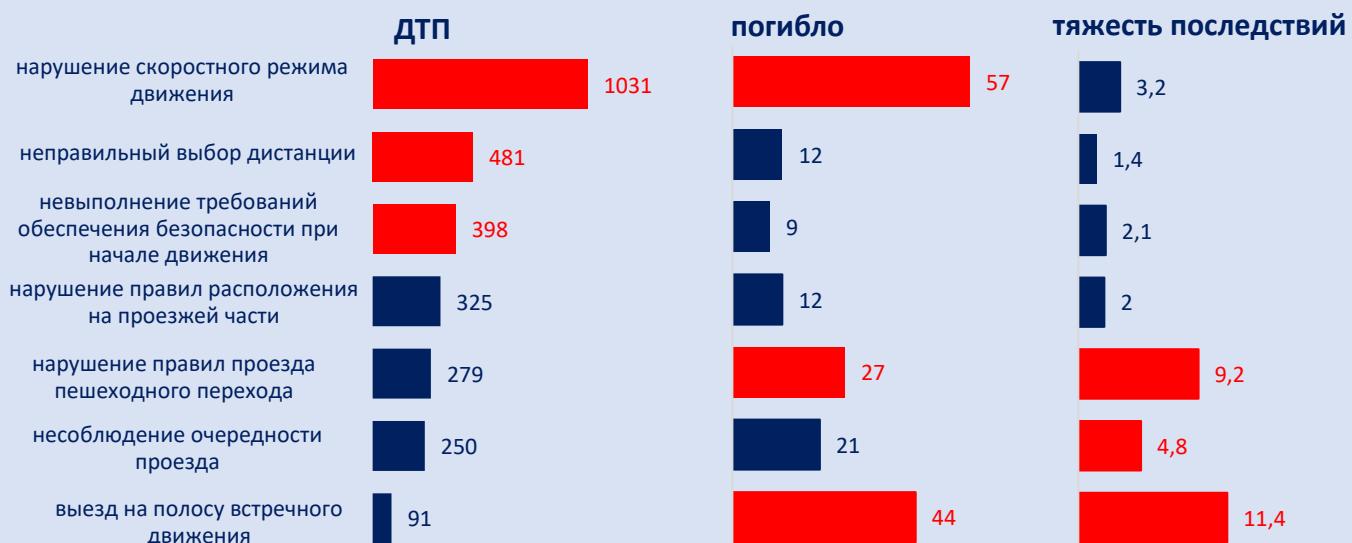


Рис. 4.3.9. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД, число погибших в них и тяжесть последствий

Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП из-за выезда на полосу встречного движения (11,4), непредоставления преимущества в движении пешеходу (11,2), разворота в местах, где разворот запрещен (11,1), несоблюдения условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (10,7), нарушения правил проезда пешеходного перехода (9,2).

Отмечается рост основных показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима движения, количество ДТП увеличилось на 14,8%, число погибших – на 90%, раненых – на 18,2%. Рост числа погибших зафиксирован из-за выезда на полосу встречного движения на 90%, непредоставления преимущества в движении пешеходу – на 25% (10), невыполнения требований обеспечения безопасности при начале движения – на 25,6%.

Показатели аварийности за период с 2017 по 2024 год указывают на то, что водители автобусов, стаж управления ТС которых составляет менее 4 лет, имеют относительно высокое значение коэффициента виновности¹. Также высокий коэффициент виновности отмечается у водителей в возрасте 60 и более лет, при этом вне зависимости от стажа управления ТС. Относительно низкими показателями характеризуются водители автобусов в возрасте от 30 до 50 лет, имеющие стаж управления ТС не менее 4 лет (табл. 4.3.2).

Таблица 4.3.2
Коэффициент виновности водителей в зависимости от возраста и стажа управления
за период с 2017 по 2024 год (%)

Возраст	Стаж									
	до 4	4-6	7-11	12-16	17-21	22-26	27-31	32-36	37-41	42 и более
19-21	51,0									
22-24	48,8	49,1								
25-29	47,2	44,7	43,1							
30-34	45,7	46,4	43,8	42,9						
35-39	45,8	42,1	42,5	41,6	39,9					
40-44	43,0	42,2	41,9	42,3	41,4	40,4				
45-49	45,0	43,7	43,2	43,2	43,3	43,2	44,2			
50-54	46,8	41,9	44,9	43,7	46,3	45,1	43,3	44,0		
55-59	46,7	42,2	44,0	49,2	45,0	46,1	47,3	46,1	45,7	
60 и более	55,0	49,2	45,0	53,0	49,8	48,4	52,0	50,2	50,0	49,0

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



Снизилось на 3,9% (49) количество ДТП с участием водителей автобусов в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянение. В них погибли 12 (стаб.) и получили ранения 94 (-20,3%) человека. Тяжесть последствий таких ДТП составила 11,3, что практически в два с половиной раза превышает общий показатель, характерный для аварийности с участием автобусов. Данные водители были виновны более чем в двух третях происшествий (69,4%, или 34), в которых погибли 8 и получили ранения 63 человека.

Количество ДТП с участием автобусов, водители которых допустили нарушение режима труда и отдыха, снизилось на 19,2% (139), однако число погибших в таких ДТП увеличилось на 4,8% (22), раненых – на 1,8% (284).

Практически в третьей части (31,7%, или 44) ДТП, в которых зафиксировано нарушение водителем автобуса режима труда и отдыха, в автобусе отсутствовало устройство регистрации информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, режиме труда и отдыха водителя¹, при условии, что его наличие являлось обязательным.

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 2024 году имели значение 2,5, что почти в два раза выше, чем в ДТП с участием автобусов со сроком эксплуатации менее 10 лет (1,4). Данная тенденция наблюдалась и в предшествующие годы (рис. 4.3.10).



Рис. 4.3.10. Тяжесть последствий ДТП с участием автобусов, с года выпуска которых прошло менее 10 лет, и автобусов, с года выпуска которых прошло более 10 лет

Рассматривая структуру зарегистрированных автобусов в зависимости от формы собственности, стоит отметить, что на автобусы, принадлежащие ЮЛ, приходится 53,9% (453 832) от всех зарегистрированных автобусов, доля автобусов ФЛ составляет 41,3% (348 228), автобусов ИП – 1,7% (14 605), иных хозяйствующих субъектов – 3,1% (25 900).

Распределение показателей аварийности с участием автобусов, фактически эксплуатируемых субъектами различных форм собственности², показывает, что наибольшее количество ДТП (67,8%, или 5 091) и число погибших (61,9%, или 353) приходится на случаи с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ЮЛ, при этом наибольшая доля зарегистрированных автобусов также приходится на ЮЛ (53,9%).

ДТП с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ФЛ, составляют 12,6% (950) от всех происшествий с участием автобусов, на них приходится 19,5% (111) погибших, при этом доля автобусов, зарегистрированных на ФЛ, составляет 41,3%. Противоположное соотношение наблюдается относительно автобусов, зарегистрированных на ИП. Так, при доле зарегистрированных автобусов 1,7%, доля ДТП с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ИП, составляет 11,5% (863), а доля погибших, приходящаяся на эти происшествия, – 14,6% (83) (рис. 4.3.11).

¹ Далее – «тахограф».

² Фактическая эксплуатация может осуществляться не собственником ТС (например, на основании договора аренды, проката, лизинга и т.д.).





Рис. 4.3.11. Соотношение зарегистрированных автобусов по форме собственности и показателей аварийности с участием ТС, фактически эксплуатируемых субъектами таких форм собственности

Водители автобусов, находящихся в эксплуатации ЮЛ, наименее склонны к нарушениям, приводящим к ДТП, их коэффициент виновности составил 45,9. Наибольший показатель отнесен среди водителей ИП – 53,3.

Наибольший показатель тяжести последствий отнесен в ДТП с участием автобусов, фактически эксплуатируемых ФЛ (6,8), наименьший – ЮЛ (4,5) (рис. 4.3.12).

На 3,8% (5 928) снизилось количество ДТП с участием автобусов, осуществлявших пассажирские перевозки¹, число погибших в них – на 1,4% (411), раненых – на 3,3% (8 852). Такие ДТП составили 78,9% от всех происшествий с участием автобусов.

На 0,3% (950) уменьшилось количество ДТП с участием автобусов, использовавшихся физическими лицами². Число погибших в таких происшествиях снизилось на 5,1% (111), раненых – на 6,9% (1 522). Данные ДТП составили немногим более десятой части (12,6%) от общего количества ДТП с участием автобусов. Однако тяжесть последствий таких ДТП (6,8) в полтора раза выше, чем в происшествиях при осуществлении пассажирских перевозок (4,4) (рис. 4.3.13).

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

В 76,3% (5 728) ДТП с участием автобусов, осуществлявших пассажирские перевозки, автобусы были внесены в реестр лицензиатов, доля погибших составила 70% (399).



Рис. 4.3.12. Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов по форме собственности



Рис. 4.3.13. Распределение показателей аварийности с участием автобусов по типу перевозки²

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 Перевозка пассажиров автобусами, при эксплуатации их физическими лицами, не является видом деятельности требующим лицензирования.

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



С участием автобусов, осуществлявших пассажирскую перевозку, у которых установлено отсутствие лицензии при необходимости ее наличия, произошло 26 (+4%) ДТП, в них погибли 4 (-60%) и ранены 55 (-6,8%) человек.

Всего с участием автобусов, внесенных в реестр лицензиатов, произошло 6 377 ДТП, что составляет 84,9% от всех ДТП с участием автобусов. В этих происшествиях погибли 477 и ранены 9 604 человека, или 83,7 и 86,1% от общего числа погибших и раненых в ДТП с участием автобусов соответственно.

Водители данных автобусов были виновны в 47,6% (3 038) ДТП с их участием. В этих происшествиях погибли 169 и ранен 4 691 человек.

По вине водителей автобусов, не включенных в реестр лицензиатов, совершено 418 (-42,3%) происшествий (48,4% от общего количества ДТП с их участием), число погибших в таких ДТП снизилось на 30% (35) (рис. 4.3.14).

На регулярные перевозки пассажиров автобусами приходится 90,8% (5 380) от всех ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, и две трети (66,2%, или 272) погибших. При перевозках для собственных, производственных нужд доля погибших (10,5%, или 43) более чем в два с половиной раза превышает долю ДТП (3,5%, или 208). Удельный вес погибших, приходящийся на заказные перевозки (20,4%, или 84), почти в четыре раза превышает удельный вес таких ДТП (5,3%, или 313) (рис. 4.3.15).

Число погибших в ДТП с участием автобусов, осуществлявших перевозки для собственных, производственных нужд, увеличилось на 7,5%, а с участием автобусов, осуществлявших заказные перевозки, – на 12%, при этом в ДТП с участием автобусов, осуществлявших регулярные перевозки пассажиров, число погибших снизилось на 5,2%.



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, осуществлявших пассажирские перевозки, по видам перевозок

Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам сообщения показывает, что в 78% (4 624) ДТП участвовавшие автобусы осуществляли пассажирскую перевозку во внутригородском сообщении. Количество таких ДТП снизилось на 3,3%, число погибших – на 8,9% (143), число раненых – на 5,1% (6 111). Данные происшествия имеют относительно низкий показатель тяжести последствий (2,3). ДТП, произошедшие при осуществлении перевозок по другим видам сообщения, характеризуются тем, что доля погибших в несколько раз превышает долю ДТП (в пригородном – в 2,1 раза, в междугороднем – в 3,7 раза, в межрегиональном – в 6,3 раза, в международном – в 7,8 раза) (рис. 4.3.16).





Рис. 4.3.16. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществлявших пассажирские перевозки, по видам сообщения

Подавляющее большинство ДТП (78,5%, или 4 655) с участием автобусов, осуществлявших регулярные пассажирские перевозки, зарегистрировано на муниципальных маршрутах, на эти происшествия пришлась и наибольшая доля погибших (43,1%, или 177). С участием автобусов, осуществлявших перевозки на межмуниципальных маршрутах, произошло 564 ДТП, что составило 9,5%, доля погибших при этом несколько выше 13,9% (57).

Высокой тяжестью последствий характеризуются ДТП, произошедшие при перевозке по межрегиональным (9,3) и международным (18,2) маршрутам (рис. 4.3.17).



Рис. 4.3.17. Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществлявших регулярные пассажирские перевозки, по видам маршрутов

4.4. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ

В 2024 году отмечено увеличение аварийности с участием легкового такси. Количество ДТП увеличилось на 5,7% (3 255), число погибших – на 42% (159), раненых – на 4,9% (4 042) (рис. 4.4.1). Тяжесть последствий таких происшествий составила 3,8, что более чем в два раза ниже, чем в общем для происшествий с участием легкового транспорта (7,8), и почти в полтора раза – с участием автобусов (4,9).



Рис. 4.4.1. Показатели аварийности с участием легкового такси



Увеличение числа погибших отмечено в республиках Башкортостан, Дагестан, Карелия, Крым, Алтайском и Приморском краях, Брянской, Калужской, Ленинградской, Самарской, Свердловской, Тверской, Тульской, Челябинской, Ярославской областях, г. Москве и г. Санкт-Петербурге. Рост всех основных показателей аварийности с участием легкового такси отмечен в двенадцати регионах.

Отдельно необходимо отметить, что более половины (59,1%, 94) всех погибших в происшествиях с участием легкового такси приходится на Московскую область (38) и г. Москву (56).

Наиболее массовым видом ДТП с участием легкового такси является столкновение, на которое приходится практически две трети (63,9%, или 2 079) от общего числа ДТП и более половины (51,6%, или 82) от общего числа погибших с их участием. Доля ДТП, связанных с наездами на пешеходов, составила почти четверть (23,1%, или 753 ДТП), при этом доля погибших составляет четверть (25,2%, или 40) от всех погибших с участием рассматриваемого транспорта. На каждый из других видов ДТП приходится не более 4% происшествий.

Количество ДТП по вине водителей легкового такси увеличилось на 7,5% (2 010), число погибших в них – на 30,4% (73), раненных – на 5,1% (2 464). Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями легкового такси, являются несоблюдение очередности проезда (21,7%, или 436), неправильный выбор дистанции (20,2% или 406), нарушение скоростного режима движения (13%, или 261), нарушение правил проезда пешеходного перехода (12,5%, или 251). Наибольшая тяжесть последствий (10,4) отмечена в ДТП из-за выезда на полосу встречного движения (2,5%, или 51) (табл. 4.4.1).

Таблица 4.4.1

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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Несоблюдение очередности проезда	436	+4,1	11	+10	548	-2,1	2
Неправильный выбор дистанции	404	-3,3	10	+25	497	-9,7	2
Нарушение скоростного режима	261	+20,3	24	+118,2	347	+14,9	6,5
Нарушение правил проезда пешеходного перехода	251	+2,5	1	-66,7	259	+3,6	0,4
Выезд на полосу встречного движения	51	-15	12	0	103	-12,7	10,4

Общероссийский показатель удельного веса погибших по вине водителей легковых такси от всех погибших по вине водителей составил 0,6%. В некоторых регионах данный показатель существенно превышает общероссийское значение: Республика Башкортостан (1,2%), Республика Карелия (1,3%), Республика Крым (1,8%), Московская область (3,8%), Ростовская область (1,2%), Свердловская область (1,5%), Тверская область (1,5%), г. Москва (8,6%), г. Санкт-Петербург (1,6%).

В 2024 году отмечено снижение на 6,1% (77) количества ДТП с участием водителей легкового такси в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также числа раненых в таких ДТП – на 12,2% (101). Однако число погибших возросло более чем в два с половиной раза (+160%, 13). В целом такие происшествия составляют только 2,4% от всех ДТП с участием рассматриваемого транспорта.



С участием водителей легкового такси, не имеющих права на управление ТС либо лишенных такого права, произошло 41 (+51,9%) ДТП, или 1,3% от всех происшествий с участием рассматриваемого транспорта, в котором погибли 3 (+50%) и получили ранения 49 (+14%) человек.

С участием водителей легкового такси, являющихся гражданами иностранных государств, зарегистрировано 971 ДТП (29,8% от всех происшествий с участием данного транспорта). В них погибли 46 и ранены 1 174 человека (28,9 и 29% от всех погибших и раненых соответственно). Данные водители виновны в 61,5% ДТП с их участием, что практически одинаково относительно общего показателя для всей аварийности с участием легкового такси (61,8).

ДТП с участием водителей легкового такси, являющихся гражданами иностранных государств, зарегистрированы в 23 субъектах. Подавляющее большинство (74,2%, или 720) – в г. Москве, на эти происшествия пришлось практически две трети от общего числа погибших с участием таких водителей легковых такси (63%, или 29). На Московскую область пришлось 10,1% (98) таких происшествий, доля погибших значительно выше – 23,9% (11). В других регионах количество зарегистрированных ДТП существенно ниже.

Распределение показателей аварийности с участием легкового такси, фактически эксплуатируемого субъектами различных форм собственности¹, показывает, что на происшествия с участием транспорта, фактически эксплуатируемого ЮЛ, приходится более половины (55,2%, или 1 797) от всех ДТП с участием данного вида транспорта. Доля погибших составила чуть менее половины (49,7%, или 79) от всех погибших в ДТП с участием легкового такси. Коэффициент виновности водителей ТС, эксплуатируемых ЮЛ (62,4), несколько выше, чем эксплуатируемых ИП (55,6).

С участием легкового такси, фактически эксплуатируемого ИП произошло чуть менее половины (43,4%, или 1 413) от всех ДТП, при этом доля погибших несколько выше (47,8%, или 76) (рис. 4.4.2).



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

Доля ДТП с участием легкового такси с имеющимся разрешением на осуществление пассажирских перевозок составляет большинство (91,4%, или 2 975) от всех ДТП с участием легкового такси, доля погибших – 89,3% (142) от всех погибших в ДТП с участием такси. Водители такого транспорта становились виновными более чем в половине (56,6%) происшествий с участием легкового такси. Снизилось на 30,7% (70) количество ДТП с участием легкового такси, не имеющего соответствующего разрешения при необходимости его наличия. В таких ДТП зарегистрировано 9 погибших.

Согласно данным «ФГИС «Такси»², в России зарегистрировано более 681,5 тыс. автомобилей, включенных в реестр такси. Транспортный риск легковых такси, включенных в действующее разрешение перевозчика, несколько ниже общего показателя для всех легковых ТС (2,1).

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

² ФГИС «такси»: итоги 2024. Сайта ФГБУ «СИЦ Минтранса России» URL: <https://sicmt.ru/press-center/fgis.taksi-itogi-2024>.



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

По итогам 2024 года зафиксировано увеличение всех трех основных показателей аварийности с участием каршеринговых ТС. Количество ДТП увеличилось на 4,4% (800), число погибших – на 7,6% (57), раненых – на 5,5% (1 017) (рис. 4.5.1). Тяжесть последствий таких ДТП составила 5,3, что ниже, чем показатель для легкового транспорта в целом (7,8), но выше, чем для легкового такси (3,8).



Рис. 4.5.1. Показатели аварийности с участием каршеринга

Происшествия с участием каршеринговых ТС зарегистрированы только в 33 субъектах. Практически половина (48,5%, или 388) всех ДТП с участием каршеринга произошло в г. Москве, при этом их количество уменьшилось на 7,8%. На эти происшествия приходится одна седьмая (14%, или 8) всех погибших и около половины (45%, или 458) раненых.

Таблица 4.5.1

Регионы с наибольшими показателями аварийности каршеринговых ТС

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
гор. Москва	388	-7,8	8	-52,9	458	-7,9	1,7
гор. Санкт-Петербург	155	+15,7	14	+180	177	+7,3	7,3
Московская область	60	+13,2	13	+62,5	79	+1,3	14,1
Ленинградская область	26	+23,8	4	-33,3	31	+34,8	11,4
Нижегородская область	23	+64,3	3	+100	31	+40,9	8,8
Краснодарский край	22	+10	1	-66,7	33	+32	2,9
Самарская область	21	+40	5	+400	29	+31,8	14,7
Новосибирская область	19	-9,5	1	-85,7	26	-18,8	3,7
Республика Татарстан (Татарстан)	17	0	1	-50	30	+66,7	3,2
Свердловская область	16	-5,9	1	-66,7	27	-3,6	3,6

Большинство ДТП с участием каршеринговых ТС зарегистрировано в НП (92,8%, или 742), на них же приходится и наибольшее число погибших (73,7%, или 42). При относительно небольшой доле ДТП вне НП (7,2%, или 58) доля погибших составляет четверть от всех погибших в ДТП (26,3%, или 15), при этом количество ДТП осталось неизменным, число погибших сократилось на 25% (рис. 4.5.2).

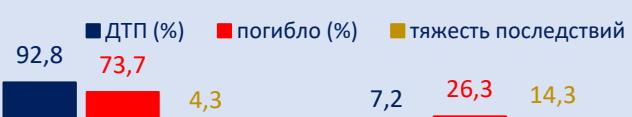


Рис. 4.5.2. Распределение показателей аварийности с участием каршеринга в зависимости от места ДТП

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



Наибольшее количество ДТП с участием каршеринга зарегистрировано в выходные дни, на которые пришлось более трети (34,6%, или 277) от всех происшествий. Наибольшее значение доли погибших зафиксировано в пятницу и воскресенье (рис. 4.5.3).



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

По вине водителей каршеринговых ТС совершено более двух третей (69,1%, или 553, +4,7%) от всех ДТП с их участием, доля числа погибших также составила практически две трети (64,9%, или 37, +2,8%). Тяжесть последствий ДТП, произошедших по вине водителей каршеринга, составляет 4,9.

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями каршеринговых ТС, являются нарушение скоростного режима движения (21,2%, или 117 ДТП), неправильный выбор дистанции (19%, или 105 ДТП), несоблюдение очередности проезда (15,2%, или 84 ДТП). ДТП, связанные с выездом на полосу встречного движения, характеризуются наиболее высокой тяжестью последствий (12,1).

Практически в двух третях происшествий (60,4%, или 483) участвовали водители каршеринговых ТС в возрасте 20-34 года. Это свидетельствует о том, 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 составляет категория 40-49 лет).

С участием водителей каршеринга в возрасте до 18 лет произошло 3 (0,4%) ДТП, при этом лица указанного возраста не могли быть допущены к управлению такими ТС. Данные водители были виновны во всех ДТП (рис. 4.5.4).



Рис. 4.5.4. Распределение показателей аварийности с участием каршеринговых ТС в зависимости от возраста водителя¹

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.



Водителями каршеринга со стажем управления менее 5 лет совершена почти половина (46,7%, или 258) от всех ДТП по вине таких водителей, на них приходится почти половина (45,9%, или 17) погибших. Обращает на себя внимание тот факт, что почти четверть ДТП (24,1% или 133) были совершены водителями со стажем управления менее 2 лет, на них же приходится наибольшее число погибших (29,7% или 11). Необходимо подчеркнуть, что у водителей со стажем управления ТС менее 2 лет наиболее высокий коэффициент виновности (рис. 4.5.5).



Рис. 4.5.5. Распределение показателей аварийности по вине водителей каршеринговых ТС в зависимости от их стажа¹

В 2024 году с участием водителей каршеринга в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения произошло 75 ДТП, что составляет 9,4% от общего количества происшествий с участием каршеринга. Доля числа погибших в таких ДТП в два раза выше относительно доли ДТП и составила более пятой части (22,8%, или 13) от всех погибших в ДТП с участием каршеринга, при этом такие водители были виновны в 94,7% ДТП. Тяжесть последствий ДТП по вине таких водителей составила 8,3.

Почти в двух третях случаев (60%, или 45) водители находились в состоянии алкогольного опьянения. В таких ДТП погибли 10 человек. В 13,3% ДТП (10) водители находились в момент ДТП в наркотическом опьянении. В таких ДТП погибли 2 человека (рис.4.5.6).

Особо необходимо отметить, что в 24 ДТП водители каршеринга не имели права на управление транспортными средствами, при этом данные водители были виновны в большинстве совершенных ДТП. Значительно увеличилось число погибших (+200% или 6). Тяжесть последствий таких ДТП составила 9,8.

Еще в 10 ДТП (-9,1%) участвовали водители каршеринга, лишенные права управления ТС. Они являлись виновными во всех ДТП с их участием.



Рис. 4.5.6. Распределение ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения и погибших в них по видам опьянения (поведения)

¹ 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.



4.6. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛОВ

В 2024 году отмечен значительный рост всех основных показателей аварийности с участием мототранспорта¹. Количество ДТП увеличилось на 17,8% (14 906), число погибших – на 22,2% (1 297), раненых – на 18,2% (16 088). Рост всех основных показателей продолжается второй год подряд.

Почти две трети (60,5%) из всех ДТП с участием мототранспорта приходится на происшествия с участием мотоциклов, при этом доля погибших в них несколько выше – 68,7%. Чуть менее трети (30,1%) приходится на происшествия с участием мопедов и приравненные к ним ТС, однако доля погибших в них ниже – 20,7% (рис. 4.6.1).



Рис. 4.6.1. Распределение показателей аварийности в зависимости от конкретного вида мототранспортных средств

В 2024 году отмечен значительный рост всех основных показателей аварийности с участием мотоциклов. Количество ДТП увеличилось на 15,6% (9 020), число погибших – на 19,8% (891), раненых – на 16% (9 698). Рост всех основных показателей продолжается второй год подряд. Тяжесть последствий данных происшествий составила 8,4. (рис. 4.6.2).



Рис. 4.6.2. Динамика основных показателей аварийности с участием мотоциклов

Увеличение всех трех основных показателей аварийности отмечено в 41 субъекте. Рост числа погибших отмечен в 52 регионах. Наибольшее число погибших зарегистрировано в Забайкальском (30, +36,4%), Краснодарском (63, +18,9%) краях, Воронежской (20, +5,3%), Кемеровской (20, +11,1%), Московской (45, -15,1%), Новосибирской (20, +53,8%), Ростовской (36, +80%), Свердловской (24, +50%) областях и г. Москве (42, +40%).

¹ Совокупно с участием всех видов мототранспортных средств.



Наибольшее количество ДТП и пострадавших регистрируются с апреля по сентябрь в связи с тем, что данный вид транспорта наиболее активно используется именно в это время года. Ежемесячное увеличение количества ДТП начинается с апреля и достигает максимальных значений в июле и августе, после чего наблюдается постепенное снижение. Наименьшими показателями характеризуется период с января по февраль и с ноября по декабрь, так как в это время погодные условия не позволяют комфортно использовать данный транспорт на большей территории страны (рис. 4.6.3).



Рис. 4.6.3. Аварийность с участием мотоциклов по месяцам

Наиболее распространенным видом ДТП с участием мотоциклов является столкновение. На них приходится почти две трети (62,5%, или 5 634) от общего количества происшествий и более половины (55%, или 490) от общего числа погибших. Вторым по массовости видом ДТП с участием мотоциклов является опрокидывание (13,4%, или 1 206 ДТП). В силу низкого уровня пассивной безопасности мотоциклов по сравнению с другими ТС высокими значениями тяжести последствий характеризуются наезд на препятствие (19), съезд с дороги (15,5), наезд на животное (11,6), наезд на стоящее ТС (11,1), (рис. 4.6.4).



Рис. 4.6.4. Долевое распределение количества ДТП и числа погибших с участием мотоциклов в зависимости от вида

Большая часть ДТП с участием мотоциклов зафиксирована в НП (84,5%, или 7 620), на них приходится более двух третей (69,8% или 622) погибших. Вне НП произошло 15,5% (1 400) ДТП, однако доля погибших значительно больше и составляет почти треть (30,2%, 269). Тяжесть последствий ДТП вне НП (15,7) более чем в два раза выше, чем в НП (7). Значительный рост всех показателей зафиксирован в НП, количество ДТП увеличилось на 16%, число погибших – на 23,7% и раненых – на



16,5%. Вне НП также отмечено увеличение количества ДТП – на 13,1%, числа погибших – на 11,6%, раненых – на 12,8%.

В НП городского типа количество ДТП возросло на 15,9% (5 614), число погибших – на 19,5% (399) и раненых – на 16,7% (6 061). В НП сельского типа также отмечен рост показателей, однако более существенный, количество ДТП увеличилось на 16,5% (2 006), число погибших и раненых – на 32 и 16,2% (223 и 2 192) соответственно. Тяжесть последствий в НП сельского типа (9,2) в полтора раза выше, чем в НП городского типа (6,2).

В 2024 году зафиксирован значительный рост аварийности из-за нарушений ПДД водителями мотоциклов. Количество ДТП увеличилось на 19,2% (5 068), число погибших и раненых – на 22,6 и 19,7% (586 и 5 382 соответственно). Водители мотоциклов были виновны более чем в половине случаев (56,2%). Тяжесть последствий составляет 9,8.

Наиболее распространенными нарушениями ПДД, допускаемыми водителями мотоциклов и ставшими непосредственной причиной ДТП, являются несоблюдение скоростного режима движения (41,4%, или 2 097), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (18,8%, или 956), неправильный выбор дистанции (10,8%, или 548), выезд на полосу встречного движения (7,6%, или 384), несоблюдение очередности проезда (7,4%, или 374), несоблюдение бокового интервала (3,2%, или 160). ДТП, произошедшие из-за выезда на полосу встречного движения, характеризуются высокой тяжестью последствий (16,9) (табл. 4.6.1).

Таблица 4.6.1

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	2097	+19,3	268	+27,6	2137	+19,5	11,1
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части	956	+14,6	121	+18,6	994	+15,2	10,9
Неправильный выбор дистанции	548	+17,9	41	стаб.	603	+24,6	6,4
Выезд на полосу встречного движения	384	+12,9	83	+18,6	408	+10,9	16,9
Несоблюдение очередности проезда	374	+16,5	22	-15,4	452	+20,9	4,6
Несоблюдение бокового интервала	160	+40,4	14	+180	183	+45,2	7,1

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 (14,6), почти в два раза превышает значения аналогичного показателя ДТП (7,8), в которых у водителей имелся хотя бы один из элементов специальной экипировки (мотоциклетные шлем, куртка, брюки и ботинки).

В 2024 году доля погибших водителей и пассажиров мотоциклов, нарушивших правила использования мотошлема, составила 34,1% (283, +19,4%) от общего числа погибших водителей и пассажиров мотоциклов. Тяжесть последствий таких ДТП также высока и составляет 12,7. Необходимо отметить тот факт, что рост числа погибших в ДТП, в которых водители и пассажиры мотоциклов нарушили правила использования мотошлема, наблюдается второй год подряд.

¹ Мотоциклетные шлем, куртка, брюки и ботинки.



Почти в половине (48,6%, или 4 384) ДТП с участием мотоциклов у водителей данных ТС отсутствовало право управления¹.

Из-за нарушений ПДД такими водителями произошло 3 037 (+28,3%) ДТП, в которых погибли 395 (+34,4%) и получили ранение 3 280 (+26,9%) человек. В большинстве таких ДТП (94,8%, или 2 880) у водителей отсутствовало право на управление ТС соответствующей категории или данные водители вообще не получали водительское удостоверение на управление ТС какой-либо категории. На данные ДТП пришлось подавляющее большинство погибших (93,2%, или 368). В оставшихся 5,2% (157) ДТП виновные водители мотоциклов являлись лишенными права управления ТС.

Рост всех трех основных показателей аварийности с участием водителей мотоциклов, не имеющих права управления ТС, наблюдается в 37 регионах (табл. 4.6.2). Рост числа погибших отмечен в 49 регионах.

Таблица 4.6.2

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Республика Бурятия	91	+65,5	8	+100	101	+62,9	7,3
Республика Карелия	18	+63,6	3	+100	17	+30,8	15
Республика Марий Эл	36	+200	4	+100	42	+162,5	8,7
Республика Северная Осетия-Алания	13	+62,5	2	+100	17	+54,6	10,5
Республика Татарстан (Татарстан)	46	+31,4	7	+600	49	+14	12,5
Республика Тыва	41	+24,2	6	+200	46	+9,5	11,5
Алтайский край	109	+18,5	14	+133,3	118	+8,3	10,6
Забайкальский край	172	+37,6	27	+28,6	178	+28,1	13,2
Камчатский край	20	+185,7	4	+100	18	+200	18,2
Краснодарский край	257	+36,7	33	+37,5	287	+41,4	10,3
Ставропольский край	74	+89,7	10	+150	80	+86,1	11,1
Хабаровский край	43	+65,4	5	+150	44	+46,7	10,2
Белгородская область	22	+120	2	+100	23	+155,6	8
Владимирская область	74	+57,5	10	+233,3	88	+39,7	10,2
Волгоградская область	67	+34	7	+75	71	+29,1	9
Вологодская область	41	+51,9	5	+150	51	+54,6	8,9
Калининградская область	22	+214,3	6	+100	21	+200	22,2
Ленинградская область	42	+16,7	7	+40	47	+23,7	13
Липецкая область	63	+75	7	+600	67	+55,8	9,5
Мурманская область	22	+340	6	+100	25	+400	19,4
Новосибирская область	102	+41,7	16	+128,6	106	+34,2	13,1
Орловская область	30	+15,4	4	+100	35	+9,4	10,3
Пензенская область	55	+57,1	6	+50	62	+67,6	8,8
Псковская область	29	+20,8	4	+100	29	+11,5	12,1
Ростовская область	87	+47,5	19	+58,3	79	+41,1	19,4
Рязанская область	88	+39,7	13	+160	101	+26,3	11,4
Самарская область	48	+50	7	+40	52	+44,4	11,9
Свердловская область	69	+25,5	11	+266,7	66	+1,5	14,3

¹ 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 лишиены права управления ТС.



Смоленская область	41	+24,2	7	+250	50	+38,9	12,3
Тверская область	59	+55,3	8	+166,7	66	+50	10,8
Томская область	18	+100	3	+200	17	+54,6	15
Тульская область	46	+53,3	7	+133,3	49	+25,6	12,5
Тюменская область	87	+67,3	4	+100	98	+53,1	3,9
Ярославская область	37	+37	5	+150	40	+37,9	11,1
Челябинская область	111	+46,1	8	+33,3	127	+51,2	5,9
г. Москва	69	+91,7	5	+150	76	+100	6,2
г. Севастополь	11	+22,2	2	+100	15	+25	11,8

С участием водителей мотоциклов в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения произошло 1 450 (+16,7%) ДТП, что составило более шестой части (16,1%) от всех ДТП с их участием, число погибших в таких ДТП возросло на 16,9% (352), при этом доля погибших в них два с половиной раза выше доли ДТП и составляет более трети (39,5%). Тяжесть последствий таких ДТП имеет достаточно высокое значение – 19,7. Более трети (35,1%, или 509) таких ДТП произошло в населенных пунктах сельского типа.



4.7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

В 2024 году зарегистрировано снижение на 1,9% (5 249) количества ДТП с пострадавшими велосипедистами, а также числа погибших велосипедистов – на 6,6% (295) и раненых – на 1,8% (4 974) (рис. 4.7.1). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 4%. Тяжесть последствий данных ДТП – 5,6.

Снижение числа погибших велосипедистов зафиксировано в 37 субъектах и на федеральной территории «Сириус», увеличение – в 34 регионах.

Наибольшее число погибших велосипедистов зарегистрировано в Республике Крым (11), Краснодарском (19) и Ставропольском (12) краях, Московской (15), Нижегородской (10), Ростовской (10), Ярославской (10) областях и в г. Москве (10).

Аварийность с участием велосипедистов носит сезонный характер. На теплый период года с апреля по октябрь приходится наибольшее количество ДТП (89,8%) и число погибших (83,7%). Однако высокая тяжесть последствий ДТП отмечается в феврале, марте, ноябре и декабре (рис. 4.7.2).



Рис. 4.7.1. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами



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

Наибольшее количество (81,2%, или 4 262) ДТП с пострадавшими велосипедистами произошло в светлое время суток. В темное время суток произошла пятая часть (18,8%, или 987) происшествий. Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (10,4), в два раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (4,5) (рис. 4.7.3).

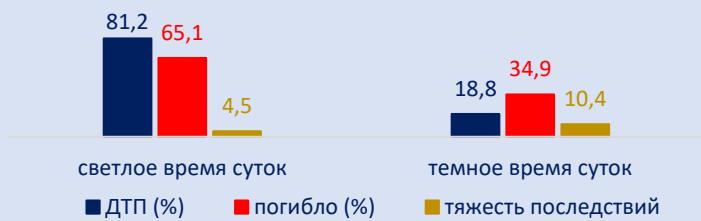


Рис. 4.7.3. Распределение показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами в зависимости от освещенности



Подавляющее большинство (92,7%, или 4 866) ДТП с пострадавшими велосипедистами зарегистрировано в НП. Однако на эти происшествия пришлось только 68,1% (201) погибших велосипедистов. Вне НП доля погибших велосипедистов (31,9%, или 94) почти в пять раз превосходит долю ДТП (7,3%, или 383). Тяжесть последствий ДТП вне НП (24,2) в шесть с половиной раз выше, чем в ДТП в НП (4,1) (рис. 7.4). Вне НП погиб каждый четвертый из пострадавших в ДТП велосипедистов.

Почти половина (46,9%) ДТП с пострадавшими велосипедистами произошла в местах пересечения проезжих частей (перекрестки и выезды с прилегающих территорий), на пешеходных переходах зарегистрирована пятая часть (19,7%) происшествий, на участках, не содержащих дополнительных объектов УДС (перегон), чуть менее трети (30,3%) (рис. 4.7.5).



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 (94,4%) пострадавших¹ велосипедистов составляют раненые. Наибольшее число пострадавших приходится на молодую часть населения, более трети (37,7%) 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 45 лет и старше приходится 65% от общего числа погибших в ДТП велосипедистов (рис. 4.7.6).

¹ Совокупно погибшие и раненые.





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

Почти в половине (49,4%, или 2 592) ДТП с участием велосипедистов виновными являлись сами велосипедисты, на данные происшествия приходится 53,2% (157) погибших и 49% (2 438) раненых велосипедистов.

Наиболее часто велосипедисты допускали следующие нарушения, ставшие причинами ДТП: несоблюдение очередности проезда (730 ДТП, или 28,2% от всех происшествий по вине велосипедистов), пересечение проезжей части по пешеходному переходу, не спешившись (661, или 25,5%), нарушение правил расположения на проезжей части (462, или 17,8%).

В 2024 году зарегистрировано 1 254 ДТП с участием велосипедов с электродвигателем¹, которые по своим техническим и эксплуатационным характеристикам достаточно схожи со средствами индивидуальной мобильности. В данных ДТП погибли 34 и получили ранения 1 257 человек, из которых 96 детей.

Из всех погибших в ДТП с участием электровелосипедов 33 являлись лицами, управляемыми электровелосипедами, и один погибший являлся пассажиром электровелосипеда (рис. 4.7.7). В большинстве случаев (27) совершен наезд механического ТС на велосипедиста, еще в 7 случаях произошло опрокидывание электровелосипеда, в том числе в случае, когда погиб пассажир электровелосипеда.

Большинство (81,6%) раненых в ДТП с участием электровелосипедов составили сами велосипедисты, еще 0,6% являлись пассажирами электровелосипедов. Шестую часть (16,2%) раненых составили пешеходы (рис. 4.7.7).



Рис. 4.7.7. Распределение пострадавших в ДТП с участием велосипедов с электродвигателем по категориям участников

Почти в половине (47,2%, или 592) ДТП велосипедисты, передвигавшиеся на электровелосипедах, являлись работниками сервисов доставки, в данных происшествиях погибли 12 и ранен 601 человек.

¹Далее также – электровелосипед.



4.8. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ¹

В 2024 году зарегистрировано 4 426 (+42,8%) ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 54 (+25,6%) человека, в том числе 6 детей². Ранения получили 4 591 (+44,5%) человек, в числе которых 1 165 детей (рис. 4.8.1).

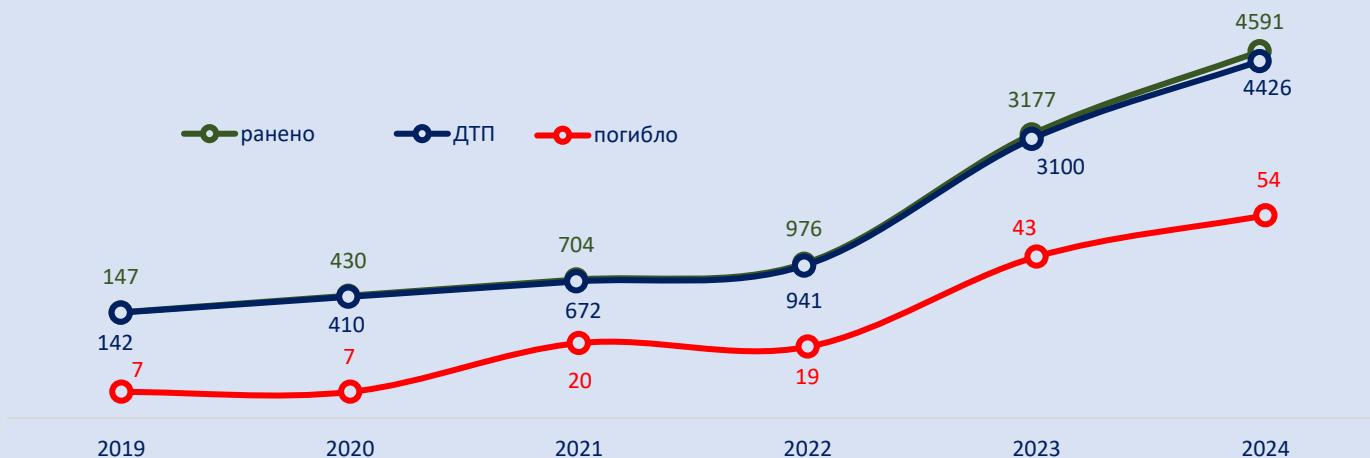


Рис. 4.8.1. Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в Красноярском (406), Краснодарском (202) краях, Нижегородской (234), Самарской (104), Свердловской (129) и Тюменской (162) областях, в г. Москве (1 323) и г. Санкт-Петербурге (202).

Смертельные случаи в таких происшествиях имели место в Республике Адыгея (Адыгея) (1), Республике Крым (1), Республике Татарстан (Татарстан) (1), Камчатском (1), Краснодарском (8), Красноярском (1), Ставропольском (2) краях, Амурской (1), Белгородской (2), Владимирской (2), Вологодской (1), Иркутской (1), Калужской (1), Кемеровской (1), Курской (1), Ленинградской (1), Московской (2), Нижегородской (2), Новосибирской (1), Псковской (1), Самарской (3), Свердловской (1), Смоленской (1), Тверской (1), Тульской (1) и Ульяновской (1) областях, а также в г. Москве (13) и г. Севастополе (1).

Из всех погибших в ДТП с участием СИМ 51 (94,4%) человек являлся лицом, передвигавшимся на СИМ, один из них являлся пассажиром СИМ. Двое погибших являлись пешеходами, на которых совершило наезд СИМ. Оба наезда на пешеходов совершены на тротуаре. В одном происшествии произошло столкновение лица, передвигавшегося на СИМ, и велосипеда при движении обоих по проезжей части (СИМ двигалось по краю полосы встречного направления, велосипед – попутного), в результате погиб велосипедист. В одном ДТП погибший передвигался на моноколесе по дороге с 6 полосами движения, на которой разрешено движение со скоростью до 80 км/ч.

В 12 случаях лицо, передвигавшееся на СИМ, получило смертельные травмы в результате того, что не справилось с управлением и допустило опрокидывание.

В 30 смертельных случаях произошел наезд ТС на СИМ. В 8 смертельных случаях наезд на СИМ произошел при передвижении СИМ по пешеходному переходу (лицо, передвигавшееся на СИМ, не спешилось), при этом в 4 случаях движение осуществлялось при запрещающем сигнале светофора.

¹ Далее также – «СИМ».

² Лица в возрасте до 16 лет, что обусловлено устоявшейся практикой понимания данной категории применительно к учету показателей аварийности в области безопасности дорожного движения.



Большинство (70,5%) раненых в ДТП с участием СИМ являлись лицами, управляемыми СИМ, еще 4,3% являлись пассажирами СИМ. Более пятой части (22,3%) раненых являлись пешеходами (рис. 4.8.2).



Рис. 4.8.2. Распределение пострадавших в ДТП с участием СИМ по категориям участников

Большинство раненых¹ в ДТП лиц, передвигавшихся на СИМ, составляют люди в молодом и среднем возрасте. При этом почти треть (32%) приходится на возраст 10-17 лет. Начиная с возрастной группы 25-29 лет число раненых, передвигавшихся на СИМ, снижается по мере увеличения возраста. Распределение погибших, которые передвигались на СИМ, несколько отличается. В возрастной группе 10-50 лет погибшие распределяются примерно равномерно, в среднем около 20% на каждую десятилетнюю возрастную группу (рис. 4.8.3).

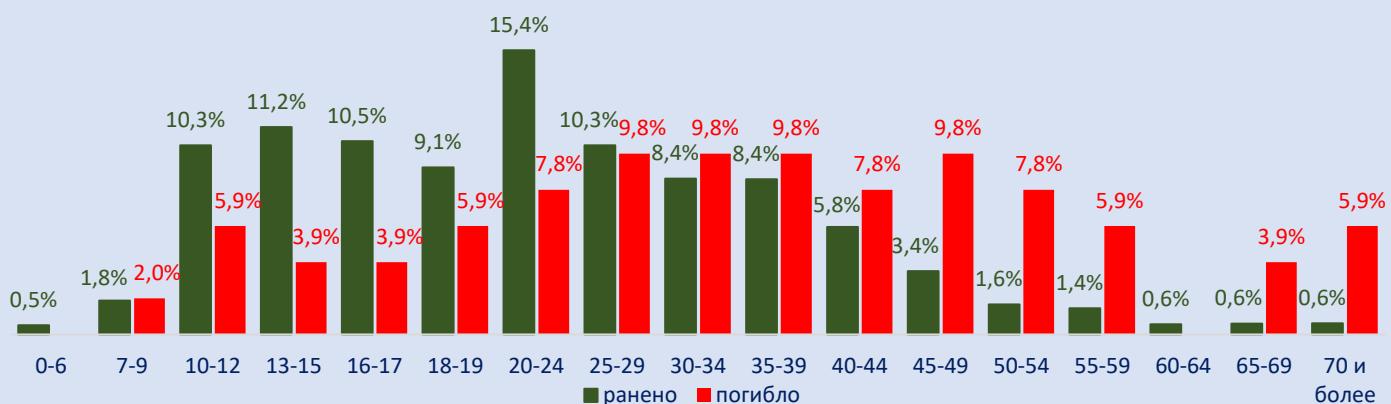


Рис. 4.8.3. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП лиц, передвигавшихся на СИМ, по возрастным группам

Распределение раненых пешеходов по возрасту существенно отличается от раненых, передвигавшихся на СИМ. Дети в возрасте до 10 лет составили почти четверть (23,2%) от общего числа раненых пешеходов. Еще более четверти (28,3%) пришлось на пешеходов в возрасте 60 лет и старше (рис. 4.8.4).

¹ Суммарно погибшие и раненые.



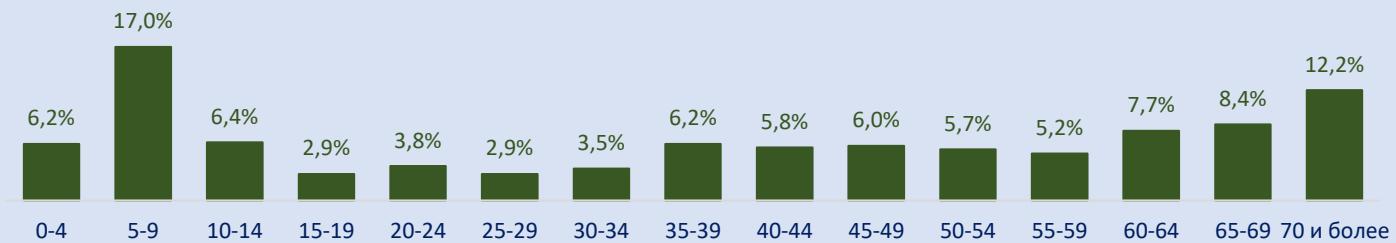


Рис. 4.8.4. Распределение по возрастным группам удельного веса пострадавших пешеходов в ДТП с участием СИМ

Аварийность с участием СИМ носит сезонный характер. Наибольшее количество ДТП характерно для теплого периода года. Рост количества происшествий начинается в апреле ввиду того, что с этого периода начинается активное использование СИМ. Наибольшая доля ДТП с участием СИМ зафиксирована в июне (17,7%) и июле (18,3%) (рис. 4.8.5).



Рис. 4.8.5. Распределение ДТП с участием СИМ по месяцам

В большинстве (81%) ДТП участвующие СИМ имели электродвигатель мощностью до 0,25 кВт (включительно), на данные происшествия приходится 50% погибших и 81,2% раненых. С участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью более 0,25 кВт, но менее 4 кВт, произошло почти каждое пятое (18,5%) ДТП. На данные происшествия приходится половина (50%) погибших и практически пятая часть (18,3%) раненых. В 6 ДТП участвовали СИМ мощностью 4 кВт или более, в которых 6 человек получили ранения (рис. 4.8.6). В 16 ДТП мощность электродвигателя СИМ не установлена в связи с тем, что данные СИМ скрылись с места происшествия.

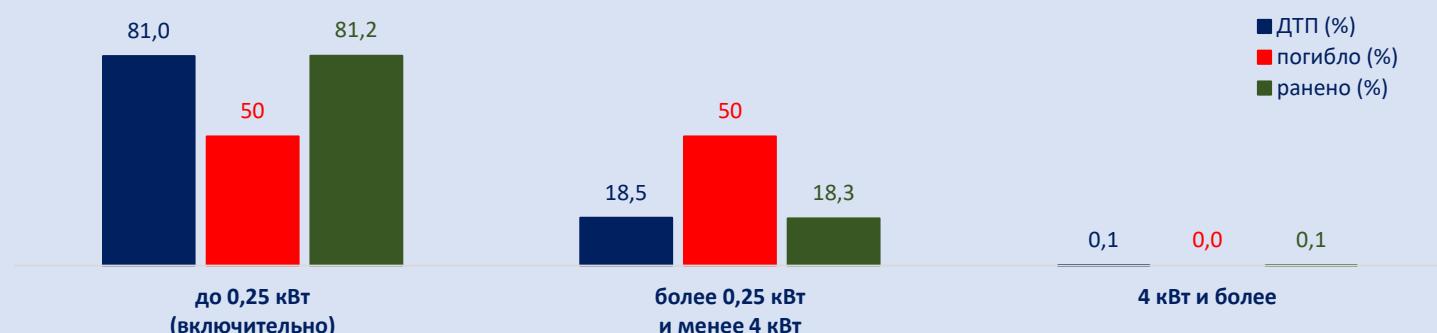


Рис. 4.8.6. Распределение показателей аварийности в зависимости от мощности электродвигателя

В местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано более четверти (27,7%) ДТП с участием СИМ. Более трети (37,6%) ДТП произошло на тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных зонах. На пешеходных переходах зафиксировано 17,6% происшествий (рис. 4.8.7).





Рис. 4.8.7. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие (%)¹

В 34,2% ДТП участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 65,5% происшествий СИМ принадлежали хозяйствующим субъектам, которые являлись сервисами краткосрочной аренды СИМ. В 16 ДТП форма собственности СИМ не установлена в связи с тем, что лица, передвигавшиеся на них, скрылись с места происшествия.

Из всех ДТП со смертельным исходом в 15 случаях участвовали СИМ, принадлежавшие хозяйствующему субъекту. В остальных 39 ДТП передвижение осуществлялось на СИМ, принадлежавших физическим лицам.

В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции зарегистрировано 310 происшествий с пострадавшими, не включенных в официальную статистическую информацию, в которых участвовали СИМ. В этих происшествиях погибли 5 человек и 301 получил ранения.

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



5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ

В 2024 году произошло 44 544 ДТП (-3,4%) с пострадавшими пассажирами, в которых погибли 3 875 (-3,2%) и ранены 58 291 (-3,9%) человек.

Почти две трети пассажиров погибли при столкновениях (64%, или 2 480), съездах с дороги – 20% (781), наездах на препятствие – 6% (248), наездах на стоящее ТС – 5% (189), опрокидываниях – 3% (101). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 76 (2%) пассажиров (рис. 5.1).

В каждом двенадцатом (8,1%, или 3 615) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, количество таких случаев снизилось на 4%. В таких ДТП погибли 822 (-3,3%) и ранены 3 925 (-4,6%) непристегнутых пассажиров. Таким образом, каждый пятый (21,2%) погибший пассажир не был пристегнут ремнем безопасности при его наличии. Данные происшествия для непристегнутых пассажиров характеризуются очень высоким значением тяжести последствий (17,3) (показатель 2023 года – 17,1), что почти в 3,5 раза выше, чем для пристегнутых пассажиров (5).

Более пятой части от общего числа пострадавших¹ в ДТП пассажиров не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, отмечается в республиках Тыва (40,8%, или 167), Хакасия (29,1%, или 66), Забайкальском (23,1%, или 115) и Красноярском (22,5%, или 304) краях, Курганской области (22,5%, или 91), Ненецком (33,3%, 2), Чукотском (30%, или 3) автономных округах. В 37 регионах зафиксировано увеличение числа погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась.

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

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



Рис. 5.1. Распределение числа погибших пассажиров по видам ДТП



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

¹ Суммарное число погибших и раненых.





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

Более чем в десятой части (11,6%, или 5 165) ДТП (-0,8%) пострадавшие пассажиры располагались на месте, не оборудованном ремнем безопасности. В таких ДТП погибли 104 (-1,9%) и ранены 6 852 (+1,6%) непристегнутых пассажира. Более трех четвертей (73,4%, или 5 071) пострадавших пассажиров передвигались в автобусах, десятая часть (9,9%, или 686) – в легковых ТС (рис. 5.4).

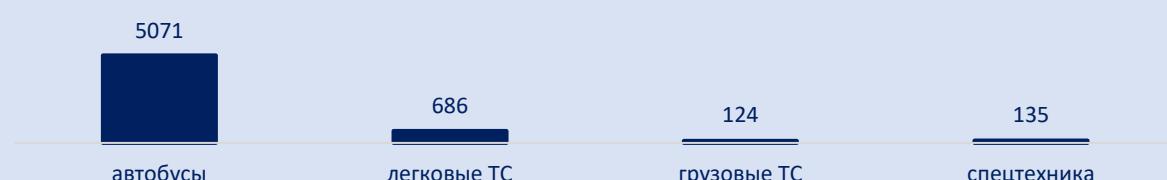


Рис. 5.4. Число пострадавших пассажиров, у которых отсутствовала возможность пристегивания в зависимости от типа ТС

В легковых ТС, с года выпуска которых прошло до 10 лет включительно, среднее значение доли погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась, составило 20%. В ТС, имеющих большие сроки эксплуатации, долевые значения погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, увеличиваются по мере увеличения сроков эксплуатации, достигая значения 33% для ТС, с года выпуска которых прошел 21 год и более (рис. 5.5)¹.



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

Почти половина (47%) погибших пассажиров легковых ТС, располагавшихся на заднем сиденье по центру, не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась. Реже всего пренебрегают обязанностью использования ремня безопасности лица, располагающиеся в ТС на передних сиденьях, доля погибших водителей, не пристегнутых ремнем безопасности, составила 20,9%, пассажиров – 17,9% (рис. 5.6). Таким образом, можно предположить, что

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



наиболее часто пассажиры легковых ТС не используют ремень безопасности при нахождении на задних сиденьях, в особенности по центру.

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

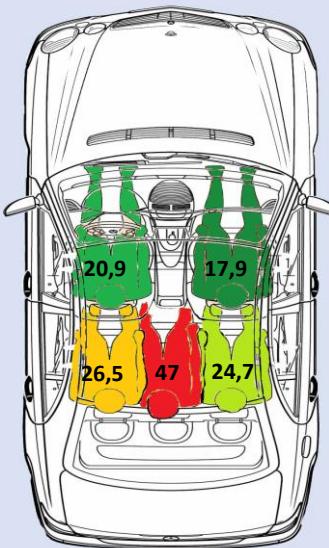
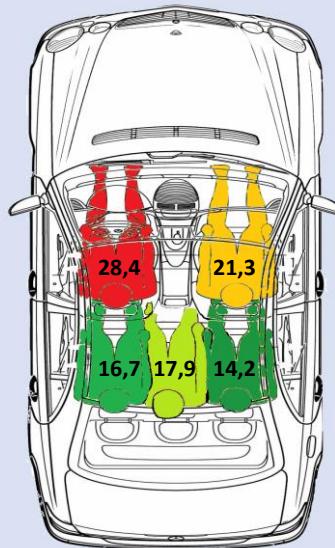
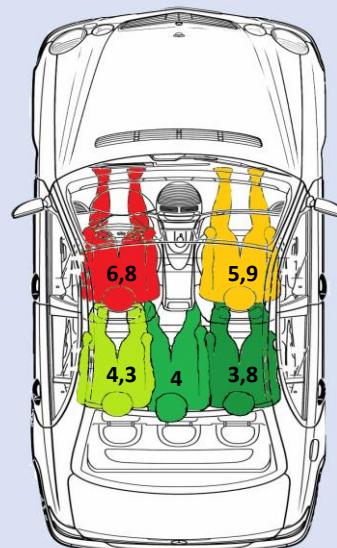


Рис. 5.6. Доля погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, на конкретном месте в салоне ТС, от всех погибших водителей и пассажиров, располагавшихся на соответствующем месте (%)

Лица более молодого возраста чаще пренебрегают обязанностью использования ремня безопасности при передвижении в ТС. Среди погибших водителей и пассажиров в возрасте 16-17 лет, находившихся в салоне ТС, доля не пристегнутых ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась, составляет 42%. В старших возрастах доля погибших, не пристегнутых ремнем безопасности, снижается по мере увеличения возраста погибших. Наименьшее значение зафиксировано среди лиц в возрасте 55 лет и старше, среди которых доля не пристегнутых погибших составляет только 17%¹ (рис. 5.8).



не пристегнут



пристегнут

Рис. 5.7. Тяжесть последствий для водителей и пассажиров в зависимости от использования ремня безопасности



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

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



В 2024 году значительно возросли показатели аварийности с пассажирами мототранспорта. В 2 372 (+19,3%) таких ДТП погибли 135 (+3,9%) и получили ранения 2 320 (+19,9%) человек. Две трети (67%, или 1 589) данных происшествий совершены по вине водителей мототранспорта, на них приходится 71,1% (96) погибших и 66,9% (1 552) раненых пассажиров мототранспорта.

В 2024 году зарегистрировано 1 055 (+25%) ДТП, в которых пассажиры мототранспорта не использовали мотошлем. В данных происшествиях погибли 82 (+13,9%) и ранены 1 016 (+24,4%) допустивших данное нарушение пассажиров.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

6. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

В 2024 году снизились основные показатели аварийности в ДТП, связанных с наездами на пешеходов. Количество ДТП снизилось на 1,6% (34 367), число погибших и раненых пешеходов на 2 (3 326) и 1,8% (32 184) соответственно. Наезды на пешеходов по-прежнему характеризуются одним из самых высоких показателей тяжести последствий (9,4), что обусловлено их наибольшей уязвимостью по сравнению с другими участниками дорожного движения.



Рис. 6.1. Динамика основных показателей аварийности наездов на пешеходов

Как и ранее, наезд на пешехода является вторым по массовости видом происшествий (26%), на который приходится практически четверть (23,1%) от общего числа погибших в ДТП. Однако доля погибших, являвшихся пешеходами, на протяжении последних семи лет снижается (рис. 6.2).

В 2024 году в 32 субъектах зафиксировано снижение основных показателей аварийности рассматриваемого вида ДТП (в 2023 году – в 24 регионах), в 18 регионах и на федеральной территории «Сириус» произошел рост (в 2023 году – в 16 регионах) (табл. 6.1).

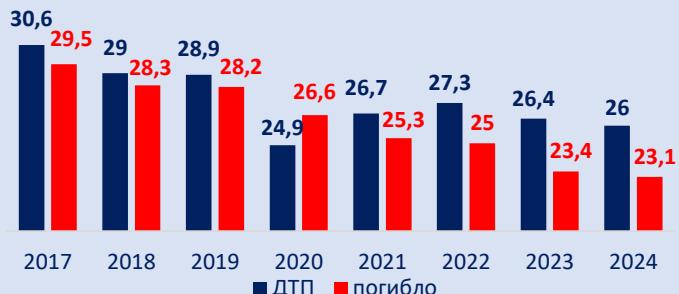


Рис. 6.2. Удельный вес наездов на пешеходов и погибших в них от их общего числа

Таблица 6.1
Регионы и федеральная территория, в которых произошел рост основных показателей аварийности, связанной с наездами на пешеходов

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ	Тяжесть последствий
Кабардино-Балкарская Республика	140	+12,9	31	+63,2	120	+10,1	20,5
Республика Калмыкия	116	+14,9	14	+75	109	+14,7	11,4
Республика Карелия	154	+29,4	11	+10	153	+39,1	6,7
Республика Северная Осетия - Алания	217	+30,7	23	+76,9	203	+26,1	10,2
Удмуртская Республика	388	+8,7	44	+2,3	357	+10,2	11,0
Красноярский край	719	+3,3	63	+21,2	670	+1,5	8,6



Астраханская область	329	+8,2	20	+25	324	+6,6	5,8
Владimirская область	401	+1,5	52	+23,8	373	+1,4	12,2
Ивановская область	286	+21,7	30	+3,4	265	+23,3	10,2
Костромская область	193	+24,5	11	+37,5	189	+26	5,5
Ленинградская область	440	+9,2	73	+37,7	379	+3	16,2
Магаданская область	30	+42,9	4	+300	28	+33,3	12,5
Новгородская область	148	+10,4	15	+15,4	137	+9,6	9,9
Новосибирская область	966	+3	73	+2,8	930	+3,6	7,3
Томская область	145	+2,8	19	+11,8	130	+2,4	12,8
Челябинская область	1 054	+3,5	90	+16,9	1 009	+2,7	8,2
г. Москва	3 058	+17	150	+10,3	2 989	+17,1	4,8
г. Санкт-Петербург	1 620	+8,9	68	+4,6	1 586	+8,6	4,1
Федеральная территория «Сириус»	26	+44,4	3	---	24	+33,3	11,1

Наибольший удельный вес погибших пешеходов среди всех погибших в регионе отмечается в г. Москве (43,4%), г. Санкт-Петербурге (45,9%) и г. Севастополе (43,5%).

Почти в трех четвертях наездов на пешеходов (71,4%, или 24 534, +0,8%) виновными признаны водители ТС, более чем в трети (33,8%, или 11 614, -5,5%) – пешеходы¹. В двух третях (66,5%, или 2 211, -2,6%) случаев гибели пешеходов была установлена их собственная вина. Тяжесть последствий таких ДТП составила 18,7, что практически в три раза превышает аналогичный показатель для наездов на пешеходов по вине водителей (6,1) (рис. 6.3).



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

Время совершения наездов на пешеходов

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



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

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



В темное время суток произошло более трети (37,2%, -5,6%, 12 798) наездов на пешеходов, доля числа погибших составила более двух третей (67%, 2 227, -2,5%) от всех погибших в таких ДТП. Показатель тяжести последствий ДТП в темное время суток (16,8) почти в 3,5 раза превышает аналогичный показатель для происшествий в светлое время суток (4,9) (рис. 6.5).

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

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 200-239 погибших в месяц. Стремительный рост начинается с августа, достигая своего пика в октябре с числом погибших 441 человек, что двукратно превышает средние показатели первой половины года. Снижаться число погибших при наездах на пешеходов начинает с ноября с появлением снежного покрова, а также в соответствии с общей тенденцией аварийности, связанной со снижением транспортной активности (рис. 6.6).

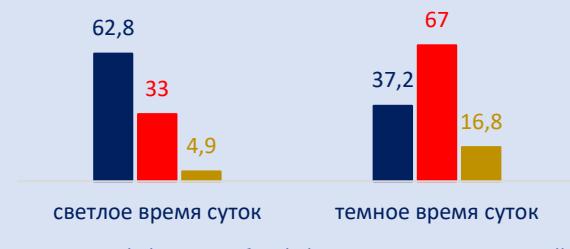


Рис. 6.5. Распределение показателей аварийности в зависимости от освещенности

Таблица 6.2

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

	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59
июль	6,5	13,3	17,7	17,8	22,0	20,2	19,3	18,6	16,8	17,3	17,2	22,2	22,7	24,8	22,2	21,7	24,0	20,4	18,4	16,9	15,5	11,8	4,5	8,4
август	11,7	16,3	18,5	19,3	22,3	21,7	20,1	20,0	17,7	17,8	22,1	22,1	24,8	26,0	26,5	27,2	26,7	22,8	17,1	16,4	12,6	10,7	9,4	8,3
сентябрь	19,4	24,3	23,1	21,6	24,1	26,0	23,6	23,4	21,8	24,7	22,2	27,7	26,1	30,8	29,1	30,4	21,1	18,3	14,9	13,0	15,7	14,3	13,3	23,3
октябрь	34,4	36,3	26,8	22,0	23,5	26,0	28,1	23,4	24,7	26,3	29,2	36,4	44,9	44,8	34,9	32,7	27,5	24,2	17,3	13,9	11,2	15,7	17,6	21,9
ноябрь	37,9	44,1	30,6	22,6	25,4	26,9	27,7	30,2	24,5	24,1	35,2	50,9	46,7	41,9	36,9	32,1	23,8	21,3	17,7	22,1	14,5	16,3	6,9	29,7
декабрь	31,2	47,2	36,4	27,0	20,5	21,0	25,7	24,6	26,4	26,0	33,3	40,9	41,4	38,7	33,1	26,4	22,9	23,8	13,7	18,7	12,6	16,5	8,1	14,2
январь	29,1	38,6	28,1	18,1	21,3	25,4	25,7	26,4	23,9	26,4	29,3	35,0	36,5	32,4	30,1	28,2	19,4	17,6	21,1	14,4	14,5	18,6	19,4	18,6
февраль	32,2	34,9	29,8	29,1	25,2	30,4	27,5	34,4	28,3	26,0	31,6	34,6	38,2	38,9	30,8	30,7	18,2	15,8	13,9	3,8	14,5	8,5	22,4	17,5
март	21,5	25,0	29,1	25,9	23,7	29,6	29,7	31,5	30,8	26,8	33,3	37,2	30,3	37,0	40,5	35,5	30,0	21,6	20,3	10,7	23,5	10,8	16,7	13,9
апрель	17,4	24,8	27,2	23,5	24,6	25,0	27,5	27,1	23,4	26,5	27,7	30,0	29,9	28,9	31,5	30,3	28,1	23,0	21,8	10,7	20,8	16,0	11,0	15,6
май	12,2	21,4	22,1	22,7	23,0	21,7	26,7	24,1	22,2	25,3	26,0	27,3	27,3	27,9	28,2	26,8	21,5	19,0	16,3	15,5	12,8	15,0	3,9	8,4
июнь	10,5	16,2	19,1	18,5	21,9	24,7	21,5	18,7	18,8	19,0	21,4	21,6	24,7	24,5	24,8	25,2	22,3	23,0	22,0	13,8	15,3	8,6	7,8	6,5

Таким образом, начиная с июля, когда начинается помесечное увеличение аварийности, связанной с наездами на пешеходов, целесообразно усиливать меры профилактической работы. При этом 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. 6.7).



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

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».



Наибольшее число наездов на пешеходов (76,5%) приходится на будние дни недели (рис. 6.8). При этом наибольшее число погибших приходится на пятницу (16,6%, или 553) и субботу (15,9%, или 530). Более высокие значения тяжести последствий рассматриваемого вида ДТП отмечаются в выходные дни (суббота – 11,5, воскресенье – 12,4).

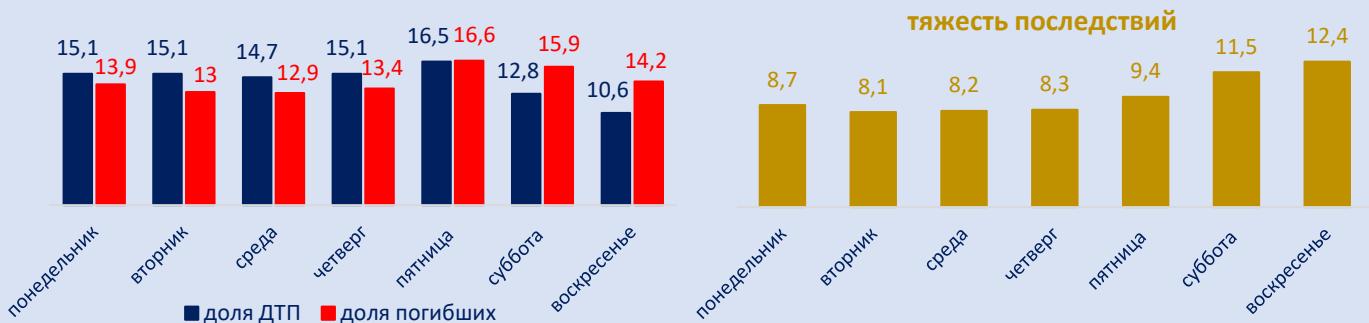


Рис. 6.8. Динамика наездов на пешеходов по дням недели и тяжесть последствий

При этом в зависимости от дня недели временные интервалы рассматриваемых происшествий имеют некоторые особенности. В будние дни более высокий удельный вес наездов на пешеходов от общего количества происшествий наблюдается утром (с 07:00 до 09:00) и вечером (с 17:00 до 22:00), что может быть связано с транспортной активностью граждан в периоды передвижения на работу и домой. В выходные дни утром не наблюдается высоких долевых значений, а в вечернее время интервал наибольшего числа наездов смещается на более 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	23,3	32,3	26,7	23,1	25,7	26,5	28,6	26,1	22,8	26,5	27,8	33,5	33,5	35,7	31,0	29,6	24,0	22,7	18,1	13,9	17,1	8,7	10,8	16,1
вторник	27,4	33,9	27,4	25,9	24,0	25,1	26,9	27,6	23,0	26,4	29,6	34,5	35,0	34,1	30,2	27,1	25,8	20,6	16,0	12,6	13,9	13,5	6,5	15,4
среда	21,4	34,1	27,6	23,6	25,2	28,1	25,8	26,1	24,5	23,3	28,8	35,1	37,0	34,5	31,8	27,0	23,6	23,0	17,1	13,1	11,2	11,5	10,8	10,8
четверг	27,2	35,3	28,8	24,2	23,9	25,9	25,8	26,4	25,7	24,6	27,1	34,3	35,9	35,6	31,6	29,6	25,5	21,7	14,4	12,0	12,5	9,0	11,3	15,7
пятница	26,3	31,9	28,7	23,7	24,5	27,4	26,6	26,5	24,1	26,3	28,8	33,2	35,0	32,9	31,9	29,3	21,4	22,8	19,7	13,6	12,2	14,0	8,3	15,9
суббота	19,5	18,5	17,5	16,6	18,9	21,2	21,5	21,4	20,5	19,9	22,6	24,4	29,2	28,8	28,3	29,8	25,0	20,2	18,6	16,4	16,4	15,2	11,2	13,6
воскресенье	14,4	14,4	15,8	13,5	17,5	16,8	18,2	17,0	18,6	17,2	20,5	26,0	24,8	29,3	27,0	26,2	22,8	17,9	19,5	17,6	16,1	16,1	13,2	15,1

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 (5,6), практически в два раза ниже, чем аналогичный показатель для происшествий без наличия СВЭ (10,9). В случае отсутствия освещения тяжесть последствий наездов на пешеходов, использующих СВЭ (4,2), более чем в шесть раз ниже, чем при отсутствии СВЭ (28,4) (рис. 6.9).





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

Места совершения наездов на пешеходов

Наибольшее количество наездов на пешеходов (83,8%, или 28 799) совершается в населенных пунктах городского типа, на эти происшествия приходится более половины от всех погибших пешеходов (54,9%, или 1 825). Стоит отметить, что доля погибших 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 5,4% (1 858) ДТП приходится 26,4% (879) погибших. Наезды в этих местах имеют очень высокую тяжесть последствий, в них погибает практически каждый второй из пострадавших пешеходов (рис. 6.10).

В НП городского и сельского типов в большем количестве наездов виновными признаны водители (74 и 66,9% соответственно). Вне НП, напротив, почти три четверти (74,2%) наездов происходит по неосторожности самих пешеходов (рис. 6.11). В этой связи необходимо отметить, что на автомобильных дорогах вне НП создано меньше пешеходной инфраструктуры.



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



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

Распределение показателей аварийности по дорогам различного статуса свидетельствует, что наибольшая доля наездов на пешеходов (87,8%, или 30 170) и погибших в них (55,4%, или 1 842) зафиксирована на автомобильных дорогах местного значения, что обусловлено тем, что данные дороги в основном являются улицами НП. На федеральные автомобильные дороги приходится практически пятая часть погибших пешеходов (18,5%, или 614), на региональные и межмуниципальные дороги –



четверть (25,9%, или 863). Тяжесть последствий ДТП на федеральных (41,7) и региональных дорогах (30,8) более чем в 5 раз превышает аналогичный показатель для автомобильных дорог местного значения (5,9).

При этом более половины погибших на РиММАД (52,1%, или 450) и практически две трети погибших на ФАД (61,7%, или 379) приходится на участки, проходящие вне НП, при том что на данных участках РиММАД и ФАД совершена меньшая доля ДТП (37,9 и 46,6% соответственно). Показатель тяжести последствий наездов на пешеходов на участках данных дорог вне НП в два раза выше, чем на участках в НП (рис. 6.12). В то же время необходимо заметить, что тяжесть последствий наездов на участках данных дорог в НП более чем в 2,5 раза превышает общий показатель тяжести наездов на пешеходов в НП (9,4).



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

На пешеходных переходах совершено 14 510 (-1,9%) наездов на пешеходов, что составляет 42,2% от общего количества наездов, на них приходится 23,3% (775, +7,6%) погибших. Вне пешеходных переходов произошло более половины наездов (57,8%, или 19 857), на которые пришлось более трех четвертей (76,7%, или 2 551) погибших пешеходов. Тяжесть последствий при наездах вне пешеодного перехода (12,5) более чем в два раза превышает аналогичный показатель для происшествий на пешеходном переходе (5,1) (рис. 6.13).

На территории Российской Федерации расположено 333 439 (+10,2%) наземных пешеходных переходов, из которых 19% – регулируемые и 81% – нерегулируемые¹.

Более двух третей (70%, или 10 138, -1,7%) наездов на пешеходов на пешеходных переходах произошло на нерегулируемых переходах. В таких происшествиях погибли почти две трети (64,5%, или 500, +2%) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах (рис. 6.14).



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

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





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

Почти две трети от всех наездов на пешеходов, совершенных на пешеходном переходе, произошли на тех пешеходных переходах, которые расположены за пределами перекрестка (61,2%), в его пределах – более трети (38%). 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 (3,8), в полтора раза ниже, чем на переходах, расположенных вне перекрестков (5,9) (рис. 6.15).

Более половины (53%) 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 (78,3%). Из всех наездов при движении ТС в прямом направлении несколько большая доля приходится на случаи, когда ТС уже пересекло перекресток (29,3% от общего количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных в пределах перекрестков).

В 46,9% 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 (6,2) отмечена при наездах, совершенных при движении ТС в прямом направлении после пересечения перекрестка (рис. 6.16).



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



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



Из общего числа наездов на пешеходов вне пешеходных переходов в большинстве случаев (34,6%) пешеход двигался перпендикулярно проезжей части, на эти ДТП приходится и наибольшая доля погибших (35,4%). Высокая тяжесть последствий отмечается при наездах на пешеходов, когда пешеход двигался в попутном направлении (16,4) или стоял на проезжей части спереди по отношению к ТС (19,6) (рис. 6.17).



Рис. 6.17. Распределение основных показателей аварийности в зависимости от направления движения пешехода при наездах вне пешеходного перехода¹

Факторы, оказывающие влияние на дорожное движение

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. 6.18).

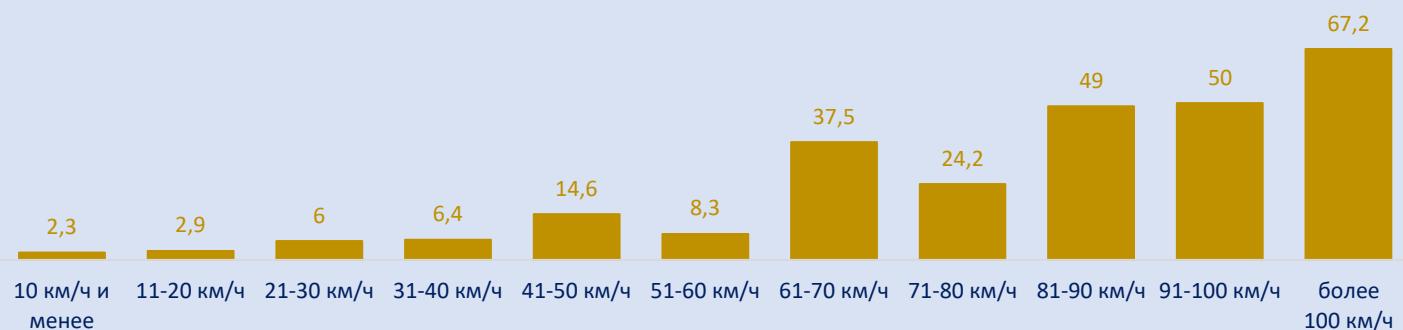


Рис. 6.18. Тяжесть последствий при наездах в зависимости от установленного ограничения скорости движения ТС

Для обеспечения безопасности пешеходов активно применяются средства успокоения движения, технические средства организации дорожного движения и объекты УДС, включая пешеходные переходы и искусственные неровности.

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.

При проведении оценки эффективности влияния технических средств организации дорожного движения, используемых для повышения безопасности пешеходных переходов, установлено,

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

что наиболее низкий показатель тяжести последствий зафиксирован на участках, оборудованных искусственными неровностями (3,1). Достаточно высокая тяжесть последствий отмечается при наездах на пешеходов на пешеходных переходах, оборудованных светофорами, которые работали в режиме желтого мигания¹ (15,2), а также шумовыми полосами (27,3) (рис. 6.19).



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

Сравнение показателей дорожно-транспортного травматизма пешеходов в зависимости от способов регулирования движения на пешеходных переходах показывает, что из всех наездов на пешеходов на пешеходных переходах наибольшая тяжесть последствий фиксируется на переходах, оборудованных светофорами, работающими в момент ДТП в режиме желтого мигания. При этом в темное время суток тяжесть последствий на таких переходах (22) более чем в два раза выше, чем на переходах со светофором, работающим в штатном режиме (8,7) (рис. 6.20).

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

Если в ясную погоду погибшие пешеходы составляют пятую часть (20,7%, или 1 901) от общего числа погибших в ДТП, то в дождь и пасмурную погоду – около трети (32,5 и 29% соответственно). В туман зафиксирован высокий показатель тяжести последствий, в таких ДТП погиб практически каждый четвертый пострадавший пешеход (рис. 6.21). Указанное свидетельствует, что в условиях дождя и пасмурную погоду пешеходам необходимо принимать дополнительные меры для того, чтобы быть видимыми для водителей.



Рис. 6.20. 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. 6.21. Удельный вес погибших при наездах на пешеходов от общего числа погибших в ДТП 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 (43,5%, или 10 666), на эти происшествия приходится и наибольшее число погибших пешеходов по вине водителей (524, или 33,7%). Практически треть (513, или 32,9%) погибших по вине водителей пешеходов приходится также на наезды, произошедшие из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения или превышения установленной скорости (рис. 6.22).



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

При этом, несмотря на внушительную долю ДТП по причине нарушения правил проезда пешеходных переходов и непредоставления преимущества в движении пешеходам, тяжесть последствий таких ДТП характеризуется одним из самых минимальных значений (4,7 и 2,8 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 предупреждают участников об их вероятном контакте друг с другом и заставляют снизить скорость движения для большей внимательности и предусмотрительности.

Наибольшее же значение тяжести последствий приходится на ДТП по причине выезда на полосу, предназначенную для встречного движения (15,8), а также нарушения правил обгона (31,8). 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 (32,9) погибших пешеходов из-за допущения водителем несоответствия скорости конкретным условиям движения (рис. 6.23).





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

В 23,7% (5 822) наездов на пешеходов, совершенных по вине водителей ТС, водители оставляли место ДТП, на такие происшествия приходится 14,7% (229) от всех погибших по вине водителей пешеходов. Среди других наиболее распространенных видов ДТП такая тенденция не наблюдается (рис. 6.24).

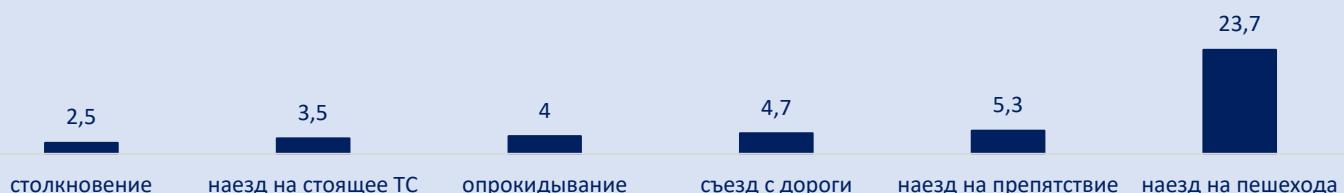


Рис. 6.24. Удельный вес ДТП, когда виновные водители оставляли место происшествия, от всех ДТП конкретного вида

Из общего количества наездов на пешеходов, произошедших из-за нарушения ПДД пешеходами, большая часть (36,9%, или 4 289) произошла из-за перехода через проезжую часть вне пешеодного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеодного перехода, а также из-за перехода в неустановленном месте при наличии в зоне видимости перекрестка (14,9%, или 1 728).

Несмотря на незначительную долю ДТП (12,6%), высокая доля погибших при наездах на пешеодов по неосторожности самих пешеодов отмечается при нахождении на проезжей части без цели ее перехода (26,8%, или 593), 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 4,3%, а удельный вес погибших при таких наездах в два раза выше (10,4) (рис. 6.25). На такое нарушение приходится и более высокий показатель тяжести последствий (45,2). Так же высокое значение показателя тяжести последствий отмечается при наездах, когда пешеод находился на проезжей части без цели ее перехода (39,7).

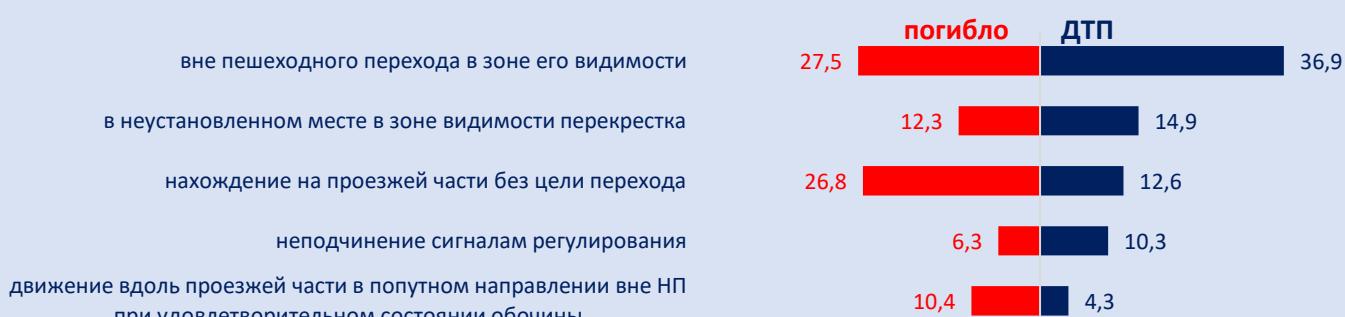


Рис. 6.25. Распределение удельного веса ДТП и погибших в них из-за нарушений ПДД пешеодами



7. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

В 2024 году зарегистрировано 23 077 (+7,2%) ДТП, в которых погибли 805 (+2,2%) и получили ранения 25 653 (+7,4%) несовершеннолетних в возрасте до 18 лет¹. Удельный вес таких происшествий по сравнению с предыдущим годом увеличился и составил 17,5% (в 2023 году – 16,3%). При этом тяжесть последствий ДТП с участием несовершеннолетних снизилась (3).

С участием лиц в возрасте до 16 лет² зарегистрировано 18 038 (+4,3%) ДТП, в которых погибли 562 (-8%) и получили ранения 19 736 (+4,5%) детей (рис. 7.1).



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

В 18 субъектах и на федеральной территории «Сириус» 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), а также на федеральной территории «Сириус».

Таблица 7.1

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

	ДТП, кол-во	± % АППГ	Погибло, человек	± % АППГ	Ранено, человек	± % АППГ
Кабардино-Балкарская Республика	68	+11,5	7	+133,3	73	+2,8
Республика Коми	136	+7,9	2	+100	151	+7,1
Республика Северная Осетия – Алания	132	+7,3	6	+100	152	+2,7
Удмуртская Республика	197	+7,1	8	+33,3	207	+9,5
Краснодарский край	818	+7,6	34	+47,8	888	+7,2
Красноярский край	408	+12,4	8	+14,3	434	+11,6
Астраханская область	171	+4,3	7	+40	184	+1,7
Воронежская область	339	+2,7	9	+28,6	377	+3,9
Липецкая область	205	+8,5	8	+300	235	+7,3
Московская область	468	+16,7	32	+128,6	484	+13,9
Оренбургская область	211	+7,7	16	+77,8	225	+7,7
Пензенская область	239	+13,8	4	+100	276	+11,7

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.



Псковская область	126	+35,5	6	+500	135	+32,4
Ростовская область	343	+15,1	25	+8,7	368	+15,4
Смоленская область	85	+21,4	5	+150	91	+21,3
Ярославская область	154	+21,3	7	+16,7	171	+25,7
г. Москва	1063	+23,6	11	+120	1130	+24,7
Ямало-Ненецкий автономный округ	45	+40,6	2	+100	48	+45,5
Сириус	8	+166,7	1	-	7	+75

Наибольшее число погибших детей зарегистрировано в Республике Дагестан (25), Краснодарском (34), Ставропольском (14) краях, Волгоградской (13), Иркутской (14), Московской (32), Оренбургской (16), Ростовской (25), Самарской (13), Челябинской (13) областях.

Распределение показателей аварийности по месяцам соответствовало тенденциям предыдущих лет. Минимальные значения количества ДТП и числа погибших зарегистрированы в январе-марте и декабре. Максимальным количеством ДТП (2 206) и погибших (87) характеризуется август. 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 (15,7%, или 2 824) и субботу (14,7% или 2 657). Наибольшее число погибших зарегистрировано в пятницу и выходные дни (пятница – 17,1% (96), суббота – 19% (107), воскресение – 17,1% (96)). Наибольшей тяжестью последствий ДТП с участием детей характеризуется суббота – 3,2¹ (рис. 7.3).



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

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



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



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

В 8 из 10 ДТП с участием детей виноваты водители ТС. В 2024 году зарегистрировано 14 951 (+6,1%) такое происшествие, в котором погибли 515 (-6.7%) и получили ранения 16 644 (+6,1%) ребенка.

По собственной неосторожности детей¹ зарегистрировано 5 222 (+10,4%) таких ДТП, в которых погибли 115 (+7,5%) и получили ранения 5 174 (+10,4%) ребенка.

Почти в половине (40,3%) всех ДТП с участием детей они являлись пассажирами, в 39,1% – пешеходами, в 14,1% – водителями механических ТС, в 8,7% – велосипедистами. При этом почти две трети (61,4%) погибших детей являлись пассажирами, более пятой части (21,9%) – пешеходами, 11,6% – водителями механических ТС и 5% – велосипедистами (рис. 7.5).

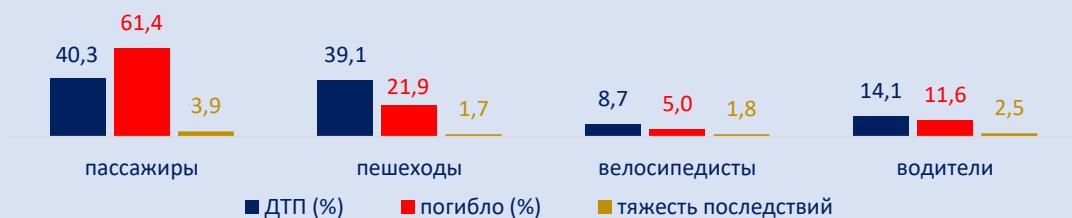


Рис. 7.5. Долевое соотношение количества ДТП и числа погибших детей в зависимости от категории участника дорожного движения

Наибольшей тяжестью последствий для детей характеризуются ДТП, в которых они принимали участие в качестве пассажиров (3,9%).

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.



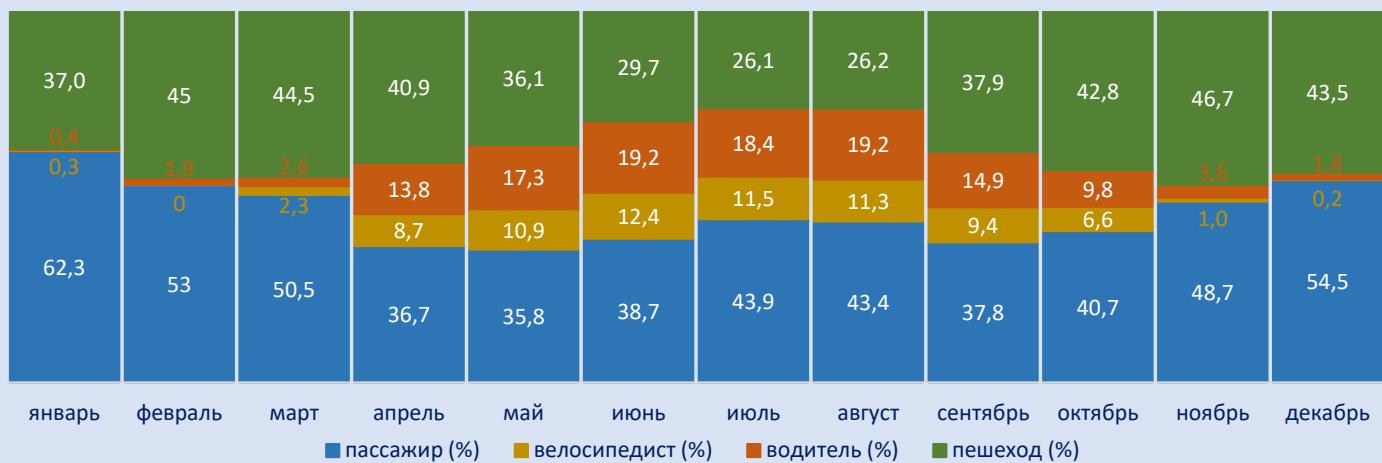


Рис. 7.6. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от месяца

Распределение по дням недели удельного веса пострадавших в ДТП детей, относящихся к конкретной категории участников дорожного движения, показывает, что в рабочие дни доли детей-пассажиров и детей-пешеходов примерно равны. В выходные дни доля пострадавших детей-пассажиров значительно увеличивается, достигая максимального значения в воскресенье (55,8%), доля же пешеходов пропорционально уменьшается (23,5%). Доли велосипедистов и водителей остаются почти равно распределенными на протяжении рабочей 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, что связано с тем, что в этот период несовершеннолетние значительно меньше участвуют в дорожном движении в качестве пешеходов и велосипедистов. Наибольшие значения удельного веса пострадавших детей-пешеходов наблюдаются с 07:00 до 09:00 и с 12:00 до 20:00. Доля пострадавших детей-велосипедистов практически равномерно распределена в течение дня, снижаясь к вечеру. Доля пострадавших детей-водителей поступательно увеличивается к вечеру, достигая максимальных значений в ночное время (рис. 7.8).



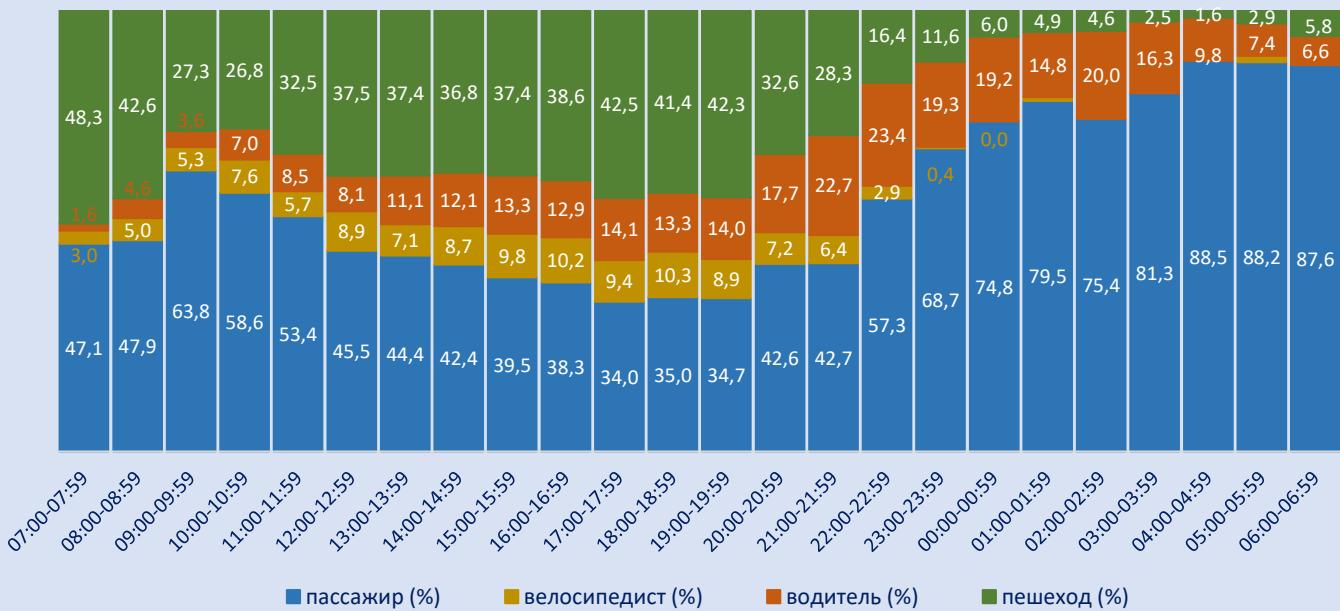


Рис. 7.8. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП детей по категориям участников дорожного движения в зависимости от времени суток

7.1. ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

Почти половину ДТП с пострадавшими детьми (40,3%, или 7 261; +0,1%) составили происшествия, в которых дети участвовали в качестве пассажиров, то есть пассивных участников дорожного движения. При этом на рассматриваемую категорию пришлось почти две трети (61,4%, или 345; -14%) всех погибших в ДТП детей.

Из всех ДТП, в которых в ТС пострадали дети-пассажиры, водители были виновны в 54% случаев. При этом для остальных водителей, перевозивших пассажиров, удельный вес ДТП, произошедших по их вине, составил 61%. Это может свидетельствовать о том, что нахождение ребенка в салоне ТС лишь незначительно повышает дисциплину водителя. При этом доля ДТП, совершенных по вине водителей, перевозивших детей, увеличивается по мере увеличения возраста ребенка. При этом доля ДТП, совершенных по вине водителей, перевозивших ребенка младше одного года, являлись виновными менее чем в половине (48,3%) происшествий с их участием, то водители, перевозившие детей старшего школьного возраста (16-17 лет), являлись виновными почти в двух третях (65,4%) всех происшествий с их участием (рис. 7.1.1).

На 5,1% (1 143) снизилось количество ДТП, при которых зафиксировано нарушение водителями правил перевозки детей (без детских удерживающих устройств или ремней безопасности), число погибших в таких ДТП детей-пассажиров уменьшилось на 28,7% (97), раненых – на 4,1% (1 457). Тяжесть последствий таких происшествий для детей (6,2) более чем в полтора раза выше общего показателя для всех происшествий с пострадавшими детьми-пассажирами (3,9).

Наибольшее число детей-пассажиров, пострадавших в ДТП, перевозились на задних пассажирских сиденьях, слева и справа. На указанные места пришлось 29,9 и 32,3% пострадавших детей

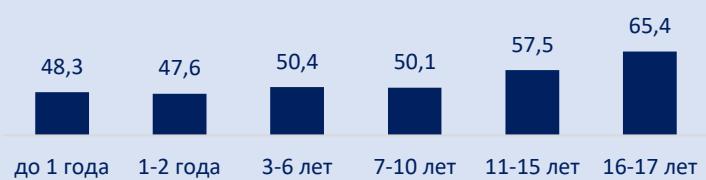
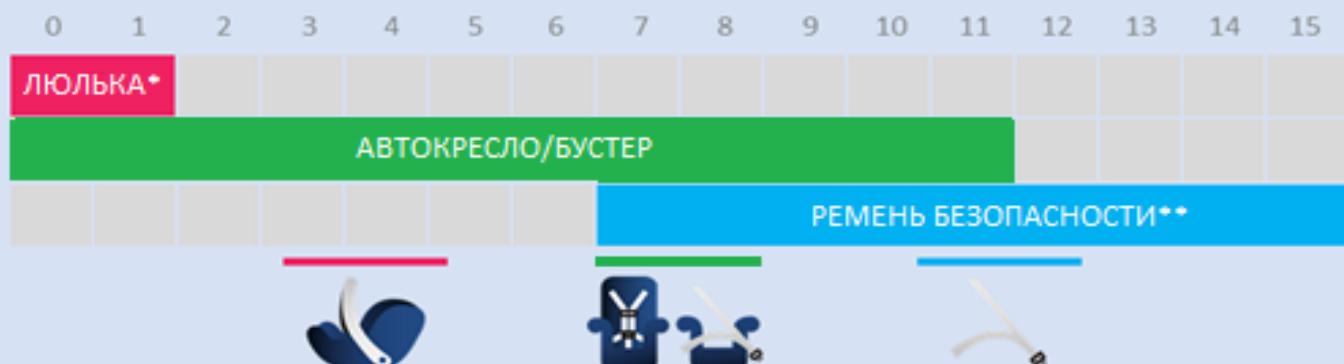


Рис. 7.1.1. Коэффициент виновности водителей ТС в зависимости от возраста ребенка-пассажира, находящегося в момент ДТП в салоне ТС



соответственно. На переднее и заднее пассажирское сиденье по центру пришлось 11,7 и 15,5% соответственно от всех пострадавших детей.

Учитывая нормативно закрепленные правила перевозки детей, целесообразно рассмотреть их в разрезе трех основных возрастных групп: до 7 лет, 7-11 лет, 12 лет и старше (рис. 7.1.2).



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

На каждую из возрастных групп до 7 лет и 7-11 лет пришлось около трети от общего числа погибших детей (29,3 и 31% соответственно), на возраст 12 лет и более – более трети (39,7%) (рис. 7.1.3). Однако показатель социального риска для детей в возрасте 12 лет и старше (1,9) почти в два раза выше показателя социального риска для детей в возрастных группах до 7 лет (1) и 7-11 лет (1,1)¹.

Показатель тяжести последствий для возрастной группы 12 лет и старше (4,4) имеет наибольшее значение по сравнению с другими возрастными группами (до 7 лет – 3,8, 7-11 лет – 3,5) (рис. 7.1.4).

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 устройства².

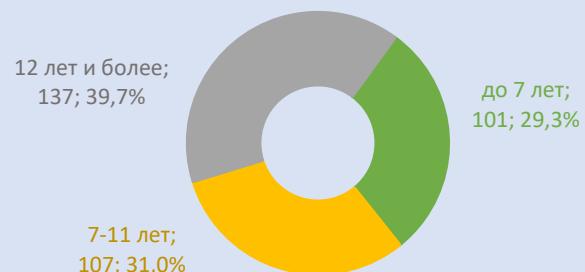


Рис. 7.1.3. Распределение числа погибших детей-пассажиров по возрастным группам

¹ Показатель социального риска рассчитан исходя из численности детей конкретных возрастных групп на 1 января 2024 года.

² Далее – «ДУУ». Далее используются общепринятые категории основных видов ДУУ (люлька, автокресло, бустер), которые также применяются при учете ДТП.





Рис. 7.1.4. 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 2024 году дети-пассажиры данного возраста являлись участниками 4 817 (-2,1%) ДТП, в которых погибли 208 (-20%) детей и 5 490 (-2,8%) получили ранения.

Почти пятая часть пострадавших детей-пассажиров в таких ДТП (19,1%) перевозились с нарушением правил перевозки детей (рис. 7.1.5). Их число таких детей сократилось на 3,5%.

В 2024 году тяжесть последствий ДТП, в которых дети-пассажиры до 12 лет перевозились с нарушением установленных требований, в среднем в 1,5-2 раза выше по сравнению с происшествиями, при которых дети находились в ДУУ или были пристегнуты ремнями безопасности (исключение составили дети, находящиеся в момент ДТП на переднем пассажирском сиденье) (рис. 7.1.6).

Для детей в возрасте до 7 лет, перевозимых в ДУУ на момент ДТП, тяжесть последствий составила 2,7, что почти в два с половиной раза ниже по сравнению с ДТП, в которых дети-пассажиры данной возрастной группы перевозились с нарушением установленных требований (5,8) (рис. 7.1.7).

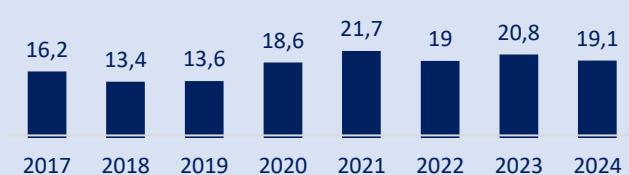


Рис. 7.1.5. Динамика удельного веса пострадавших в ДТП детей-пассажиров до 12 лет, в которых у водителя выявлены нарушения правила перевозки детей, от всех пострадавших детей-пассажиров до 12 лет (%)

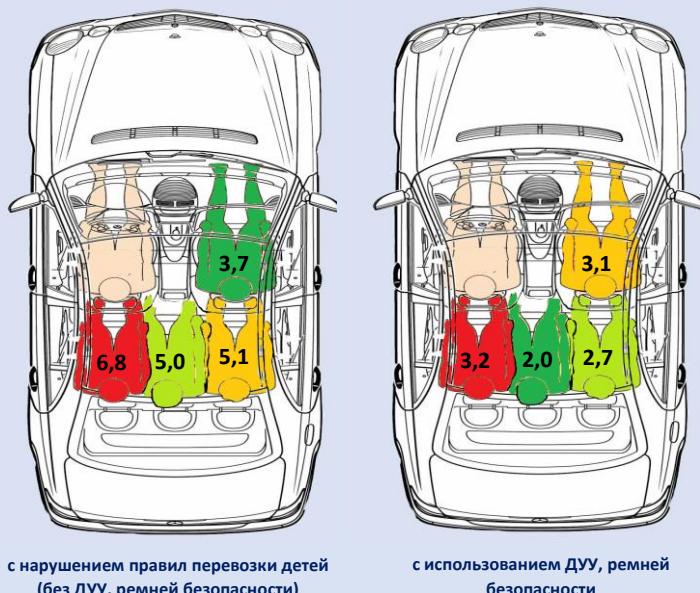


Рис. 7.1.6. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 12 лет в зависимости от места размещения в салоне ТС



При перевозке детей в возрасте 7-11 лет наименьшая тяжесть последствий характерна для происшествий, при совершении которых дети перевозились в автокреслах (2). Наибольшей тяжестью последствий (6,6) характеризуются ДТП, в которых установлены нарушения правил перевозки детей (рис. 7.1.8)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 полтора раза, а на переднем пассажирском сиденье – в четыре раза 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. 7.1.9).

Наименьшей тяжестью последствий для детей-пассажиров в возрасте до 1 года характеризовались ДТП, в которых их перевозка осуществлялась в ДУУ лицом против направления движения ТС (за исключением переднего пассажирского места в салоне ТС), по сравнению с ДТП, в момент совершения которых дети располагались лицом по ходу движения ТС (рис. 7.1.10).



Рис. 7.1.7. Распределение тяжести последствий в зависимости от способа обеспечения безопасности детей в возрасте до 7 лет



Рис. 7.1.8. Распределение тяжести последствий в зависимости от способа обеспечения безопасности детей в возрасте 7-11 лет за 2017-2024 годы

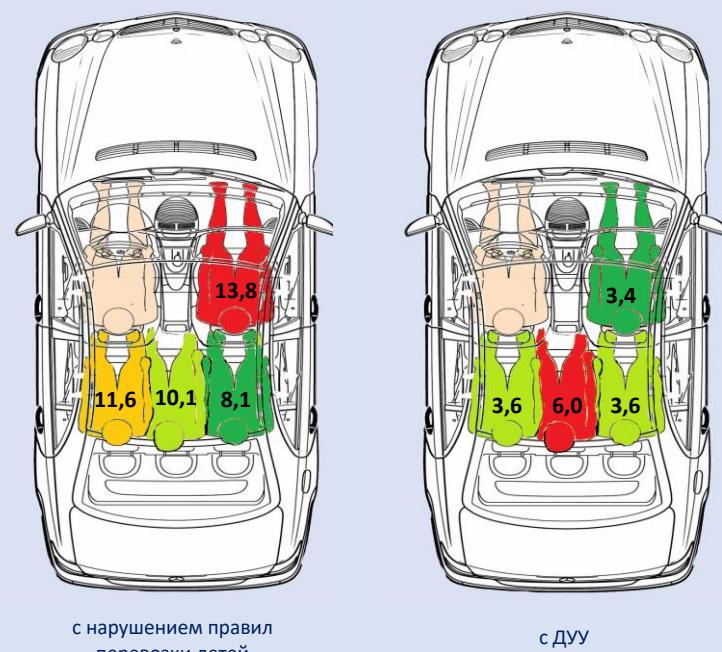


Рис. 7.1.9. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 1 года в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в ТС за 2017-2024 годы

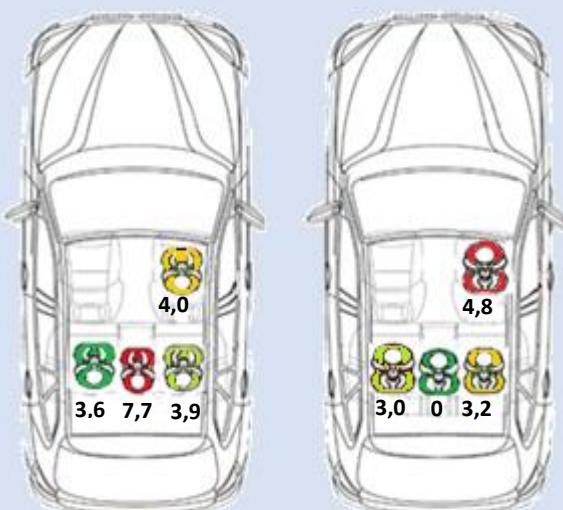
¹ Далее при расчете показателя тяжести последствий использовалось суммарное число погибших и суммарное число раненых в ДТП детей-пассажиров за период с 2017 по 2024 год.



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

При использовании в данной возрастной группе бустера наиболее безопасными местами также являются пассажирские сиденья сзади слева и сзади справа (тяжесть последствий 2,6 и 2,0 соответственно). Наиболее опасным местом размещения детей при использовании бустера является пассажирское сиденье посередине сзади (5,0) (рис. 7.1.11).

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



по направлению движения против направления движения

Рис. 7.1.10. Распределение тяжести последствий ДТП для детей до 1 года в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в ТС за 2017-2024 годы

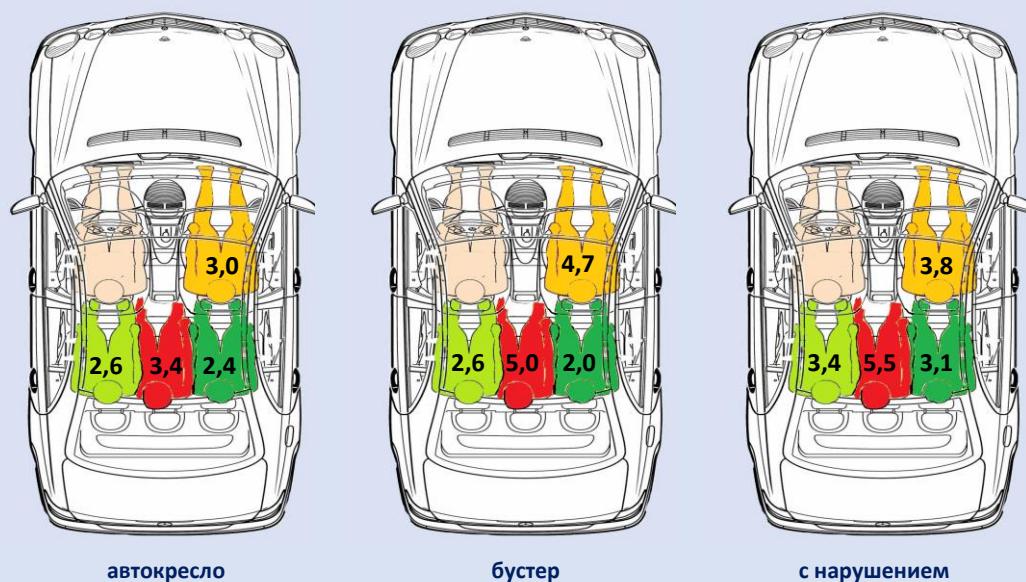


Рис. 7.1.11. Распределение тяжести последствий ДТП для детей в возрасте 1-6 лет в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в салоне ТС за 2017-2024 годы

Для пассажиров в возрасте 7-11 лет наиболее эффективным средством обеспечения безопасности при перевозке является автокресло.

¹ В соответствии с информацией, размещенной на официальном сайте Госавтоинспекции, адаптеры ремня безопасности не являются детскими удерживающими устройствами. По состоянию на 26.05.2020.



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

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.

В таком варианте наиболее безопасным местом размещения ребенка является заднее пассажирское сиденье справа (тяжесть последствий – 2,8) (рис. 7.1.12). Более опасно пристегивание ремнем безопасности на заднем сиденье посередине (тяжесть последствий – 3,9), в том числе по той причине, что в ряде случаев на указанном месте установлены двухточечные ремни безопасности.

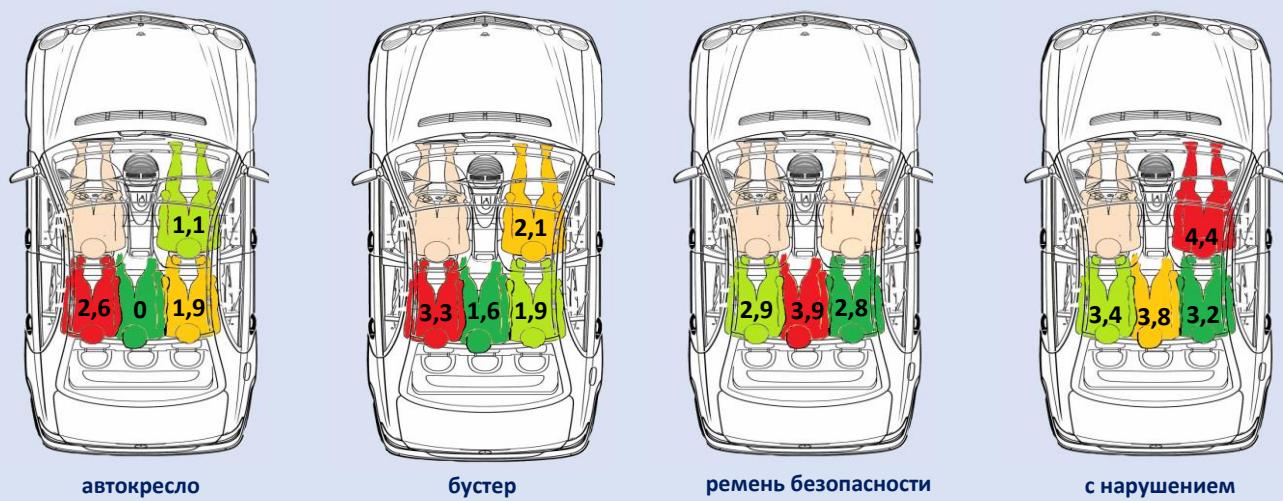


Рис. 7.1.12. Распределение тяжести последствий ДТП для детей в возрасте 7-11 лет в зависимости от способа обеспечения безопасности и места размещения в салоне ТС за 2017-2024 годы

7.2. ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

С участием детей-пешеходов произошло 7 054 (+1,8%) ДТП, в которых погибли 123 (+0,8%) и ранены 7 154 (+2,3%) ребенка. Более чем две трети (69,8%, или 4 926) ДТП произошло по вине водителей ТС, в них погибли 87 и ранены 5 028 детей, что составило 70,7 и 70,3% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов соответственно. По собственной неосторожности детей зарегистрировано 2 411 (-2,2%) ДТП, в которых погибли 53 (+17,8%) и ранены 2 396 (-2,1%) человек. Происшествия, произошедшие по собственной неосторожности детей, характеризуются большей тяжестью последствий (2,2) в сравнении с ДТП по вине водителей ТС (1,7).

Подавляющее большинство (85,9%, или 6 058) ДТП с участием детей-пешеходов произошло в населенных пунктах городского типа, на них пришлось более половины (56,9%, или 70) погибших. В населенных пунктах сельского типа зарегистрировано 12,7% (898) ДТП, на которые пришлось 29,3% (36) всех погибших детей-пешеходов. Вне населенных пунктов произошло только 1,4% (98) ДТП, однако доля погибших составляет 13,8% (17) (рис. 7.2.1).



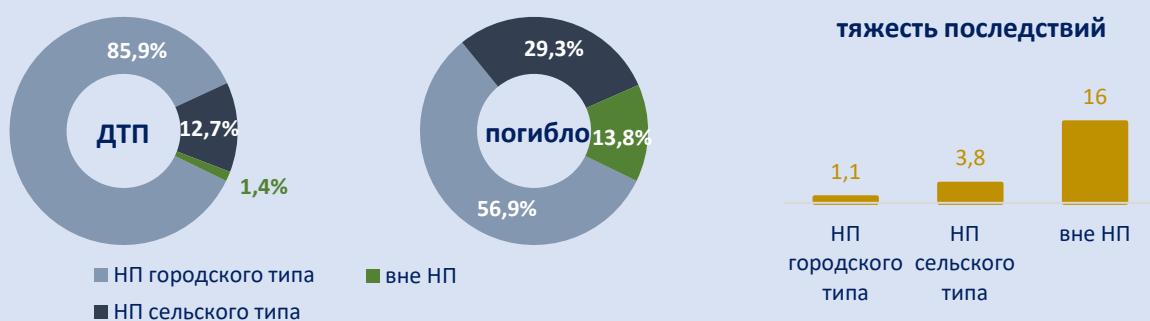


Рис. 7.2.1. Распределение показателей аварийности наездов на детей-пешеходов в зависимости от места совершения

Почти половина (43,2%, или 3 045) ДТП с участием детей-пешеходов произошла на пешеходных переходах, их количество увеличилось на 1,1%. В данных ДТП погибли 47 (+9,3%) и ранены 3 117 (+1,2%) детей, что составило 38,2 и 43,6% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов соответственно. Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов на пешеходных переходах составила 1,5, что ниже тяжести последствий наездов, совершенных вне пешеходных переходов (1,8).

В 69,3% (2 110) случаев наезды на детей на пешеходных переходах по-прежнему происходят на нерегулируемых пешеходных переходах. На эти происшествия пришлось 53,2% (25) от всех погибших детей-пешеходов на пешеходных переходах (рис. 7.2.2).

На регулируемых наземных пешеходных переходах зарегистрировано 935 (+3,2%) наездов на детей-пешеходов, число погибших в таких местах также увеличилось на 69,2% (22).

Подавляющее большинство (90,3%, или 2 749) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями ПДД, допущенными водителями, на такие ДТП пришлось 85,1% (40) погибших детей-пешеходов.

В темное время суток с участием детей-пешеходов произошло 1 570 (+3%) ДТП, что составляет 22,3% от общего количества таких ДТП. В данных происшествиях погибли 47 (+11,9%) и ранены 1 587 (+3,1%) детей, что составило соответственно 38,2 и 22,2% от общего числа погибших и раненых детей-пешеходов. Тяжесть последствий таких ДТП (2,9) почти в два раза выше, чем в ДТП, произошедших в светлое время суток (1,3).

В 80,2% случаев (1 259, +3,7%) наездов на детей в темное время суток они не имели световозвращающих элементов, число погибших детей составило 39 (+34,5%), раненых – 1 263 (+2,9%) (рис. 7.2.3).

Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов, не имевших в темное время суток световозвращающих элементов (3), выше по сравнению с происшествиями, при совершении которых у детей имелись световозвращающие элементы (2,4) (рис. 7.2.4).



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



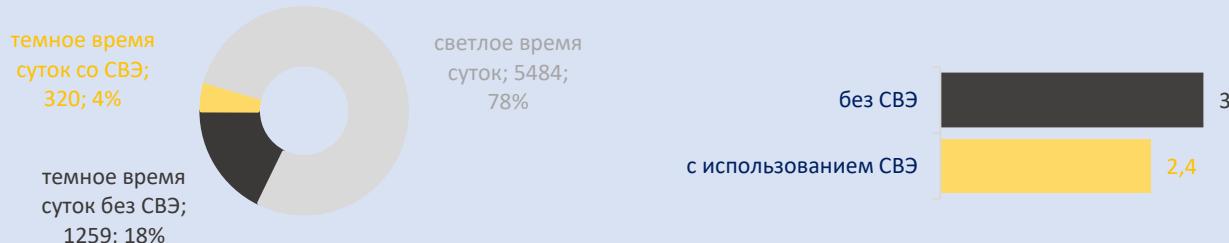


Рис. 7.2.3. Распределение количества наездов на детей в зависимости от освещенности и наличия СВЭ

Рис. 7.2.4. Распределение тяжести последствий ДТП в зависимости от наличия на предметах одежды детей СВЭ

В зависимости от времени суток выделяется два промежутка времени, характеризующихся наибольшим удельным весом наездов на детей-пешеходов от всех происшествий данного вида: утреннее время (с 07:00 до 09:00), когда дети направляются в дошкольные и общеобразовательные организации, и дневное (с 12:00 до 18:00). В летний период наибольшая доля ДТП с участием детей-пешеходов приходится на время с 13:00 до 21:00 (табл. 7.2.1).

Таблица 7.2.1

Распределение удельного веса наездов на детей-пешеходов от общего количества ДТП данного вида по месяцам и времени суток

	январь	5,6	0,0	0,0	0,0	1,9	16,9	22,9	3,0	8,0	18,2	12,8	26,2	30,1	20,4	19,7	19,5	16,2	14,6	4,7	3,8	0,0	6,1	
февраль	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	16,8	15,3	7,8	13,7	15,4	21,0	21,4	22,2	23,3	27,7	26,8	15,7	10,3	9,8	6,7	4,8	0,0	
март	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	20,3	7,5	5,1	14,7	19,7	27,2	24,3	23,8	29,6	26,5	24,3	16,9	9,8	15,2	9,3	0,0	
апрель	2,6	0,0	0,0	7,7	0,0	0,0	29,5	23,2	13,2	5,4	12,6	26,9	33,1	33,3	31,1	36,2	42,6	40,6	32,1	20,8	12,1	9,8	3,2	
май	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	9,1	4,5	21,8	6,5	18,3	17,3	18,3	31,1	29,5	32,3	33,7	40,4	37,1	42,5	43,6	32,0	14,6	7,1	3,0
июнь	4,5	2,9	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0	1,5	9,8	17,1	11,9	17,1	24,5	25,9	26,3	34,5	28,4	39,3	43,5	43,3	38,9	26,8	7,9	4,8
июль	1,6	2,3	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,9	6,6	6,3	12,0	13,6	17,6	21,8	30,8	26,1	33,1	37,0	40,4	41,1	40,5	22,4	10,7	7,8
август	1,7	0,0	8,3	6,7	0,0	0,0	0,0	3,0	6,1	13,2	12,7	17,3	21,0	22,4	30,1	37,5	33,3	31,9	34,2	40,2	19,4	18,4	7,9	5,3
сентябрь	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	4,8	24,1	20,4	8,9	11,2	17,4	26,8	30,8	31,1	35,2	36,8	38,0	35,7	29,1	18,3	10,4	4,0	1,7
октябрь	0,0	9,1	0,0	0,0	0,0	0,0	19,2	21,9	11,1	9,7	13,9	25,7	31,7	28,8	30,8	31,1	28,0	16,4	14,0	10,5	6,6	2,9	3,8	
ноябрь	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,1	15,2	10,0	9,2	11,9	16,3	26,7	33,1	27,7	20,0	22,2	13,8	14,9	9,0	10,9	5,4	1,9	
декабрь	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	18,1	16,1	4,8	7,6	15,7	25,9	26,4	27,2	21,8	24,6	16,9	15,0	9,8	13,0	6,1	1,4	0,0
	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано с участием детей-пешеходов в возрасте 10 лет (783). На этот возраст также пришлось наибольшее число раненых детей (780). Однако максимальное число погибших детей-пешеходов (17) находились в возрасте 14 лет (рис. 7.2.5).

Резкое увеличение количества наездов на 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.



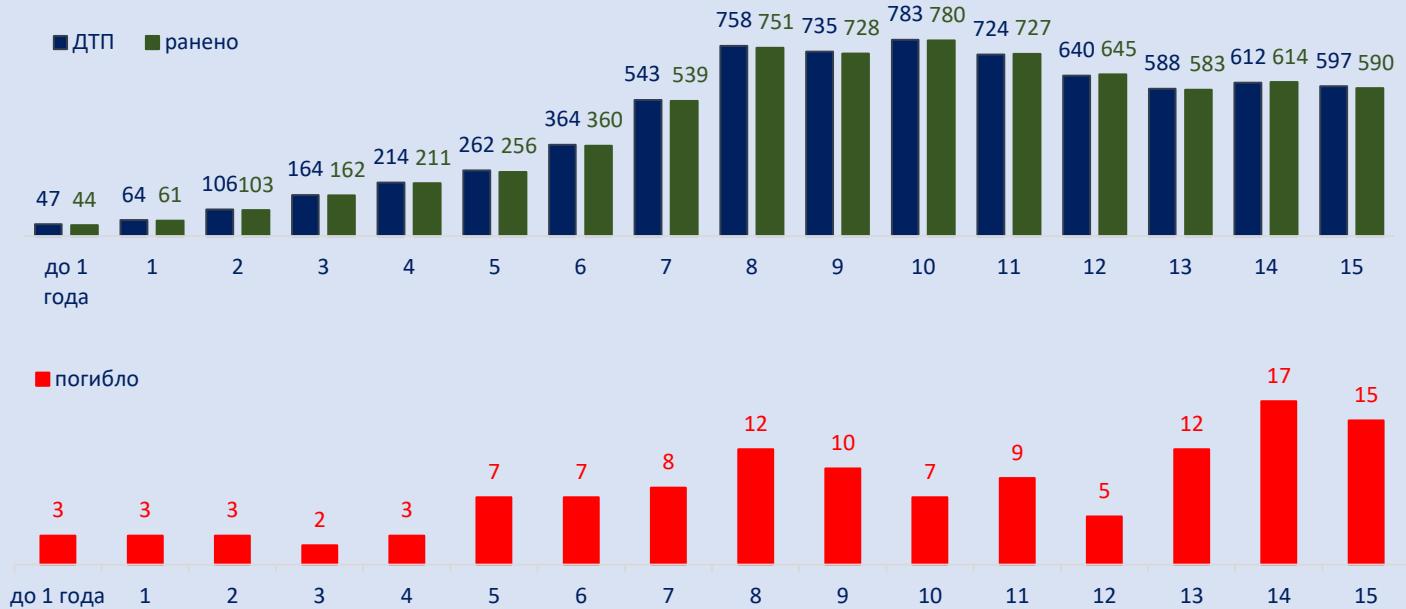


Рис. 7.2.5. Распределение показателей аварийности с участием детей-пешеходов по возрасту в 2024 году

7.3. ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В 2024 году отмечается значительное увеличение количества ДТП (+38,3%, или 2 537), в которых дети являлись водителями механических ТС. Удельный вес среди всех ДТП с участием детей увеличился и составил 14,1%. В таких происшествиях погибли 65 (+25%) и ранен 2 501 (+39,6%) ребенок-водитель. На протяжении нескольких 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



Удельный вес ДТП с участием детей-водителей механических ТС в общей структуре аварийности водителей на протяжении семи лет растет, 2024 год не стал исключением (рис.7.3.2).

ДТП с участием детей-водителей механических ТС в основном происходили в период с апреля по октябрь в промежутке времени с 11:00 до 00:00. При этом наибольшее количество таких ДТП произошло в летний период с 16:00 до 22:00 (табл. 7.3.1).

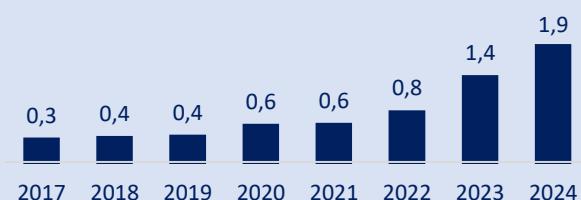


Рис. 7.3.2. Динамика удельного веса ДТП с участием детей-водителей в общей структуре аварийности (%)

Таблица 7.3.1

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

	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	3	0	7	1	2	4	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0			
3	1	0	0	0	0	0	1	0	3	6	2	5	5	6	13	12	26	23	32	29	22	13	12	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0			
4	3	4	0	2	2	1	0	0	6	2	9	12	14	17	17	19	38	47	44	39	36	20	13	4	5	3	4	2	1	0	0	0	0			
5	5	3	4	2	2	0	0	0	2	1	5	5	15	32	33	29	37	60	45	48	48	30	25	14	8	3	5	1	0	0	0	0	0			
6	8	3	5	1	0	1	3	0	2	6	3	13	16	23	34	32	43	48	51	38	34	51	29	10	3	7	0	5	2	1	0	0	0			
7	3	7	0	5	0	2	3	4	3	2	7	14	17	28	34	24	50	55	46	34	49	46	29	14	4	0	0	0	0	0	0	0	0			
8	4	0	3	0	0	0	1	3	7	3	7	8	12	23	17	32	27	33	33	29	37	20	11	2	1	0	0	0	0	0	0	0				
9	1	0	0	1	1	0	0	0	1	2	2	3	6	3	10	17	17	12	19	15	17	17	14	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
10	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	10	4	8	3	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
11	2	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3	3	0	1	0	4	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

В 2024 году более половины (55%, или 1 389) ДТП с участием детей-водителей произошло в НП городского типа, при этом рост ДТП составил 47,1%, более трети (36%, или 904, +27,1%) пришлось на НП сельского типа, вне НП произошло 10% (244, +36,3%) ДТП. Наибольшая доля (48%, или 31) погибших детей-водителей пришлась на НП сельского типа. В НП городского типа зарегистрировано 22% (14) погибших детей-водителей, на места вне НП пришлось 31% (20). Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием детей-водителей, произошедшие вне НП (8,1) (рис. 7.3.3).



Рис. 7.3.3. Распределение показателей аварийности с участием детей-водителей механических ТС в зависимости от места совершения ДТП

Среди всех ДТП, произошедших на конкретных объектах УДС, более трети (38,7%) зарегистрированы на перегонах, более четверти (28,8%) – на нерегулируемых перекрестках, по десятой части – на пешеходных переходах и выездах с прилегающей территории (10,4 и 9,5% соответственно) (рис. 7.3.4).





Рис. 7.3.4. Распределение ДТП с участием детей-водителей в зависимости от конкретного объекта УДС на месте ДТП

Три четверти ДТП с участием детей-водителей приходятся на случаи, в которых они управляли мототранспортом (75,6%, или 1 919 ДТП), количество таких происшествий увеличилось на 31%. В этих ДТП погибли 50 (+22%) детей и 1 896 (+32,4%) получили ранения. При этом почти в половине (46,7%, или 896, +18,4%) таких ДТП дети управляли мопедами или приравненными к ним ТС, в них погибли 17 (-10,5%) и ранены 894 (+20,6%) ребенка-водителя.

Стоит отдельно обратить внимание, что 20 погибших детей-водителей управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарем, не предназначенным для участия в дорожном движении и не подлежащим государственной регистрации, а также 5 погибших детей-водителей управляли квадроциклами.

Почти три четверти ДТП с участием детей-водителей механических ТС происходит по их вине (71,6%) (рис. 7.3.5).

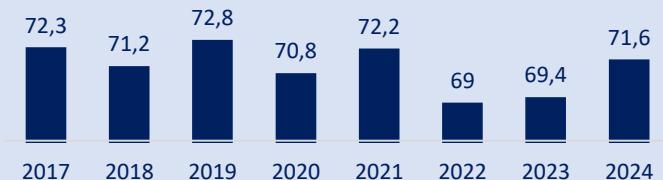


Рис. 7.3.5. Динамика коэффициента виновности детей-водителей (%)

7.4. ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Почти в каждом десятом (8,7%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Количество таких ДТП и число раненых в них увеличилось на 1,8% (1 572) и 1% (1 548) соответственно, при этом число погибших детей-велосипедистов снизилось на 9,7% (28) (рис. 7.4.1).



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

Отмечено снижение показателя тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов по сравнению с предыдущим годом (2023 год – 2, 2024 год – 1,8).

Аварийность с участием детей-велосипедистов характерна для весенне-летнего периода. Наибольшее количество ДТП с участием детей-велосипедистов зафиксировано с мая по август с 12:00 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

январь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
февраль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
март	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	1	1	6	2	1	5	1	0	0	0
апрель	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	2	4	3	6	8	9	10	19	29	13	14	9	0	2
май	0	0	0	0	0	0	0	0	7	5	1	4	6	15	17	17	19	27	25	30	23	17	6	2
июнь	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	5	8	13	29	13	24	21	31	32	40	30	25	16	1
июль	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	12	6	22	19	25	25	28	32	35	26	16	24	4
август	0	1	0	0	0	0	1	0	2	3	7	5	8	9	20	19	33	33	40	42	32	20	5	4
сентябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	3	7	2	11	14	16	14	32	30	31	17	10	3	2
октябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	2	2	5	5	7	8	16	14	19	13	10	2	1	0
ноябрь	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	2	2	1	1	2	1	1	0
декабрь	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59

Почти три четверти (77%, или 1 206) ДТП с участием-детей велосипедистов произошло в НП городского типа, около пятой части (21%, или 325) – в НП сельского типа и только 3% (41) ДТП – вне НП. Почти половина погибших детей-велосипедистов приходится на НП сельского типа (46%, или 13), более трети (39%, или 11) – на НП городского типа), на дороги вне НП пришлась почти шестая часть погибших (14%, или 4) (рис. 7.4.2).



Рис. 7.4.2. Показатели аварийности с участием детей-велосипедистов в зависимости от места совершения ДТП

Наибольшее количество ДТП с участием детей-велосипедистов зарегистрировано на перегонах (24,4%), пешеходных переходах (24%), нерегулируемых перекрестках (22,2%) (рис. 7.4.3).

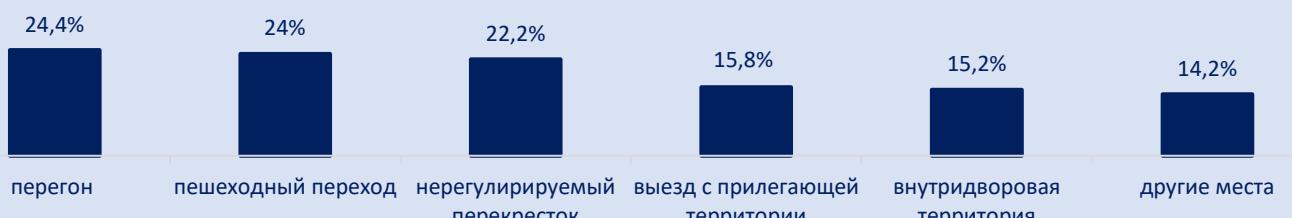


Рис. 7.4.3 Количество ДТП с участием детей-велосипедистов на конкретном объекте УДС

Более чем в половине случаев (57,4%, или 903 ДТП) дети-велосипедисты стали участниками ДТП по собственной неосторожности. На данные происшествия также приходится почти половина (46,4%, или 13) погибших детей и более половины (57,6%, или 892) раненых. Количество таких происшествий и число погибших и раненых в них снизилось на 2.8, 13.3 и 2.9% соответственно.



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

Для контроля (надзора) за дорожным движением в 2024 году использовалось 31,97 тыс. комплексов фотовидеофиксации административных правонарушений, работающих в автоматическом режиме¹, из них 28,12 тыс. стационарных, 2,92 тыс. передвижных и 0,93 тыс. мобильных (рис. 8.1).



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

Большая часть (93%, или 236,6 млн) правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, выявлена в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (рис. 8.2).

С увеличением с 2017 года на 137% количества комплексов ФВФ отмечается рост количества выявленных с их использованием административных правонарушений на 186%. Общее количество ДТП за тот же период сократилось на 22,1%, а число погибших – на 24,5% (рис. 8.3).

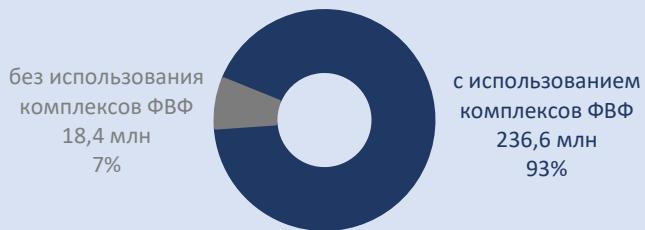


Рис. 8.2. Количество выявленных правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции



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

¹ Далее – «комpleксы ФВФ».



На 10,2% (2 748) отмечается увеличение количества ДТП в местах работы комплексов ФВФ в 2024 году, число погибших в них снизилось на 7% и составило 265 человек, также снизилась тяжесть последствий 6,9.

Для оценки влияния наличия стационарного комплекса ФВФ на возникновение ДТП использован показатель количества ДТП (или погибших) в зонах контроля стационарных комплексов ФВФ на 100 стационарных комплексов ФВФ. С 2017 года показатель по количеству ДТП ежегодно снижался, несмотря на рост абсолютных значений количества ДТП в зоне комплексов ФВФ в 2020 и 2021 годах. Показатель числа погибших на 100 стационарных комплексов ФВФ снижается начиная с 2021 года (рис. 8.4).



Рис. 8.4. Показатели аварийности в местах, контролируемых стационарными комплексами ФВФ

Наиболее часто в местах, контролируемых стационарными комплексами ФВФ, регистрировались столкновение транспортных средств (58% от всех ДТП в зоне ФВФ; 1 585 ДТП) и наезд на пешехода (23%, или 630) (рис. 8.5).

Большинство ДТП в местах работы стационарных комплексов ФВФ регистрировалось в границах НП (82%), что практически соответствует общему распределению ДТП по местам совершения. Однако тяжесть последствий ДТП в местах работы стационарных комплексов ФВФ на дорогах вне НП выше почти в 3 раза, чем в границах населенных пунктов (в НП – 5,1; вне НП – 13,9) (рис. 8.6).



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



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



Поскольку наибольший удельный вес (81,8%) количества выявленных правонарушений с использованием комплексов ФВФ приходится на нарушения скоростного режима движения, целесообразно рассмотреть аварийность в местах их работы, сопоставив с ограничениями скорости.

Две трети ДТП (65,9%) зафиксированы в местах ограничения скорости движения 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 40 км/ч (6,2), 80 км/ч (10,6) (рис. 8.7).



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

Основными причинами ДТП в зонах контроля комплексов ФВФ стали несоблюдение очередности проезда (21,4%), неправильный выбор дистанции (15,3%), несоблюдение скоростного режима¹ (11,8%), нарушение правил проезда пешеходного перехода, включая непредоставление преимущества в движении пешеходу (13,4%), нарушение требований сигналов светофора (9,3%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (4,8%), выезд на полосу встречного движения (4,3%), нарушение правил перестроения (4,1%) (рис. 8.8). На остальные виды нарушений, ставших причинами ДТП в зонах контроля комплексами ФВФ, в среднем пришлось менее 1%².



Рис. 8.8. Удельный вес нарушений ПДД при ДТП, зарегистрированных в зонах контроля комплексов ФВФ, и тяжесть последствий

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.



9. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

По итогам 2024 года после роста в предшествующем году количества ДТП с особо тяжкими последствиями¹ и числа погибших в них (на 17,2 и 34,1% соответственно) отмечается некоторое снижение данных показателей. Количество ДТП снизилось на 2,1%, число погибших – на 7,9%, при этом число раненых увеличилось на 24,4%.

Зарегистрировано 140 ДТП с ОТП, в них погибли 319 человек и получили ранения 1 553. Следует отметить, что количество ДТП с ОТП и число погибших в них меньше, чем в прошлом году, но выше, чем за два предшествующих года.

Доля количества таких ДТП в общем массиве на первый взгляд незначительна и составляет 0,1%, при этом доля числа раненых уже существенно выше и составляет 0,9%, а доля числа погибших – 2,2% (в апреле и июле достигала 3,2 и 3,1%, в январе – 6,6%) (рис. 9.1.). При этом необходимо отметить, что в ряде регионов влияние ДТП с ОТП на общее состояние смертности в ДТП существенно выше. Так, в Рязанской области погибшие в ДТП с ОТП составляют 12,1% от всех погибших в ДТП, в Республике Саха (Якутия) – 9,1%, в Кабардино-Балкарской Республике – 7,5%, в Пензенской области – 7,3%.



Рис. 9.1. Распределение показателей ДТП с ОТП по месяцам

Рост количества таких ДТП наблюдался в январе, апреле, июле, августе, сентябре и декабре, причем в январе и июле – почти в полтора раза. В эти же месяцы (кроме августа) увеличивалось и число погибших. При этом в такие месяцы, как январь, апрель и сентябрь, рост количества ДТП с ОТП и числа погибших в них отмечался и в предшествующем году.

Наибольшее число погибших было зарегистрировано в январе и июле (как и в 2023 году). Максимальной тяжестью последствий ДТП с ОТП характеризовались в январе (как и в 2023 году), мае и ноябре.

Как и в прошлом году, более половины (59,3%) ДТП с ОТП совершены с участием автобусов, при этом на эти ДТП приходится и основная часть раненых (73%). Доля числа погибших от всех погибших в ДТП с ОТП в них несколько ниже и составляет чуть более трети (34,2%), что существенно больше, чем в предшествующем году (26,3%).

¹ В каждом из которых погибли 5 и более либо пострадали (суммарное число погибших и раненых) 10 и более человек. Далее также – «ДТП с ОТП».



10. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

В 2024 году на места ДТП с пострадавшими более чем в двух третях случаев (70,3%) осуществлялись выезды бригад скорой медицинской помощи¹. В остальных случаях, как правило, бригады СМП не прибывали в связи с тем, что зачастую 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 4 раза выше (9,9) аналогичного показателя ДТП, на которые бригады СМП не прибывали (2,5) (рис. 10.1).

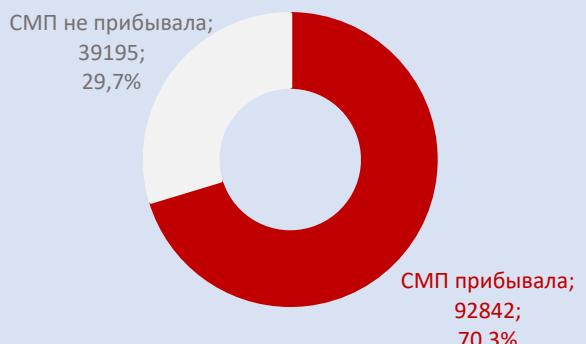


Рис. 10.1. Доли ДТП, на места которых осуществлялся выезд бригад СМП



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

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%. Особенное значение фактор времени играет в отношении серьезно пострадавших³.

В 2024 году в 99,4% случаев бригадам СМП удалось прибыть на места ДТП в течение первого часа с момента происшествия. Однако и в течение первого часа с момента ДТП процент выживаемости пострадавших разнится в зависимости от времени прибытия СМП. В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий пострадавших (9,1). При этом доля случаев прибытия СМП в указанный промежуток времени составляет 85,9%. В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается почти в полтора раза (рис. 10.3).

¹ Далее – «СМП».

² Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

³ URL: <https://www.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4147904> (дата обращения: 22.02.2024).





Рис. 10.3. Распределение доли прибытия бригад СМП по времени

За период с 2017 по 2024 год отмечено постепенное увеличение доли случаев прибытия бригад СМП в течение 20 минут¹ (рис. 10.4).

В ряде регионов наблюдается высокая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут, более чем 95% отмечено в Кабардино-Балкарской Республике (99%), республиках Марий Эл (95,6%) и Северная Осетия – Алания (96,6%), Камчатском крае (99,6%), г. Москве (96,8%), г. Севастополе (95,1%), Ненецком автономном округе (100%) и на федеральной территории «Сириус» (96,2%).

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в Республике Ингушетия (27,8%), Забайкальском крае (68,4%), Ленинградской (69,9%), Тверской (69,9%) областях и Еврейской автономной области (56,3%).

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 (47,5%) из всех выездов бригады СМП прибывали в течение 10 минут, и в этих случаях зафиксирован еще меньший показатель тяжести последствий (8). Доля случаев прибытия в интервале 11-20 мин составила 38,4%, при этом показатель тяжести последствий несколько выше (10,3) (рис. 10.5).

Лучшие показатели прибытия СМП в течение 10 минут наблюдаются в Кабардино-Балкарской Республике (87,8%), г. Москве (74,6%), Ненецком (80%) и Чукотском (75%) автономных округах и на федеральной территории «Сириус» (74,7%).

Чаще всего люди погибали в ДТП на местах происшествий в связи с получением травм, не совместимых с жизнью. На местах происшествий до прибытия СМП погиб 9 141 человек, или 63,5% от всех погибших. После прибытия СМП, но до транспортировки, скончались 610 человек, или 4,2%, при транспортировке в медицинские организации – 501 человек, или 3,5%. В медицинских организациях скончался 4 151 человек, или 28,8% от всех погибших в ДТП (рис. 10.6).

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

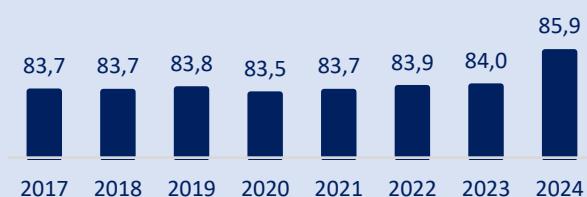


Рис. 10.4. Доля случаев прибытия СМП в течение 20 минут



Рис. 10.5. Распределение доли прибытия бригад СМП в течение 20 минут



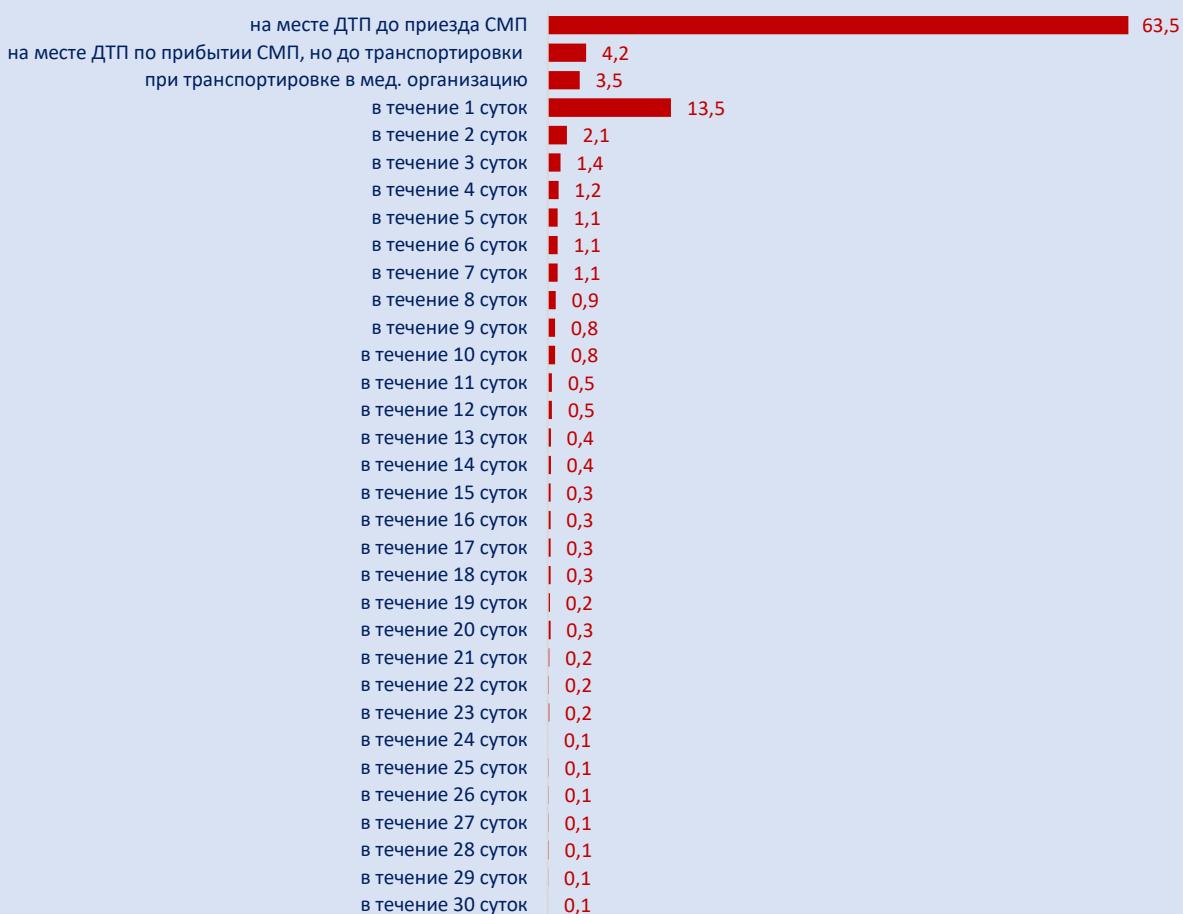


Рис. 10.6. Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти (%)

Доля погибших на месте ДТП до прибытия СМП в случаях, когда доезды бригад осуществлялись в течение 10 минут, составила 57,2%. 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 91,7% случаев. На места ДТП, произошедших вне границ населенных пунктов, СМП прибыла в течение 20 минут только в 69,4% случаев (рис. 10.8). Наибольшая тяжесть последствий (17,3) отмечена в случаях, когда СМП прибывала на места ДТП, произошедших вне НП, более чем через 20 минут (рис. 10.9).



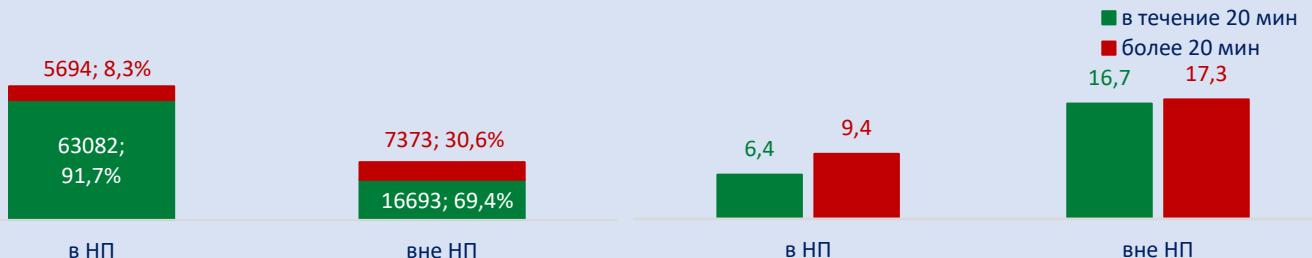


Рис. 10.8. Время прибытия СМП на места ДТП в населенном пункте и вне его границ

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

В случае возникновения ДТП вне НП доля погибших до приезда СМП составляет 72,9%. При этом в зависимости от оперативности прибытия бригад СМП данный показатель меняется незначительно, минимальное значение (71%) 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 прибытия бригад СМП к месту ДТП доля погибших до прибытия СМП значительно увеличивается (при прибытии от 41 до 60 минут – 75%). Возможно предположить, что вне НП доля погибших, мгновенно получивших травмы, не совместимые с жизнью, превосходит такие же случаи в НП, в связи с чем оперативность прибытия СМП в населенных пунктах может оказать большее влияние на выживаемость пострадавших (рис. 10.10). Однако это обстоятельство не отменяет необходимости совершенствования системы оказания помощи пострадавшим в ДТП вне НП и в первую очередь ставит вопрос о необходимости более активного вовлечения лиц, оказавшихся непосредственно на месте ДТП, к немедленному оказанию первой помощи пострадавшим.

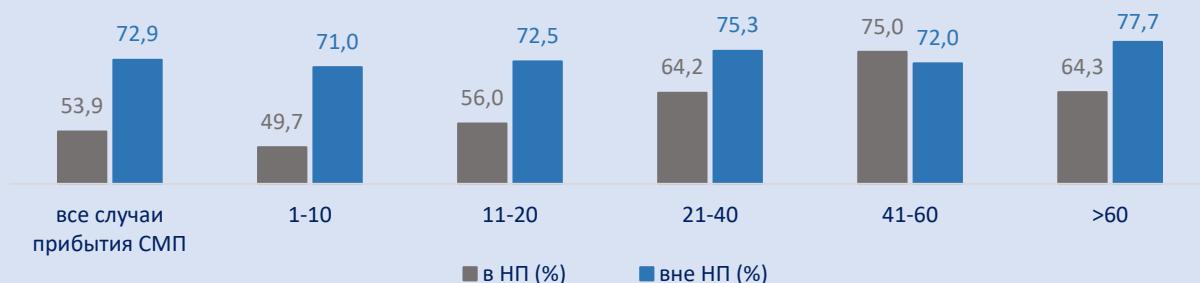


Рис. 10.10. Доля погибших до прибытия СМП в зависимости от места совершения ДТП и времени прибытия СМП

Рассмотрение автодорог различного статуса показывает, что наилучшие показатели прибытия бригад СМП в течение первых 20 минут с момента происшествия зафиксированы на дорогах местного значения (92,9%). На дорогах федерального и регионального значения бригады СМП прибыли в течение 20 минут в 75,6 и 74,1% случаев соответственно (рис. 10.11).



Рис. 10.11. Время прибытия СМП на дорогах различного статуса



Среди всех пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь на различных этапах (на месте ДТП, при транспортировке в медицинские организации и непосредственно в них)¹, коэффициент выживаемости² составил 96,2. За период с 2017 по 2024 год его значение менялось незначительно (рис. 10.12).

В сравнении с общероссийским значением коэффициента выживаемости относительно низкие показатели наблюдаются в Республике Ингушетия (81,8), Брянской области (89,8), Ненецком автономном округе (83,8).

Наиболее высокое значение коэффициента выживаемости зафиксировано в Амурской (97,9), Астраханской (97,9), Костромской (98), Мурманской (98,1) областях и Еврейской автономной области (98,2), Чукотском автономном округе (100).

Наибольшее значение коэффициента выживаемости (96,3) отмечено в случаях, когда СМП прибывала на место ДТП в течение 20 минут. На эти случаи приходится 85,2% от общего числа пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь. В случаях, когда время доезда СМП составляло более 20 минут, коэффициент выживаемости снижался (рис. 10.13).



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

Высокое значение коэффициента выживаемости (97,2) отмечается среди пострадавших в ДТП, произошедших в населенных пунктах городского типа, которым оказана медицинская помощь, при этом на такие случаи приходится более половины (56,9%) от общего числа пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь. ДТП, произошедшие в населенных пунктах сельского типа и вне населенных пунктов, имеют несколько меньшие значения коэффициента



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

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).



выживаемости пострадавших, которым оказывалась медицинская помощь (95,3 и 94,8 соответственно) (рис. 10.14).

В 2024 году из всех пострадавших, доставленных с мест ДТП в стационары, 83,8% доставлено в травмоцентры 1 и 2 уровней, в которых созданы необходимые условия для оказания специализированной, в том числе высокотехнологичной медицинской помощи с учетом характера и степени травм, получаемых в ДТП. Вместе с тем, в отдельных регионах в такие травмоцентры доставляется менее трети пострадавших (Калининградская область (3,1%), Республика Карелия (24,6%), Красноярский край (32,6%)¹.

При этом вероятность наступления смерти пострадавших напрямую зависит от уровня медицинской организации, в которую они маршрутизируются: в травмоцентрах 1 уровня умирает каждый шестой тяжелораненый, в то время как в травмоцентрах 3 уровня – каждый третий.

Как и в предшествующие годы, большинство из всех доставленных в медицинские организации пострадавших (96%) доставлялись на автомобилях СМП. С помощью других видов транспорта пострадавшие доставлялись в 4% случаев (рис. 10.15).

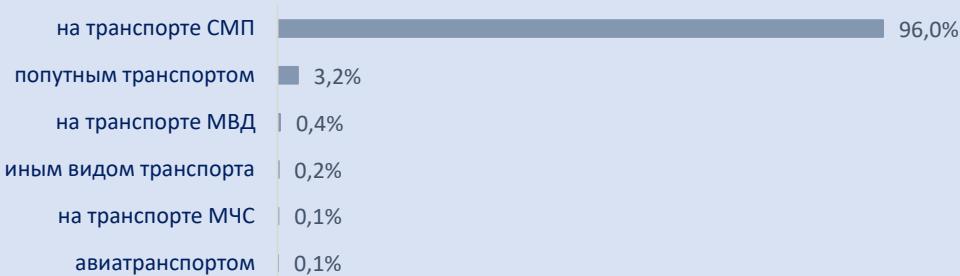


Рис. 10.15. Способы доставления пострадавших в медицинские организации

В 2024 году в 96,7% случаях экипаж ДПС прибывал на места ДТП в течение первого часа с момента происшествия. При этом в случае прибытия в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий пострадавших (8,1). Доля случаев прибытия экипажа ДПС в указанный промежуток времени составляет 74,4% (рис. 10.16).



Рис. 10.16. Распределение доли прибытия ДПС по времени

В 2024 году сотрудники МЧС прибывали на места ДТП в течение первого часа с момента происшествия в 99% случаев. При этом доля случаев прибытия сотрудников МЧС в течение первых 20 минут составляет 73,8%. В случае прибытия сотрудников МЧС в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия также зафиксирована наименьшая тяжесть последствий (17,9). Наибольший показатель тяжести последствий в сравнении с другими службами связан с выездами сотрудников МЧС на наиболее сложные ДТП. В случае прибытия сотрудников МЧС на место ДТП позднее, чем через 20 минут, тяжесть последствий увеличивается почти в полтора раза и более (рис. 10.17).

¹ По данным формы федерального статистического наблюдения № 30 «Сведения о медицинской организации», утвержденной приказом Росстата от 25.12.2023 № 681.





Рис. 10.17. Распределение доли прибытия МЧС по времени

Распределение действий по ликвидации последствий ДТП между подразделениями Госавтоинспекции МВД России и МЧС России соответствует функциональному назначению указанных служб.

В числе проведенных подразделениями Госавтоинспекции МВД России мероприятий по ликвидации последствий ДТП в 64,6% случаев составляли действия, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения на местах ДТП (организация дорожного движения, объезд места ДТП и разграждение проезжей части), 23% связаны с осмотром мест происшествий на предмет наличия недостатков дорожных условий, сопутствующих наступлению ДТП (осмотр совместно и без участия дорожных/коммунальных организаций), 12,4% – случаи оказания первой помощи пострадавшим в ДТП и другие мероприятия (рис. 10.18).

Выросло применение медицинских укладок при оказании первой помощи пострадавшим в 2 993 (+67,6%) ДТП. Наибольшее количество таких фактов зафиксировано в республиках Башкортостан (96), Бурятия (91), Пермском крае (472), Курской (224), Московской (599) областях и Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (149).

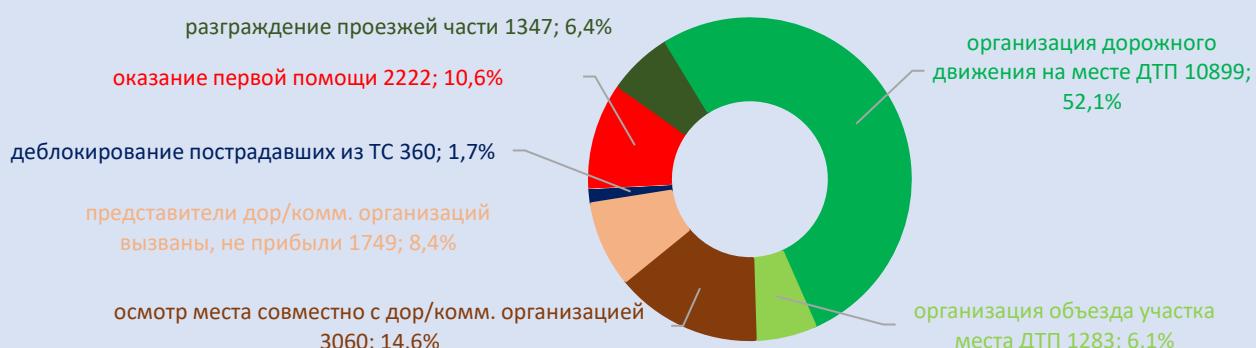


Рис. 10.18. Действия сотрудников Госавтоинспекции на местах ДТП

Из числа проведенных подразделениями МЧС России мероприятий по ликвидации последствий ДТП в 52,6% случаев осуществлялись действия по деблокированию пострадавших в ДТП, в 34,1% – действия, не предусмотренные перечнем карточки учета ДТП, в 5,3% – разграждение проезжей части, в 4,5% – оказание помощи пострадавшим, в 3,6% – ликвидация возгораний.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. В 2024 году зафиксировано снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Количество ДТП снизилось на 0,3% (132 037), число погибших в них – на 0,7% (14 403), раненых – на 1% (164 754). Снижение всех трех основных показателей аварийности зафиксировано в 23 регионах.

Несмотря на общее снижение основных показателей аварийности в стране, в 33 субъектах Российской Федерации и на федеральной территории «Сириус» отмечено увеличение числа погибших.

В 7 регионах рост числа погибших продолжается второй год подряд: Республика Адыгея (Адыгея), Приморский край, Волгоградская, Калужская, Липецкая, Смоленская области и г. Москва.

2. Установленный федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» целевой показатель транспортного риска достигнут, его значение составило 2,28 (прогнозное значение – не более 2,36). При этом не достигнуты установленные соглашениями с МВД России региональные показатели транспортного риска в 23 субъектах.

В Республике Алтай, Белгородской, Вологодской областях региональные показатели транспортного риска превышают целевые ориентиры 4 года подряд, в Рязанской и Волгоградской областях – 3 года подряд.

3. Почти половина погибших в ДТП (46,6%, или 6 713) являлись водителями ТС, немногим более четверти составили пассажиры (26,9%, или 3 875), чуть менее четверти – пешеходы (24,1%, или 3 475), другие участники дорожного движения – 2,4% (340).

4. Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение транспортных средств (44,2%), наезд на пешехода (26,1%) и съезд с дороги (10,4%). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Так, на столкновения ТС 46,1% погибших, на наезды на пешеходов – 23,2%, на съезды с дороги – 15,6%. Наибольшей тяжестью последствий характеризовались наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения (сотрудника Госавтоинспекции, дорожного рабочего и т.п.) (14,7), съезд с дороги (11,4), наезд на стоящее ТС (9,4), наезд на пешехода (9,3), наезд на препятствие (8,7).

5. Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен при таких видах ДТП, как падение пассажира (ДТП – на 4,3%, погибшие – на 76,9%, раненые – на 3,9%), наезд на животное (ДТП – на 14,6%, погибшие – на 8,7%, раненые – на 15,2%). Увеличение числа погибших зафиксировано при наезде на стоящее ТС (+4%) и съезде с дороги (+6,5%).

6. Половина всех столкновений ТС (50%) произошла в местах пересечения проезжих частей (перекрестки и выезды с прилегающих территорий), при этом на данные происшествия пришлось менее четверти (22,7%) от всех погибших в столкновениях ТС. На перегонах зафиксировано 43,6% столкновений ТС, однако на них пришлось почти три четверти (71,8%) от всех погибших при столкновениях.

7. Как и в предшествующие годы, девять из десяти (88,8%) ДТП произошло из-за нарушения правил дорожного движения водителями ТС. Количество таких ДТП увеличилось на 0,5% (117 221), число погибших – на 0,2% (12 352), при этом число раненых сократилось на 0,6% (151 096).

Почти каждое десятое (9%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Количество таких происшествий снизилось на 5,5% (11 818), число погибших в них – на 2,3% (2 251), раненых – на 6,3% (10 024).

8. Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов зафиксированы на местах 37 756 ДТП (28,6% от общего количества ДТП). Количество таких происшествий снизилось на 4,7%, число раненых в них – на 5,5%, однако число погибших возросло на 6%.



9. ДТП, в которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, составили 3,8% (5 004). Количество таких ДТП снизилось на 2,8%, число раненых в них – на 2,7%, при этом число погибших увеличилось на 7,8%.

10. Если в предшествующем году фиксировалось значительное увеличение показателей аварийности в Южном, Северо-Кавказском, Уральском и Сибирском федеральных округах, связанное с резкой переориентацией товарно-транспортных потоков из европейской части страны на восточное и юго-восточное направление, а также увеличение объемов внутреннего туризма, то в настоящее время можно говорить о выходе показателей аварийности на указанных территориях «на плато», их стабилизации и незначительных изменениях в большую или меньшую сторону.

11. В 2024 году на территории городов и населенных пунктов, как и ранее, зарегистрировано более трех четвертей (77,5%) от всех ДТП, доля погибших традиционно существенно отличается в меньшую сторону и составляет 47,5. Количество ДТП увеличилось на 1,5%, число погибших возросло на 5,6%, раненых – на 1%.

На автомобильные дороги вне городов и населенных пунктов приходится менее четверти (22,5%) ДТП, при этом доля погибших составляет более половины (52,5%) от всех смертельных случаев. Количество ДТП снизилось на 6,1%, число погибших – на 5,8%, раненых – на 6,5%.

12. Почти половина (47,4%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД, доля количества ДТП на них немного ниже – 41,6. Если в 2023 году отмечался рост всех трех основных показателей аварийности, то в 2024 году имеет место обратная динамика – количество ДТП снизилось на 7,9%, число погибших – на 7,3%, раненых – на 8,9%.

На фоне снижения количества ДТП и числа пострадавших на участках ФАД вне городов и НП, как и в предшествующем году, отмечен рост показателей аварийности на участках в городах и НП. Количество ДТП увеличилось на 1,2%, число погибших – на 11,3%, раненых – на 1,6%.

13. На автодорогах регионального и муниципального значения вне НП отмечается снижение показателей аварийности. Количество ДТП уменьшилось на 4,7%, число погибших – на 4,5%, раненых – на 5,1%.

При этом наблюдается продолжение обозначившейся в предшествующие два года тенденции к росту показателей аварийности на участках региональных и муниципальных дорог, проходящих по территории НП. При этом в 2024 году темпы прироста повысились, количество ДТП увеличилось на 5,4%, число погибших – на 6%, раненых – на 5,9%.

14. 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 почти в два с половиной раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах. Причем эта тенденция наблюдается уже на протяжении многих лет.

15. По итогам 2024 года среди всех городов и НП именно столицы субъектов Российской Федерации лидируют по темпам роста всех трех основных показателей аварийности – количество ДТП увеличилось на 8,7%, число погибших – на 19,8%, раненых – на 8,2%.

В городах федерального значения количество ДТП увеличилось на 6,4%, число погибших – на 14,6%, раненых – на 5%.

16. Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС в 2024 году, являлись несоответствие скорости конкретным условиям движения (19,3% от их общего количества ДТП), несоблюдение очередности проезда (16,8%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (10,3%), неправильный выбор дистанции (9,2%), нарушение правил проезда пешеходных переходов (8,4%), выезд на полосу встречного движения (8,1%).



Наибольшее число погибших зафиксировано вследствие выезда на полосу встречного движения (24,9% от их общего числа погибших), несоответствия скорости конкретным условиям движения (24%), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (12,7%).

17. В 2024 году зафиксировано снижение аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения, количество ДТП сократилось на 3,8%, число погибших – на 5,7%, раненых – на 4,8%. При этом в 14 субъектах Российской Федерации зафиксирован рост всех трех основных показателей аварийности, связанной с выездом на ПВД, почти в половине регионов (37) увеличилось число погибших.

18. Увеличились показатели аварийности, связанной с нарушением скоростного режима движения. Количество ДТП возросло на 6,1%, число погибших – на 0,5%, раненых – на 10,1%. Рост показателей аварийности по данной причине отмечается шестой год подряд.

19. В 2024 году отмечено снижение на 0,03% количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также числа раненых на 1,5%, при этом число погибших в таких происшествиях увеличилось на 6,8%. Рост числа погибших в таких ДТП произошел в 50 регионах

Особое внимание стоит обратить на субъекты Российской Федерации, в которых погибшие в ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения составляют не менее половины от всех погибших в ДТП, зарегистрированных в данном субъекте. К их числу относятся Республика Хакасия (54,2%, или 26 из 48 погибших), Забайкальский край (57%, или 114 из 200), Амурская (55,6%, или 69 из 124), Магаданская (56,5%, или 13 из 23), Мурманская (50%, или 21 из 42), Сахалинская (56,7%, или 38 из 67) области.

20. В 2024 году отмечено снижение количества ДТП (-0,3%) по вине малоопытных водителей, и числа раненых в них (-1,2%), однако число погибших увеличилось на 10,3%. Число таких водителей составило 2,15 млн, что меньше, чем годом ранее, на 1,1%.

Отмечен рост всех основных показателей аварийности по вине малоопытных водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Количество таких ДТП увеличилось на 13%, число погибших в них – на 35,9%, раненых – на 22%.

21. Третий год подряд наблюдается увеличение аварийности с участием водителей, не имеющих права управления ТС. В 2024 году количество ДТП увеличилось на 12,2%, число погибших в них – на 15,7%, раненых – на 11,9%. Количество ДТП увеличилось в 66 субъектах РФ, в 57 регионах увеличилось число погибших в таких происшествиях.

В целом необходимо отметить Дальневосточный федеральный округ, в котором доля ДТП с участием рассматриваемых водителей составляет 21,2% от всех происшествий.

22. В 2024 году количество ДТП с участием водителей, управлявших мототранспортом и не имевших права на управление этим видом ТС, увеличилось на 25,5%, число погибших в них – на 29,2%, раненых – на 24,7%.

23. Зафиксировано снижение аварийности с участием водителей, лишенных права управления ТС. Количество таких ДТП снизилось на 4,5%, число погибших в них – на 12,8%, раненых – на 6,8%.

24. Сократилось количество ДТП по вине водителей-иностранных граждан (-5,8%), а также число раненых в них (-7,6%), однако число погибших в таких происшествиях увеличилось на 1%.

Наибольший удельный вес ДТП, совершенных водителями-гражданами иностранных государств, в общем количестве ДТП, произошедших по вине водителей на территории конкретного региона, отмечен в г. Москве (16,3%), г. Санкт-Петербурге (13,2%), Магаданской (11,7%) и Московской (10,9%) областях.



25. В 2024 году количество ТС, состоящих на государственном учете, увеличилось на 2,7% и составило 63,13 млн единиц. Темп прироста оказался наибольшим за последние 7 лет.

На фоне роста автопарка страны количество ДТП с участием легковых ТС уменьшилось на 2,6%, число погибших в таких ДТП – на 2,3%, раненых – на 3,2%. Количество ДТП с участием грузовых ТС снизилось на 4,3%, число погибших – на 4,4%, раненых – на 4,5%. С участием автобусов количество ДТП снизилось на 3,1%, число погибших – на 3,4%, раненых – на 3,3%.

В то же время отмечен значительный рост всех основных показателей аварийности с участием мотоциклов. Количество ДТП увеличилось на 15,6%, число погибших – на 19,8%, раненых – на 16%. Рост всех основных показателей продолжается второй год подряд.

26. Почти в половине (48,6%) ДТП с участием мотоциклов водители данных ТС не имели права управления ТС либо были лишены его.

Рост всех трех основных показателей аварийности с участием водителей мотоциклов, не имеющих права управления ТС, наблюдается в 37 регионах, рост числа погибших отмечен в 49 регионах.

27. Доля погибших водителей и пассажиров мотоциклов, нарушивших правила использования мотошлема, составила 34,1% от общего числа погибших водителей и пассажиров мотоциклов. Рост числа погибших в ДТП, в которых водители и пассажиры мотоциклов нарушили правила использования мотошлема, наблюдается второй год подряд.

28. В 2024 году отмечено увеличение аварийности с участием легкового такси. Количество ДТП увеличилось на 5,7% (3 255), число погибших – на 42% (159), раненых – на 4,9% (4 042).

Более половины (59,1%) всех погибших в происшествиях с участием легкового такси приходится на Московскую область и г. Москву.

29. Зафиксировано увеличение всех трех основных показателей аварийности с участием каршеринговых ТС. Количество ДТП увеличилось на 4,4%, число погибших – на 7,6%, раненых – на 5,5%.

30. Снизилось на 1,9% количество ДТП с пострадавшими велосипедистами, число погибших велосипедистов – на 6,6%, раненых – на 1,8%.

31. В 2024 году продолжилось увеличение аварийности с участием средств индивидуальной мобильности. Количество ДТП возросло на 42,8% (4 426), число погибших – на 25,6% (54), раненых – на 44,5% (4 591).

В прошедшем году также зарегистрировано 1 254 ДТП с участием велосипедов с электродвигателем, которые по своим техническим и эксплуатационным характеристикам достаточно схожи со средствами индивидуальной мобильности. В данных ДТП погибли 34 и получили ранения 1 257 человек.

32. Число погибших пассажиров сократилось на 3,2%, раненых – на 3,9%. При этом каждый пятый (21,2%) погибший пассажир не был пристегнут ремнем безопасности при его наличии. Данные происшествия для непристегнутых пассажиров характеризуются очень высоким значением тяжести последствий – 17,3, что почти в 3,5 раза выше, чем для пристегнутых пассажиров – 5.

33. Увеличилось на 4,3% количество ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет, а также раненых в них детей – на 4,5%, при этом число погибших детей сократилось на 8%.

В 18 субъектах и на федеральной территории «Сириус» отмечен рост всех основных показателей дорожно-транспортной аварийности с участием детей. Увеличение числа погибших детей зарегистрировано более чем в трети регионов (31), а также на федеральной территории «Сириус».

34. Произошло увеличение аварийности с участием детей-пешеходов, количество ДТП возросло на 1,8%, число погибших детей-пешеходов – на 0,8%, раненых – на 2,3%.

35. В 2024 году зафиксировано значительное увеличение аварийности с участием детей-водителей механических ТС. Количество ДТП увеличилось на 38,3%, число погибших детей-водителей



механических ТС – на 25%, раненых – на 39,6%. Рост аварийности продолжается уже несколько лет подряд.

Стоит отдельно обратить внимание на то, что 20 погибших детей-водителей управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарем, не предназначенным для участия в дорожном движении и не подлежащим государственной регистрации, а также 5 погибших детей-водителей управляли квадроциклами.

36. По итогам 2024 года отмечается снижение на 2,1% количества ДТП с особо тяжкими последствиями и числа погибших в них на 7,9%, при этом число раненых увеличилось на 24,4%.

37. В 2024 году доля случаев прибытия бригад СМП в течение 20 минут с момента возникновения происшествия составила 85,9%. За период с 2017 по 2024 год отмечено постепенное увеличение доли случаев прибытия бригад СМП в течение 20 минут.

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в Республике Ингушетия (27,8%), Забайкальском крае (68,4%), Ленинградской (69,9%), Тверской (69,9%) областях и Еврейской автономной области (56,3%).



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. 18 с.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. 18 с.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. 21 с.
4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 79 с.
5. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 76 с.
6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 126 с.
7. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.
8. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
9. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.
10. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с.
11. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
12. Баканов К.С., Ляхов П.В., Никулин Е.Д. и др. Учет сведений об участии в ДТП средств индивидуальной мобильности (СИМ), а также участников, управляющих такими средствами: учебно-наглядное пособие. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 32 с.
13. Баканов К.С., Ляхов П.В., Никулин Е.Д. и др. Виды дорожно-транспортных происшествий: учебно-наглядное пособие. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 32 с.
14. Баканов К.С., Наумов С.Б., Ляхов П.В. и др. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 236 с.
15. Митрошин Д.В., Баканов К.С., Ляхов П.В., Царегородцева Е.А., Гавриленко А.А. Влияние средств индивидуальной мобильности на состояние дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в 2024 году // Безопасность дорожного движения. 2025. № 1. С. 14–19.
16. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики // URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/>.
17. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.
18. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2025 г. поз. 8.

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

Под общей редакцией
О.М. Порташникова и Д.В. Митрошина

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2024 ГОДУ

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцога
Компьютерная верстка П.В. Ляхов

ФКУ «НЦ БДД МВД России»
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (499) 148-04-12
Официальный сайт: <http://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 25.04.2025
Формат 60x84/8
Тираж 70 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ