

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казённое
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**



АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СТАТИСТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Учебно-практическое пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2021**

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ
СТАТИСТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Учебно-практическое пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2021**

УДК 004
ББК 32.97
А43

Рецензенты:

А.Н. Прокопенко, кандидат технических наук, доцент
(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина);
А.Г. Карпика, кандидат технических наук, доцент
(Рязанский юридический институт МВД России)

А43 Актуальные вопросы исследования статистической информации Госавтоинспекции : учебно-практическое пособие / Л.Д. Матросова [и др.]. – Орел : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. – 45, [1] с. – 40 экз. – Текст : непосредственный.

В учебно-практическом пособии проведен анализ современных возможностей по исследованию статистической информации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Важным направлением использования информационных технологий является анализ статистических данных в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, что позволяет выявить факторы, влияющие на аварийность и тяжесть последствий на дорогах. Результаты этого анализа могут стать основой для принятия обоснованных управленческих решений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Для эффективного анализа информации необходимо использовать современные автоматизированные информационные системы, которые активно внедряются в деятельность органов внутренних дел.

Учебно-практическое пособие предназначено для сотрудников ГИБДД МВД России, преподавателей, курсантов, слушателей, адъюнктов.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 004
ББК 32.97

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
1. КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	5
2. ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА	11
3. ВЛИЯНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ	36
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	40
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	45

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования обусловлена необходимостью повышения профессионального уровня информационной культуры у сотрудников Госавтоинспекции посредством ознакомления с новыми подходами к анализу статистических данных. Привитие будущим специалистам умений и навыков использования информационных технологий для проведения статистического анализа показателей деятельности Госавтоинспекции, что позволит повысить эффективность решения служебных задач.

Чтобы сократить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий требуется постоянный учет максимально количества показателей и проведение аналитической работы, с тем, чтобы своевременно выявлять проблемные ситуации и ухудшение определенных направлений деятельности. Сбор и анализ статистической информации позволяют более эффективно организовать деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и способствует формированию положительных результатов в предотвращении дорожных происшествий. С помощью методов статистического анализа становится вносить изменения в организацию дорожного движения с учётом особенностей транспортной инфраструктуры и текущей ситуации в конкретном регионе.

В настоящее время с увеличением автомобилизации населения страны, целеполагающими принципами организации учёта дорожно-транспортных происшествий является оперативность и своевременность. Реализация указанных направлений с 1 октября 2014 года осуществляется средствами автоматизированных информационных систем. Накопленные в них сведения можно использовать для статистического анализа, с тем, чтобы своевременно влиять на изменившуюся ситуацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

1. КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

На территории Российской Федерации продолжается снижение количества ДТП, а также числа погибших и раненых. Зарегистрировано 168099 (-0,8 %) происшествий, в которых погибли 18214 (-4,6 %) и были ранены 214853 (-0,2 %) человека. Тенденция снижения основных показателей аварийности сохраняется с 2013 года.

Увеличение количества ДТП произошло в 30 субъектах Российской Федерации, при этом рост всех трёх показателей аварийности зарегистрирован в 7 регионах (Республика Мордовия, Приморский и Хабаровский края, Смоленская, Мурманская, Вологодская и Омская области).

Наиболее значительно число погибших увеличилось в республиках Мордовия (+26,5 %, 148), Калмыкия (+18,6 %, 83), Коми (+13,5 %, 101), Кабардино-Балкарской (+19,7 %, 164) и Карачаево-Черкесской (+18,8 %, 82) республиках, Приморском крае (+17,4 %, 310), Тамбовской (+11,7 %, 162) и Мурманской (+11,7 %, 67) областях.

Рост показателей аварийности в отдельных регионах показывает на недостаточность или неэффективность принимаемых мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма и требует пересмотра.

Необходимо отметить, что общероссийские показатели аварийности снижаются на фоне устойчивой тенденции ежегодного роста численности автопарка страны (-1 %, всего 57,1 млн) и протяженности автодорог (+0,2 %, всего 1,56 млн км). Одновременно с этим растет количество фактов оформления происшествий без участия сотрудников полиции (по «Европротоколу»).

Данное состояние обусловлено продолжением работы по совершенствованию нормативного правового регулирования деятельности по оформлению ДТП, в т.ч. соответствующего законодательства, а также популяризации их оформления без участия сотрудников полиции и снижению нагрузки на сотрудников Госавтоинспекции, в т.ч. в условиях организационно-штатных изменений в последние годы.

Последствия происшествий влекут за собой и причинение увечья лицам, пострадавшим в них. Так, по данным Минтруда России, по состоянию на 1 января 2019 г. почти 10,5 тыс. человек признаны инвалидами вследствие травм, полученных в результате ДТП в 2018 году, из которых 241 – дети в возрасте до 18 лет. Максимально быстрое прибытие на место ДТП служб экстренного реагирования и эвакуация пострадавших в медицинские организации напрямую влияет на сокращение смертности пострадавших в результате происшествий и требует совершенствование системы спасения пострадавших в результате ДТП, в том числе с участием Минздрава России и МЧС России.

Так, две трети (63 %) погибших в 2018 году скончались до приезда скорой медицинской помощи на место ДТП. При этом значительно выше показатель смертности до приезда СМП зафиксирован в республиках Марий Эл (75,9 %), Калмыкия (73,5 %), Бурятия (70 %), Костромской (75%), Смоленской (72 %), Архангельской (71,5 %), а в Магаданской и Еврейской автономной областях (86,7 % и 81,3 % соответственно).

Вместе с тем в некоторых субъектах доля погибших значительно меньше общероссийского показателя: республики Ингушетия – 31,7 %, Северная Осетия – Алания – 42,6 %, Карачаево-Черкесская Республика – 47,6 %, г. Москва – 5,6 % и Севастополь – 37,8 %.

Несмотря на значительное количество происшествий и лиц, погибших в них, смертность от ДТП и их последствий в Российской Федерации составляет порядка 1 % от всех умерших в стране.

Так, из почти 1,82 млн умерших человек – 7,2 % (131,3 тыс.) скончались от внешних причин (в том числе от ДТП), которые распределились следующим образом: прочие внешние причины – 51,2 %, самоубийства – 13,7 %, все виды транспортных несчастных случаев – 14,4 % (в том числе ДТП – 10,9 %), убийства – 5,8 %, отравление алкоголем – 5,8 % и утопление – 3,6 %¹. Данная ситуация характерна практически для всех регионов.

Аварийность на территории городов и населенных пунктов. Более трёх четвертей (76,9 %) происшествий зарегистрировано на территории городов и населённых пунктов (129265, +0,2 %) и почти половина (47,7 %, 8682) всех погибших. В крупных городах отмечается снижение либо стабильность количества ДТП, например, в столицах субъектов их количество снизилось на 3,6 % (53747), число погибших на 9,8 % (2070) и раненых – на 2,8 % (66315). В городах федерального значения количество происшествий возросло на 1% (15550) при снижении числа погибших на 16,1 % (632). Доля числа погибших, приходящихся на эти города, существенно ниже доли количества ДТП и составляет 14,8 %.

Наибольшее число погибших на фоне одновременного его увеличения отмечается в Краснодаре, Новосибирске, Омске, Челябинске, Уфе и Владивостоке.

Положение дел в столицах субъектов оказывает значительное влияние на общую ситуацию с аварийностью в регионе в целом. Если в целом по стране на данные города приходится почти треть (32 %) всех происшествий, то в республиках Бурятия, Тыва, Удмуртской Республике, Камчатском и Алтайском краях, Ивановской, Рязанской, Кировской, Курганской, Пензенской и Ярославской областях почти половина (более 45 %), в

¹ Сведения о смертности населения в Российской Федерации [Электронный ресурс] / Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>.

Хабаровском крае, Костромской, Магаданской, Томской, Тюменской и Новосибирской областях, Ненецком автономном округе более половины, в Астраханской и Ульяновской областях – более 60 %, а в Омской области на областную столицу приходится более трёх четвертей (76,8 %) всех ДТП.

При относительной нормализации положения с аварийностью в крупных городах, в населенных пунктах более низкого статуса количество ДТП растёт. Так, в административных центрах сельских поселений количество происшествий возросло на 16,6 % (4696), а число погибших – на 46,6 % (648).

В наибольшей степени осложнилось положение в «иных сельских поселениях». При том, что количество ДТП на их территории составляет 9,7 % от общего по стране, доля числа погибших составляет 13,9 % и сопоставима с долей числа погибших в столицах субъектов. Количество ДТП в таких населенных пунктах увеличилось на 30,5 % (16291), число погибших возросло на 30,1 % (2535) и раненых – на 33 % (20349).

Дорожно-транспортный травматизм на автодорогах в зависимости от их классификации. На федеральных автомобильных дорогах (ФАД) общего пользования приходится 13 % всех ДТП и почти треть (30,2 %) погибших. В целом на данных дорогах снизилось количество происшествий на 3,4 % (21818), число погибших на 1,8 % (5497) и раненых на 2,7 % (32057).

На участках ФАД, проходящих через территорию населенных пунктов, увеличилось число погибших на 1,9 % (1386) при снижении количества ДТП на 2,3 % (7298) и раненых на 2,2 % (9966).

На данные участки приходится треть (33,4 %) всех происшествий на ФАД и четверть (25,2 %) всех смертельных случаев. Более половины из всех происшествий на ФАД совершается на участках, проходящих через населенные пункты в Чеченской Республике, Камчатском крае, Владимирской и Смоленской областях, более 70 % – в Кабардино-Балкарской Республике, Иркутской области. Во всех этих регионах на эти участки приходится более половины из всех смертельных случаев, имевших место на ФАД.

Аналогичная ситуация наблюдается на региональных и межмуниципальных автодорогах общего пользования, на которые приходится шестая часть (18,7 %) всех происшествий и более трети (35,2 %) случаев гибели людей в стране. В целом на данных дорогах отмечается рост количества происшествий на 1 % (31400) и числа раненых – на 0,9 % (44412) при снижении числа погибших на 3,7 % (6405). При этом на участках таких дорог, проходящих через территорию населенных пунктов, отмечается рост аварийности – на 7,3 % (11921) происшествий, погибших на 4,3 % (1993) и раненых на 9,8 % (16141).

Более трети (38 %) происшествий и почти треть погибших (31,1 %) на этих дорогах приходится на их участки, проходящие через территорию

населенных пунктов. В ряде регионов доля таких ДТП ещё выше – так, более половины всех происшествий на региональных и межмуниципальных дорогах совершено на рассматриваемых участках на территории Республики Дагестан, Кабардино-Балкарской и Карачаево-Черкесской республик, Краснодарского и Приморского краёв, Астраханской, Волгоградской, Белгородской, Иркутской, Нижегородской, Смоленской, Тюменской и Ярославской областей, свыше 70 % – Республики Крым и Калужской области.

Возросло в два с половиной раза (+155,4 %, 8686) количество происшествий в «других местах», в которых 408 (+104 %) человек погибли и 9404 (+133,1 %) человека получили ранения. Доля таких происшествий составляет 5,2 % от всех ДТП, 2,2 % – погибших и 4,4 % – раненых.

Аварийность с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения (в т.ч. наркотического, токсического и т.п.) либо с его признаками. Несмотря на снижение основных показателей аварийности с участием водителей, с признаками опьянения, данная проблема остается не решенной и является актуальной практически для всех регионов, как влияющая значительным образом на состояние аварийности и влекущая серьезный негативный общественный резонанс.

Каждое десятое (9,8 %) ДТП произошло с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения. При этом возросло как количество таких происшествий на 1,2 % (16458), так и число раненых на 1,4 % (22360). Число погибших сохранилось практически на уровне прошлого года 4645 (абсолютное значение 4647). Подавляющее большинство 92,1 % водителей являлись виновниками этих ДТП (15166, +1,3 %).

Ещё в 3717 (-7,7 %) случаях (2,2 % от всех происшествий) водители имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медосвидетельствования, в таких происшествиях погибли 147 (-16,5 %) и ранены 5315 (-6,4 %) человек. Из них в 93,9 % случаев эти водители являлись виновниками данных ДТП (3489, -7,5 %).

Всего же с участием водителей в состоянии опьянения либо с его признаками зарегистрировано 20140 (-0,5 %) ДТП, в которых погибли 4786 (-0,6 %) человек и ранены 27617 (-0,1 %).

Рост количества таких происшествий отмечается в 38 субъектах, в т.ч. наиболее существенный – в республиках Алтай (+29,5 %, 79), Коми (+26,2 %, 183), Ингушетия (+ 36 %, 34).

Рассматриваемые происшествия отличаются высокой тяжестью последствий. Если в среднем значение данного показателя составляет 7,8, то для ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо с его признаками он почти в два раза выше и составляет 14,8.

Более трети всех погибших получили смертельные травмы в ДТП с участием находившихся в состоянии опьянения либо имевших его признаки водителей в республиках Бурятия, Тыва, Хабаровском крае. Смо-

ленской, Оренбургской, Кировской, Омской, Пензенской, Иркутской, Архангельской, Липецкой, Сахалинской, Курганской и Ивановской областях, более 40 % – в Республике Алтай, Камчатском и Забайкальском краях, Амурской и Костромской областях, а в Магаданской области, Чукотском автономном округе и Еврейской автономной области – 50 % и более.

Удельный вес погибших в таких происшествиях в истекшем году распределился примерно поровну между населенными пунктами (11,8 %, 2146) и вне их (12,3 %, 2242). В иных местах погибло 1,4 % (257).

При этом анализ показывает, что основное количество погибших в ДТП указанной категории зарегистрировано в малых и средних населенных пунктах, а также на региональных и межмуниципальных автодорогах вне населенных пунктов.

В истекшем году в отношении 134 водителей, участвовавших в ДТП, возбуждались дела, квалифицированные по ст. 264¹ УК РФ (6 – становились участниками ДТП дважды), из них 118 водителей находились в состоянии опьянения (3 водителя – дважды). Кроме того, 122 водителя стали виновниками этих происшествий, 5 из которых – дважды.

Третий год подряд наблюдается рост показателей аварийности с участием водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии наркотического (токсического) опьянения. В 1719 (+1,1 %) таких ДТП погибли 281 (+9,8 %) и получили ранения 2454 (+7 %) человека. Рост таких происшествий зафиксирован в 41 субъекте.

Наибольшее количество происшествий с участием водителей в состоянии наркотического (токсического) опьянения при его одновременном росте зарегистрировано в Хабаровском (78, +151,6 %), Краснодарском (103, +18,4 %) и Пермском (48, +14,3 %) краях, г. Москве (135, +8,9 %), г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области (187, +50,8 %), Ярославской области (72, +30,9 %).

Рост происшествий более чем в два раза зафиксирован в Республике Ингушетия (+150 %, 5), Забайкальском крае (+133,3 %, 7), Архангельской (+300 %, 4), Костромской (+250 %, 7), Липецкой (+150 %, 15), Мурманской (+166,7 %, 8) и Новгородской (+400 %, 5) областях.

Эти происшествия составляют десятую часть (10,4 %) от всех ДТП с участием, находившихся в состоянии опьянения водителей.

Более чем каждый седьмой из находившихся в состоянии опьянения водителей был именно под воздействием наркотических средств в республиках Северная Осетия – Алания, Башкортостан, Ингушетия, Астраханской, Амурской, Самарской и Московской областях, более чем каждый пятый – в Кабардино-Балкарской Республике и Ярославской области, более четверти – в Хабаровской крае, г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Пензенской и Вологодской областях. Самый же высокий удель-

ный вес таких происшествий отмечается в Республике Крым (30,6 %), Чеченской Республике (31,3 %) и г. Москве (35 %).

В 27 регионах отмечается увеличение количества ДТП с участием как водителей в состоянии алкогольного, так и наркотического (токсического) опьянения. Актуальность описываемой проблематики подтверждается и увеличением на 0,9 % (всего 22,1 тыс.)² количества выявленных сотрудниками Госавтоинспекции административных правонарушений, связанных с управлением ТС в состоянии опьянения.

Увеличение показателей аварийности, рассматриваемых ДТП обусловлено, в т.ч. и изменением в истекшем году продолжением совершенствования организационно-методического и технического обеспечения мероприятий по контролю за учетно-регистрационной деятельностью, с использованием новых подходов и методов.

Всего выявлено 603,4 тыс. фактов управления ТС, водителями с признаками опьянения, из которых: по ст. 264 УК – 73,1 тыс. (-9,9 %), ст. 12.8 КоАП – 343,3 тыс. (-8,7 %) и ст. 12.26 КоАП – 186,9 тыс. (-15,2 %).

В истекшем году внесены изменения в законодательство, предусматривающие возможность установления опьянения по анализу крови, вследствие чего прогнозируется увеличение показателей аварийности с участием рассматриваемой категории участников дорожного движения³.

На фоне роста практически всех показателей аварийности с участием водителей в состоянии опьянения снизилось количество преступлений, совершенных в состоянии опьянения – алкогольного на 7 % (с 378 тыс. до 351,6 тыс.) наркотического – на 40 % (с 23,9 тыс. до 14,6 тыс.) и токсического – на 18 % (с 168 до 138).

² Данные раздела 1 (Об административных правонарушениях в области дорожного движения и лицах, их совершивших). Форма «№ 1-БДД».

³ О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 3 апреля 2018 г. № 62-ФЗ. Вступил в силу с 3 июля 2018 года.

2. ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

На фоне общего снижения аварийности отмечается увеличение количества происшествий по таким причинам, как нарушение правил проезда пешеходных переходов (+1 %). Совершено 16 тыс. таких ДТП, что составляет почти десятую часть (9,5 %) всех происшествий, число раненых по данной причине возросло на 1,2 % (16197), число погибших снизилось на 10,8 % (756).

Кроме того, в шесть раз (+600 %, 7) увеличилось число погибших из-за нарушений правил проезда остановок трамвая.

Около седьмой части (16,6 %) происшествий связаны с нарушением правил проезда перекрёстков, количество таких ДТП возросло на 2,1 % (27932), число раненых в них увеличилось на 2,2 % (40484), число погибших уменьшилось на 11,2 % (998).

Возросло на 10,9 % (14301) количество происшествий из-за нарушения правил расположения транспортных средств на проезжей части, число погибших – на 19 % (2034) и раненых – на 10,9 % (18990).

Количество происшествий из-за несоблюдения требований сигнала светофора увеличилось на 5,8 % (4027), число раненых в них возросло на 6,1 % (5879), число погибших снизилось на 15,6 % (130). Рост показателей аварийности по данной причине может быть также обусловлен и одновременным увеличением на 9,2 % (всего 31 тыс.) в истекшем году на улично-дорожной сети количества светофорных объектов.

Возросло более чем в полтора раза (+60 %, 24) количество происшествий из-за невыполнения требований сигналов регулировщика, число погибших – на 50 % (3) и число раненых на 36,4 % (30).

Также выросло количество ДТП (+3,8 %, 15878) из-за неправильного выбора дистанции, число погибших по данной причине (+6,5 %, 973) и раненых (+4,2 %, 21862).

Увеличилось на треть (+42,64 %, 134) количество ДТП из-за непредоставления преимущества в движении ТС, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включённым проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом, число погибших в этих ДТП увеличилось на 50 % (3).

Увеличилось на 12,3 % (549) количество происшествий из-за пересечения велосипедистом проезжей части по пешеходному переходу, в которых погибли 7 (-36,4 %) и получили ранения 548 (+13 %) человек.

Более чем на четверть (+26,4 %, 91) увеличилось количество происшествий из-за нарушения правил пользования внешними световыми приборами, число погибших – на 85,7 % (26) и раненых – на 52,3 % (131).

Из-за несоблюдения бокового интервала произошло 2659 (+1,2 %) ДТП, в которых погибли 238 (+15,5 %) и ранены 3255 (+12,4 %) человек.

Неправильный выбор дистанции стал причиной 15878 (+3,8 %) ДТП, в которых 973 (+6,5 %) человека погибли и 21862 (+4,2%) – получили ранения.

Отмечается снижение на 8,1 % (13905) общего количества происшествий из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения и числа погибших в них (-10,2 %, 4470). При том, что удельный вес таких происшествий в общем массиве составляет двенадцатую часть (8,3 %), а погибших в них – почти четверть (24,5 %) от всех погибших.

Вместе с тем возросло количество ДТП, связанных с выездом на ПВД в местах, где это запрещено (+2,7 %, 1567), рост числа раненых составил 0,9 % (2907), число погибших сохранилось на уровне прошлого года (586). Также увеличилось число погибших из-за выезда на ПВД при развороте, повороте налево и объезде препятствия на 19,4 % (86).

Дорожно-транспортные происшествия с участием транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам. Около десятой части (9,2 %) ДТП связано с нарушениями со стороны водителей ТС, принадлежащих юридическим лицам, в Чувашской Республике, г. Москве и Ямало-Ненецком автономном округе их доля существенно выше и составляет от седьмой до почти пятой части. При этом наибольшее число погибших в таких происшествиях при его одновременном росте отмечается на территории Чувашской Республики (+82,4 %, 31), Краснодарского (+11,1 %, 50) и Красноярского (+31 %, 38) краёв, г. Москвы (+15,9 %, 80), Ленинградской (+13,3 %, 68) и Самарской (+19,2 %, 31) областей. Более чем в полтора раза возросло количество ДТП, совершённых по вине водителей транспорта предприятий и организаций в Кабардино-Балкарской Республике (+60 %, 24) и Челябинской области (+62,6 %, 296), почти в два раза – в Республике Алтай (+90 %, 19).

Если в целом тяжесть последствий происшествий, совершённых водителями транспорта юридических лиц составляет 6,7, то при нахождении водителей данного транспорта в состоянии опьянения данный показатель более чем в два раза выше и составляет 17,5.

Вместе с тем в среднем доля ДТП, совершённых водителями транспорта предприятий и организаций в состоянии опьянения, невелика и составляет 3,2 %. Однако, в ряде регионов такие нарушения совершаются существенно чаще. Так, более 5 % составляет удельный вес таких ДТП в республиках Тыва, Башкортостан, Бурятия, Калмыкия, Крым, Коми, Саха (Якутия), Забайкальском крае, Астраханской, Владимирской, Курганской, Тульской, Псковской и Сахалинской областях. Каждый десятый из совершивших происшествие водителей транспорта юридических лиц находился в состоянии опьянения в Республике Алтай, а в Чеченской Респуб-

лике и Магаданской области удельный вес таких водителей составил 16,7 % и 21,4 % соответственно.

Отмечается как увеличение количества таких ДТП на 12,1 % (437), так и числа погибших – на 16,5 % (127) и раненых – на 15 % (597) в них. Наибольшее количество таких происшествий при его одновременном росте отмечается в республиках Башкортостан (14, +75%), Татарстан (14, +100 %), г. Москве (44, +18,9 %), г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области (36, +111,8 %), Московской (26, + 44,4 %) и Владимирской (11, +83,3 %) областях.

Дорожно-транспортный травматизм с участием грузового транспорта. Неблагоприятная остается ситуация с обеспечением безопасности при осуществлении перевозочной деятельности.

Количество происшествий по вине водителей грузового транспорта увеличилось на 0,1 % (10997), незначительно снизилось на 0,1 % (1759) число погибших и на 0,9 % (13753) – раненых в таких происшествиях. При этом если в среднем по стране погибшие в таких происшествиях составляют 9,7 % от общего числа погибших, то в Республике Саха (Якутия), Чувашской Республике и Новгородской области почти пятая часть, а в Магаданской области – треть (33,3 %).

В полтора раза и более увеличилось число погибших в ДТП по вине водителей транспорта данной категории в Республике Саха (Якутия) (+144 %, 22), Ивановской (+66,7 %, 5), Курской (+63,6 %, 18), Вологодской (+76,9 %, 23), Мурманской (+900 %, 10), Новосибирской (+68,4 %, 32), Омской (+81,8 %, 20), Томской (+200 %, 12) и Ярославской (+70 %, 17) областях.

На фоне того, что доля ДТП по вине водителей грузовых транспортных средств, принадлежащих физическим лицам, составляет почти две трети (63,5 %) при сходной по величине доле числа погибших (59,5 %), отмечается уменьшение количества таких ДТП (-6,8 %, 6984), а также числа погибших (-10,8 %, 1047) и раненых (-7,3 %, 8764). Таким образом, общее снижение числа погибших в ДТП по вине водителей грузового транспорта обусловлено уменьшением их числа при ДТП, совершённых по вине водителей грузового транспорта физических лиц.

Из совершивших ДТП водителей грузового транспорта в состоянии опьянения в среднем по стране находились 3,9 %. Всего зарегистрировано 429 (+6,7 %) таких происшествий, где погибли 154 (г 1,3 %) человека и ранены 520 (+0,8 %). Вместе с тем в некоторых регионах водители данной категории транспорта значительно чаще допускают такие нарушения. Так, почти каждый десятый из них при совершении ДТП находился в состоянии опьянения в Хабаровском крае и Псковской области, каждый восьмой – в Забайкальском крае, более четверти – в Магаданской области, треть в Ненецком автономном округе.

Наибольшее количество случаев совершения ДТП такими водителями грузового транспорта при одновременном его увеличении отмечается в Республике Башкортостан (11, +10 %), Пермском (15, +150 %), Красноярском (13, +30 %), Хабаровском (12, +20 %) и Краснодарском (19, +35,7 %) краях, г. Москве (21, +50 %), г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области (19, +72,7 %), Московской (19, +5,6 %), Вологодской (8, +300 %) и Владимирской (7, +133,3 %) областях.

Следует отметить, что 69 % водителей грузового транспорта, совершивших ДТП в состоянии опьянения, управляли автомобилями, находящимися в собственности физических лиц. Таким образом, определяющее влияние на рост числа погибших в ДТП, совершённых по вине водителей грузового транспорта в состоянии опьянения, оказывают именно водители транспорта физических лиц, что соответствует распределению количества зарегистрированного грузового транспорта между физическими и юридическими лицами (60,5 % и 38,1 % соответственно).

Аварийность с участием автобусов. Недостаточно благоприятная ситуация складывается при эксплуатации автобусов. В настоящее время можно уже говорить о наличии многолетней развивающейся тенденции снижения безопасности автобусных перевозок. Пятый год подряд отмечается увеличение как количества происшествий с участием ТС данной категории, так и их количества из-за нарушений, допускаемых водителями этих автобусов.

В истекшем году водителями автобусов совершено 5815 ДТП, в которых погибли 269 (-17 %) человек и ранены 8854 (+1,9 %). Обращает на себя внимание характерная особенность – если количество происшествий с участием автобусов возросло только на 2,4 %, то количество ДТП из-за нарушений, допущенных их водителями, – на 3,7 %.

При этом на протяжении последних четырех лет наблюдается не только рост количества ДТП как с их участием, так и по вине их водителей, но и увеличение доли происшествий с участием автобусов, в совершении которых были виновны именно их водители – если в 2015 г. они были виновны в совершении 41,8 % от всех ДТП, в которых участвовали, то в 2016 г. – в 43,1 % случаев, в 2017 г. – в 45,4 %, в истекшем году уже в 46,1 %. При этом тенденция роста наблюдается на фоне снижения перевозок пассажиров автобусным транспортом на 3,2 % (с 9 229 млн чел. до 8 929 млн)⁴.

Увеличение количества происшествий, совершённых из-за нарушений со стороны водителей автобусов, отмечается почти в половине (41) регионов, в т.ч. почти в полтора раза – в Республике Карелия, Тверской и Ульяновской областях, более чем в полтора раза – в Республике Северная

⁴ Данные Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru>.

Осетия – Алания, Воронежской и Амурской областях. Наибольшее число людей погибло в таких ДТП в Республике Крым (9, +80 %), Красноярском крае (13, +62,5 %), Воронежской (11, +450 %), Тверской (15, +650 %), Саратовской (7, +133,3 %), Челябинской (8, +166,7 %), Кемеровской (14, +366,7 %) и Омской (12, +71,4 %) областях.

На долю водителей автобусов, находящихся в собственности физических лиц, приходится 39,7 % из всех ДТП, совершённых по вине водителей автобусов и более половины (51,7 %) погибших. Количество таких ДТП уменьшилось на 5,6 % (2309), число погибших – на 12 % (139) и раненых – на 2,8 % (3751).

В ряде регионов влияние водителей автобусов, находящихся в собственности физических лиц, значительно выше среднего. Количество таких ДТП увеличилось на 3,9 % (3159), раненых – на 1 % (4754), число погибших сократилось на 22,3 % (129).

Из 62 (-18,4 %) ДТП, совершённых водителями автобусов в состоянии опьянения, более половины (54,8 %) совершены водителями рассматриваемых ТС, находящихся в собственности физических лиц (34, -30,6 %). Таким образом, можно сделать вывод, что водители автобусов физических лиц и юридических лиц примерно в равной доле допускают такой вид нарушения.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что свыше двух третей (65,7 %) из ДТП, имевших место из-за нарушений со стороны водителей автобусов, совершены водителями автобусов с лицензией на перевозочную деятельность, при этом количество таких происшествий уменьшилось. В 3821 (-0,7 %) ДТП погибли 148 (-11,9 %) и ранены 5903 (-1,7 %) человека.

Таким образом, определяющее влияние на рост количества происшествий и числа раненых оказывают именно водители транспорта юридических лиц.

С участием автобусов произошло 134 происшествия с особо тяжкими последствиями⁵, в которых погибли 150 и получили ранения 1742 человека.

В рамках мероприятий по контролю за соблюдением требований безопасности дорожного движения, выявлено более 160 тыс. фактов эксплуатации автобусов с техническими неисправностями, в т.ч. более 5 тыс. – с неисправной рулевой и тормозной системой, возбуждено более 2,5 тыс. дел о правонарушениях по фактам управления автобусами с признаками опьянения, 3,3 тыс. дел – за нарушения режима труда и отдыха водителей.

⁵ Дорожно-транспортное происшествие, при котором погибло 5 человек и более, либо получили травмы 10 человек и более.

Зарегистрировано 22 (+57,1 %) происшествия, с участием школьных автобусов, в результате которых 4 (+300 %) человека погибли (детей – 0) и 38 (+46,2 %) получили ранения, из них раненых детей – 11 (+10 %). Погибших в школьных автобусах не зарегистрировано.

Такие факты имели место в 17 субъектах. Фактов эксплуатации технически неисправных школьных автобусов не зафиксировано. Все школьные автобусы находились в собственности образовательных организаций, муниципальных органов и транспортных организаций.

Основным видом происшествия с участием школьных автобусов является – столкновение (15 из 22), два происшествия – съезд с дороги и по одному факту – наезд на пешехода, опрокидывание, падение пассажира, наезд на препятствие и иной вид ДТП.

Более 45 % происшествий произошли именно по вине водителей школьных автобусов. При этом произошел рост таких происшествий. В 10 ДТП (+66,7 %) погиб 1 и получили ранения 19 (+26,7 %) человек. В семи случаях водители школьных автобусов ранее привлекались к административной ответственности в области дорожного движения.

Основными причинами таких ДТП явились: несоответствие скорости конкретным условиям движения, несоблюдение очередности проезда перекрестков и бокового интервала, а также нарушение правил расположения ТС на проезжей части.

На местах совершения данных происшествий в 3 случаях зафиксированы недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС, из них в 2 случаях – отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части и в 1 случае – отсутствие дорожных знаков в необходимых местах.

Необходимо отметить, что на территории Российской Федерации имеется почти 22,5 тыс. школьных автобусов (5,2 % от всех (432 тыс.) зарегистрированных автобусов, принадлежащих юридическим лицам).

Дорожно-транспортные происшествия с участием мототранспорта. Отмечается рост показателей аварийности из-за нарушений, допущенных водителями мотоциклов. Удельный вес этих происшествий в общем массиве незначителен и составляет 3,1 %, доля числа погибших – 3,8 %. Более 6 % составляет удельный вес таких происшествий в республиках Алтай, Саха (Якутия), г. Севастополе, Чукотском и Ненецком автономных округах, а в Забайкальском крае – 12,3 %.

Всего количество рассматриваемых ДТП возросло в 45 регионах.

Заслуживает внимания то обстоятельство, что в отличие от ситуации в целом, достаточно высока доля водителей мотоциклов, совершивших ДТП в состоянии опьянения (более четверти, или 27 %), причём на совершённые ими происшествия приходится более половины (53,4 %) из всех смертельных случаев в ДТП по вине водителей мотоциклов. Изложенное свидетельствует, что именно данная категория водителей более

всех склонна к совершению данного вида нарушений – при доле происшествий по вине водителей мотоциклов в 3,1 % доля ДТП, совершённых рассматриваемой категории водителей мотоциклов среди всех ДТП по вине таких водителей составляет практически 8,1 %, т.е. почти в 3 раза выше. При этом возросло количество этих ДТП на 4,9 % (1234), число погибших – на 8,7 % (313) и раненых – на 0,6 % (1266).

Более трети из всех совершивших ДТП водителей мотоциклов находились в состоянии опьянения в республиках Алтай, Калмыкия и Северная Осетия – Алания, Астраханской, Костромской, Псковской, Тюменской, Липецкой и Ярославской областях, более 40 % – в республиках Бурятия, Тыва, Хакасия, Удмуртской Республике, Забайкальском, Камчатском краях, Амурской, Магаданской, Курской, Курганской, Пензенской и Сахалинской областях. Еврейской автономной области и Чукотском автономном округе.

Из-за нарушений, допущенных водителями мопедов, совершено 2066 (-2,7 %) ДТП, в которых погибли 148 (-10,8 %) и ранены 2226 (-2,2 %) человек. Доля количества таких происшествий составила 1,4 %, удельный вес числа погибших – 1 %.

Не менее чем в два раза выше среднего удельный вес таких ДТП в Краснодарском крае, г. Севастополе, Брянской, Тамбовской, Псковской и Ивановской областях. Наиболее высок он в Республике Крым (5,6 %). Максимальное число смертельных случаев имело место по вине водителей мопедов в Республике Крым (9, -30,8 %), Краснодарском крае (23, +14,8 %) и Воронежской области (14, +55,6 %).

Аварийность с участием легковых такси. Уменьшилось количество происшествий с участием легковых такси, в 2232 (-12,2 %) ДТП погибли 101 (-36,9 %) и получили ранения 2956 (-15,6 %) человек.

Водители, осуществляющие пассажирские перевозки в качестве легкового такси, становились виновниками ДТП почти в двух третях (66,4 %) случаев. В ряде регионов данные водители отличаются ещё более низкой транспортной дисциплиной. Так, в 80 % случаев и более они являлись виновниками происшествий в Республике Татарстан, Красноярском крае, Иркутской, Мурманской, Курской и Костромской областях.

Отмечается снижение количества таких происшествий (-9,9 %, 1498), а также числа погибших (-47,6 %, 54) и раненых (-15,6 %, 1909) в них.

Более чем в два раза увеличилось количество таких происшествий в республиках Марий Эл, Калмыкия, Краснодарском крае, Костромской и Орловской областях.

Наибольшее количество рассматриваемых происшествий совершено в г. Москве (658, +38,5 %), где также зарегистрировано наибольшее число погибших в таких ДТП (18, +100 %).

Восьмая часть (12,4%) ДТП произошла по вине водителей такси-граждан иностранных государств, В 280 (+41,4 %) таких ДТП, погибли 10

(+11,1 %) и получили ранения 334 (+17,2 %) человека. ДТП с участием краткосрочно арендуемых транспортных средств. С участием транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду (каршеринг) зарегистрировано 143 ДТП, в которых погибли 10 и получили ранения 200 человек. Такие происшествия зафиксированы: наибольшее количество (109) в г. Москве.

По вине указанных водителей произошло почти три четверти происшествий (72,7 %) и получили смертельные травмы 70 % погибших. В 104 таких ДТП погибли 7 и получили ранения 141 человек.

В девятой части ДТП (11,2 %, всего 16) водители каршеринговых машин управляли ими с признаками опьянения. Такие случаи зарегистрированы в Красноярском крае (2), г. Москве (13) и Нижегородской (1) области. Наибольшее количество таких ДТП произошли в выходные дни (по 5 в субботу и воскресенье).

В каждом десятом случае (15) водители транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду, оставляли места ДТП, участниками которых являлись.

Необходимо отметить, что совершению рассматриваемых происшествий и увеличению тяжести последствий в них способствует латентность административных правонарушений, совершаемых пользователями каршеринговых автомашин, фиксируемых средствами автоматической фиксации правонарушений.

Так, существующим в настоящее время порядком, как правило, при совершении правонарушения, зафиксированного средствами автоматической фиксации, привлекается к ответственности собственник транспортного средства (каршеринговая компания), который впоследствии удерживает сумму наложенного административного штрафа со счета пользователя такого ТС или взыскивает в судебном порядке при недостаточности средств на его счете. При этом сам пользователь транспортного средства не привлекается в установленном порядке к административной ответственности.

ДТП с участием иностранных граждан. Актуальными остаются показатели аварийности с участием лиц, не являющихся гражданами Российской Федерации.

С участием указанной категории граждан совершено 8614 (+0,6 %) ДТП, в которых погибли 1103 (-11,3 %) и ранены 12040 (4,4 %) человек.

Эти происшествия составляют 5,1 % от всех ДТП. В ряде регионов влияние таких водителей на общее состояние аварийности существенно выше. Так, в г. Москве по их вине совершено каждое седьмое (15,8 %) происшествие (1080 ДТП, +15,9 %), и имел место почти каждый седьмой (14,3 %) смертельный случай (50 погибших, -20,6 %). В г. Санкт-Петербурге с нарушениями со стороны таких водителей связано 10,7 % ДТП и

9,4 % смертельных случаев, причем количество происшествий возросло на 12,6 % (570).

Около седьмой части погибших получили смертельные травмы в ДТП по вине иностранных водителей в Калужской (13,8), Смоленской (12,9 %) и Ленинградской (14,4 %) областях. Также более десятой части всех смертей связаны с нарушениями со стороны водителей-иностранцев в Московской области. Количество происшествий с участием водителей-граждан стран СНГ увеличилось на 3,6 % (7176), в т.ч. по их вине произошло 64 % из этих происшествий, в 4612 таких ДТП погибли 490 (-6,5 %) и ранены 6209 (+4,6 %) человек.

Увеличилось как количество происшествий с участием водителей-граждан иностранных государств-членов Таможенного союза на 7,3 % (3374), так и число раненых на 9,6 % (4682) при снижении числа погибших на 15,9 % (491).

С участием водителей-граждан вышеуказанного союза, находившихся в состоянии опьянения, зарегистрировано 110 (+19,6 %) ДТП, в которых погибли 40 (+42,9 %) и ранены 144 (-4 %) человека. Удельный вес таких ДТП невелик и составляет всего 0,6 %.

Отмечается рост количества ДТП с участием водителей-граждан Киргизской Республики (1215, +34,6 %), а также и по вине данных водителей (+43,9 %, 790). Наибольшее количество таких происшествий имели место в г. Москве (270, +75,3 %), г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области (105, +94,4 %).

Возросло количество происшествий по вине водителей-граждан Республики Казахстан (+2,2 %, 236), а также число раненых (+7,8 %, 358), число погибших сохранилось на уровне прошлого года (50). Наибольшее число таких происшествий зарегистрировано в Челябинской (32, +14,3 %) и Новосибирской (25, +92,3%) областях.

Уменьшилось количество происшествий как с участием (-3,9 %, 765), так и по вине водителей-граждан Республики Белоруссия (-4,2 %, 407).

Несмотря на снижение показателей аварийности с участием водителей-граждан Республики Армения (-3,7 %, 1017), увеличилось число погибших в ДТП по их вине (+16 %, 94), шестая часть из которых (17, +30,8 %) в Московской области.

Среди водителей-граждан иностранных государств отмечается различный уровень склонности к совершению приводящих к ДТП нарушений. Так, водители-граждане Республики Армения были виновны в совершении почти двух третей (65 %) из числа происшествий, участниками которых они являлись, водители-граждане Киргизской Республики также стали виновны в совершении происшествий в 65 % случаев, Республики Казахстан – в 57,4 % случаев, а граждане Республики Белоруссия – в 53,2 % случаев.

Рассматриваемая аварийность наиболее актуальна для регионов, граничащих с иностранными государствами.

Прогнозируя ситуацию с рассматриваемой аварийностью, следует отметить о наличии следующих предпосылок к росту происшествий с участием и по вине иностранных граждан: увеличение самих иностранцев в Российской Федерации; отсутствие в настоящее время действенного механизма привлечения к административной ответственности данной категории лиц, а также исполнения административного наказания; недостаточная в субъектах работа по нежелательному пребыванию граждан на территории страны; отсутствие необходимых условий для реализации полицией своих полномочий, переводчиков и технических средств перевода.

Аварийность с участием водителей со стажем управления менее 2 лет. Продолжается снижение количества происшествий, совершённых водителями со стажем до 2 лет. Зарегистрировано 9920 (-3,4 %) таких происшествий, в которых погибли 826 (-13,4 %) и ранены 14198 (-2,9 %) человек. Удельный вес таких ДТП незначительный и составляет 6,7 % среди всех происшествий, связанных с нарушениями со стороны водителей.

Увеличение количества таких происшествий отмечается в 30 регионах, а рост числа погибших – в 28. Наибольшее число погибших в ДТП по вине рассматриваемых водителей при одновременном его росте зарегистрировано в Краснодарском (57, +26,7 %), Челябинской области (27, -80 %).

Малоопытные водители практически в полтора раза реже, чем в среднем, совершают ДТП, находясь в состоянии опьянения (6,6 % против 9,8 %), количество таких фактов также снизилось (-7,9 %, 650). Вместе с тем эти водители допускают приводящие к ДТП выезды на ПВД больше (10 %), чем все водители в среднем (8,3 %), а доля числа погибших в совершённых неопытными водителями по этой причине ДТП выше, чем в среднем (30,8 % против 24,5 %). Количество таких происшествий уменьшилось на 12,2 % (996).

В целом водители с незначительным стажем, участвовавшие в ДТП, являлись их виновниками в двух третях (67,4 %) случаев, а в республиках Алтай, Калмыкия, Мордовия, Чувашской Республике, Мурманской, Псковской, Магаданской, Еврейской автономной областях и Ненецком автономном округе – более чем в трёх четвертях случаев.

Дорожно-транспортный травматизм с участием лиц, не имевших права управления транспортными средствами. Увеличилось количество происшествий с участием водителей, не имеющих права управления транспортными средствами, зарегистрировано 11104 (+4,8 %) таких происшествия, в которых погибли 1676 (+1,2 %) и ранены 14250 (+2,8 %) человек. Данные лица были виновны в подавляющем большинстве (83,8 %)

случаев совершения ДТП, в которых участвовали (9306, +3,9 %; погибли 1466 человек, +2,2 % и ранены 11957, +1,7 %).

Удельный вес происшествий по вине водителей, не имеющих права управления, составляет 6,3 % среди всех ДТП, однако, доля числа погибших существенно выше и составляет почти десятую часть всех погибших (9,6 %).

Рост количества таких ДТП отмечается в 51 регионе, в т.ч. более чем в полтора раза – в Республике Алтай, более чем в два раза – в Магаданской области. Число погибших в таких происшествиях в наибольшей степени возросло в республиках Адыгея (+450 %, 11), Алтай (+133,3 %, 14), Коми (+140 %, 12), Карачаево-Черкесской Республике (+200 %, 9), Орловской (+700 %, 8) и Магаданской (+900 %, 10) областях.

Аварийность с участием детей. Состояние аварийности с участием несовершеннолетних по-прежнему остается острой проблемой для нашей страны.

Несмотря на уменьшение числа погибших на 11,9 % (628), зарегистрирован рост количества таких происшествий на 1,8 % (19930) и числа раненых – на 2,8 % (21718).

Не достигнут показатель Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» «число детей, погибших в результате ДТП» в 27 субъектах, из которых в 13 зафиксирован рост числа погибших детей, а в 8 число погибших осталось на уровне 2012 года. Максимальные значения прироста количества происшествий с несовершеннолетними отмечены в мае (+10 % ДТП), сентябре (+7,2 % ДТП) и декабре (+4,8 % ДТП), что значительно повлияло на показатели аварийности с участием детей по итогам года.

Одновременное увеличение трех основных показателей аварийности с участием детей отмечено в 15 субъектах (республики Мордовия, Татарстан, Хабаровский и Краснодарский края, г. Санкт-Петербург и Ленинградская область. Астраханская, Брянская, Волгоградская, Свердловская, Нижегородская, Кировская, Тверская, Тамбовская, Псковская области и Ямало-Ненецкий автономный округ).

Максимальный рост числа погибших детей зафиксирован в Чувашской Республике (6, +100 %), Хабаровском крае (7, +75 %), Калининградской (5, +150 %), Амурской (8, +700 %), Ленинградской (17, +112,5 %) и Волгоградской (17, +88,9 %) областях.

ДТП из-за нарушений, допущенных детьми-пешеходами. Снизилось на 2 % количество происшествий, произошедших по собственной неосторожности детей (от всех ДТП с участием детей), однако числовое значение количества происшествий (4845 или 24,3 %) по-прежнему достаточно значительное.

С нарушениями, допущенными самими детьми-пешеходами, связано 38,4 % (3222) наездов на детей-пешеходов, а также 46,1 % (88)

смертельных случаев и 37,5 % (3187) ранений. Отмечено снижение количества таких ДТП на 6,1 %, числа погибших на 1,1 % и раненых на 6,3 %. В большей степени несовершеннолетние становились участниками ДТП в качестве пассажиров (46,5 %) и пешеходов (42,1 %).

Более трех четвертей (80,3 %) происшествий с участием детей произошло из-за нарушений Правил дорожного движения водителями ТС. Доля погибших и раненых в них детей составила 85,5 % и 81,9 % соответственно от общего числа погибших и пострадавших в ДТП несовершеннолетних.

Наиболее остро стоит вопрос дорожного травматизма среди детей-пассажиров, т.к. отмечается не только рост количества происшествий, но и рост числа раненых детей. С их участием зарегистрировано 9266 (+4,7 %) ДТП, в которых 380 (-15,6 %) детей погибли и 10860 (+6,4 %) ранены.

В 13 регионах зафиксировано одновременное увеличение всех основных показателей аварийности с участием детей-пассажиров (Республика Бурятия, г. Санкт-Петербург и Ленинградская область, Московская, Брянская, Псковская, Астраханская, Кировская, Нижегородская, Самарская, Свердловская, Челябинская, Волгоградская и Тамбовская области).

Наибольший рост количества ДТП зарегистрирован в Республике Карелия (45, +50 %), Смоленской (54, +92,9 %), Мурманской (51, +59,4 %), Кировской (ПО, +54,9 %) областях и Ямало-Ненецком автономном округе (28, +55,6 %).

Доминирующим (73,1 %, или 6779) и прогрессирующим (5 %) видом ДТП, где пострадали дети-пассажиры, являются столкновения (при том что доля происшествий данного вида в общем массиве ДТП составляет только 34 %).

Одной из основных причин столкновений стало несоблюдение очередности проезда перекрестка. В 909 (+5,2 %) ДТП погибло 12 (+42,9 %) детей и 1084 (+6,3 %) ребенка получили травмы. Значительное увеличение количества таких происшествий зафиксировано в республиках Хакасия (+500 %, 6), Башкортостан (+64,3 %, 23), Крым (+66,7 %, 15), Нижегородской (+147,1 %, 42), Челябинской (+68,2 %, 37), Ивановской (+205 %, 14), Иркутской (+170 %, 27), Смоленской (+300 %, 4), Тамбовской (+133,3 %, 14), Калининградской (+300 %, 4) и Ленинградской (+63,6 %, 18) областях.

Вместе с тем наибольшее число несовершеннолетних (108, -23,9 %), почти треть от всех погибших детей-пассажиров, погибает при столкновениях в результате выезда на полосу встречного движения (-2,9 %) ДТП, 886 (+4,2 %) ранены). Значительное увеличение числа детей, погибших в таких происшествиях, отмечено в Чувашской Республике (+200 %, 3), Республике Саха (Якутия) (+200 %, 3), Брянской (+300 %, 4), Волгоградской (+200 %, 3), Липецкой (+200 %, 3) и Новосибирской (+150 %, 5) областях.

Наибольшее количество ДТП с участием детей-пассажиров (19,2%), а также число погибших и раненых в них зафиксировано с возрастной ка-

тегорией 14-15 лет (1463 (-1,9 %) ДТП. 73 (-9,9 %) погибли и 1501 (-1,9 %) ранены).

Данные статистики указывают, что 87,6 % ДТП произошли с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет, которые были пристегнуты ремнями безопасности или находились в детских удерживающих устройствах.

Пренебрежение водителей к использованию ДУУ и ремней безопасности зафиксировано при оформлении почти каждого 8-го (12,4%) ДТП, в каждом 5-м случае смерти и каждом 7-м случае ранения ребенка-пассажира в возрасте до 12 лет.

В 86,3 % (7998) ДТП, дети-пассажиры находились в салонах легковых автомобилей.

Устойчивый рост количества ДТП с участием детей-пассажиров начинался с 11 часов и продолжался вплоть до 21 часа (68,5 %) ДТП, с максимальными значениями аварийности в период с 17 до 19 часов (15,8 %) (1471 (+8,2 %) ДТП, 60 (+9,1 %) погибли и 1684 (+7 %) ранены). Наибольшая тяжесть последствий наблюдается в период с 3 до 4 часов (13,6) и с 5 до 6 часов (10,5).

Больше всего ДТП с участием детей-пассажиров зарегистрировано в выходные дни – воскресенье и субботу (37,7 % от всех ДТП). Кроме того, наблюдается рост показателей аварийности по вторникам (+12,1 %, 1138 ДТП; +28,2 %, 50 погибших; +16,7 %, 1358 раненых) и средам (+10,8 %, 1115 ДТП; +8,2 %, 53 погибших; +11,9 %, 1277 раненых).

Самыми аварийными месяцами стали август (1183 (+2,2 %) ДТП, 61 (-3,2 %) погибли и 1409 (+4 %) ранены) и июль (1105 (+0,4 %) ДТП, 58 (+21,6 %) погибли и 1326 (+4,6 %) ранены), что в большей степени может быть связано с перевозкой детей от мест отдыха к местам проживания и обратно.

Сложной остается обстановка с аварийностью, связанной с наездами на детей-пешеходов. Количество таких ДТП сократилось на 2,7 % (8388), число погибших детей на 4,5 % (191), раненых на 2,6 % (8491). В среднем в стране ежедневно происходит практически 23 наезда на детей, в которых получают ранения 23 ребенка. Каждые два дня погибает один несовершеннолетний пешеход.

В 7 субъектах зафиксировано одновременное увеличение всех основных показателей аварийности с участием детей-пешеходов (республики Карелия и Татарстан, Краснодарский, Алтайский края, Смоленская, Ярославская и Волгоградская области).

Максимальный рост числа погибших детей-пешеходов зафиксирован в республиках Татарстан (7, +600 %), Башкортостан (9, +200), Ставропольском (8, +166,7 %), Алтайском (5, +105 %) краях, Калужской (4, +300 %), Саратовской (3, +200 %), Ленинградской (6, +200 %), Омской (4, +300 %) и Ярославской (4, +300 %) областях.

79,8 % детей-пешеходов, пострадавших в ДТП в темное время суток, не имели световозвращающих элементов, размещенных на одежде, обуви, школьном рюкзаке и т.п. При этом в происшествиях вне населенных пунктов в темное время суток было зафиксировано отсутствие СВЭ у 84,6 % детей-пешеходов.

Подавляющее большинство 98,1 % (8233, -2,5 %) наездов на детей совершены в городах. Рост трех показателей аварийности наблюдается в 13 субъектах (республики Марий Эл, Карелия, Татарстан, Алтайский, Краснодарский, Хабаровский края, Волгоградская, Смоленская, Свердловская, Новгородская, Иркутская и Ярославская области, а также Ямало-Ненецкий автономный округ).

Взрослые и дети не всегда придают должное значение соблюдению безопасности при движении во дворах и жилых зонах, а также около домовладений в небольших населенных пунктах.

Следует отметить, что более трети ДТП с участием детей-пешеходов (41,2 %) происходит на пешеходных переходах (3460, -1,8 %). Доля погибших детей-пешеходов на пешеходных переходах (25,7 %) значительно ниже, чем доля происшествий на пешеходных переходах (41,2%).

Основная часть (73,4 %) наездов на несовершеннолетних по-прежнему происходит на нерегулируемых пешеходных переходах (уменьшилось на 1,3 % (2541)).

Более четверти (26,6 %) ДТП с детьми на пешеходных переходах произошло на регулируемых пешеходных переходах – 919 (-3,3 %), из них: 27,9 % происшествий связаны с собственной неосторожностью детей (256, +7,6 %), из которых подавляющее большинство (90,2 %, 231 ДТП) из-за невыполнения сигналов регулирования.

Отмечено увеличение количества происшествий на пешеходных переходах:

- на нерегулируемых в 36 субъектах – республики Алтай (+33,3 %, 8), Адыгея (+8,3 %, 13), Дагестан (+30 %, 13), Татарстан (+29,4 %, 88), Тыва (+41,7 %, 17), Хакасия (+25 %, 5), Северная Осетия – Алания (+28,6 %, 9), Кабардино-Балкарская (+50 %, 9) и Удмуртская (+2,4 %, 43) республики, Алтайский (+35,1 %, 77), Краснодарский (+46,7 %, 157), Ставропольский (+1,7 %, 59) и Пермский (+52,3 %, 67) края, г. Санкт-Петербург и Ленинградская область (+7,1 %, 91), Амурская (+75 %, 7), Владимирская (+2,8 %, 37), Волгоградская (+3,3 %, 31), Воронежская (+24,3 %, 46), Иркутская (+3,4 %, 61), Курганская (+46,2 %, 19), Костромская (+25 %, 15), Липецкая (+36,8 %, 26), Магаданская (+150 %, 5), Орловская (+11,1 %, 10), Оренбургская (+34,5 %, 39), Самарская (+10,3 %, 75), Сахалинская (+23,1 %, 16), Свердловская (+55,6 %, 42), Рязанская (+47,1 %, 25), Новгородская (+25 %, 25), Псковская (+50 %, 18), Смоленская (+23,1 %, 16), Тюменская (+16,7 %, 35), Тамбовская (+33,3 %, 12) и

Еврейская автономная (4, АППГ – 0) области, Ямало-Ненецкий автономный округ (+27,3 %, 14);

- на регулируемых в 30 субъектах – республики Адыгея (2, АППГ – 0), Карелия (+50 %, 3), Крым (+75 %, 7), Тыва (+50 %, 6), Хакасия (+25 %, 5), Ингушетия (1, АППГ – 0), Кабардино-Балкарская (+100 %, 4) и Удмуртская (+25 %, 15) республики, Краснодарский (+20,8 %, 29), Алтайский (+21,4 %, 17), Забайкальский (1, АППГ – 0) и Камчатский (+50 %, 3) края, г. Москва (+85,7 %, 65), г. Санкт-Петербург и Ленинградская область (+19,8 %, 97), Астраханская (+50 %, 12), Амурская (+55,6 %, 14), Белгородская (+33,3 %, 4), Волгоградская (+50 %, 21), Вологодская (+57,1 %, 11), Брянская (+100 %, 2), Ярославская (+92,3 %, 25), Курская (+60 %, 8), Кировская (+25 %, 10), Оренбургская (+100 %, 6), Новосибирская (+13,6 %, 25), Свердловская (+31,6 %, 25), Мурманская (+300 %, 8), Воронежская (+60 %, 8) области и Ямало-Ненецкий автономный округ (+50 %, 3).

92,1 % (3186) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями правил дорожного движения водителями, из них: 2870 (90,1 %) ДТП непосредственно с нарушениями правил проезда пешеходных переходов (непредоставление преимущества в движении пешеходам), в 188 (5,9 %) ДТП зафиксировано несоблюдение водителями требований сигналов светофора.

Две трети (66,9 %) происшествий, в результате которых погибли или получили ранения дети-пешеходы, произошли из-за нарушений ПДД водителями ТС.

Наибольшее количество происшествий с участием детей-пешеходов (881, -4,6 %) и раненых в них детей (874, -3,6 %) зарегистрировано с детьми в возрасте 9 лет. Вместе с этим максимальное число погибших детей – в возрасте 14 (20, +81,8 %) и 15 лет (21, +23,5 %).

Максимальное количество наездов на несовершеннолетних пешеходов (16,7 %) происходило в пятницу – 1399 (-1,6 %) и (16,1 %) во вторник – 1351 (-4,5 %). При этом наибольшее число погибших детей 47 (+2,2 %) отмечено в субботу. Наибольшее количество происшествий произошло, как и в 2017 году, в мае (891, 10,6 %), сентябре (877, 10,5 %) и октябре (856, 10,2 %), в период с 12 до 18 часов.

С участием детей-пешеходов вне пешеходных переходов, по их собственной неосторожности, зарегистрировано 2923 (-7,3 %) ДТП, в которых погибли 79 (-6 %) и получили ранения 2895 (-7,3 %) несовершеннолетних пешеходов. Рост всех показателей аварийности зафиксирован в 11 субъектах (республиках Татарстан, Мордовия, Удмуртской Республике, Алтайском, Краснодарском, Хабаровском краях, Волгоградской, Саратовской, Иркутской, Калужской и Омской областях).

Более трети (37,5 %, 1131) рассматриваемых происшествий произошли из-за перехода через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости

подземного (надземного) пешеходного перехода. По данной причине смертельные травмы получили почти треть (30,4 %, 24) погибших детей-пешеходов. Около четвертой части происшествий (24,7 %, 745) – из-за неожиданного выхода из-за ТС, сооружений (деревьев). Почти пятая часть (19,6 %, 592) – из-за перехода через проезжую часть в неустановленном месте (при наличии в зоне видимости перекрёстка).

Не следует упускать из внимания, что более десятой части происшествий (11,3 %, 2262) с пострадавшими детьми – это ДТП с несовершеннолетними, управлявшими транспортными средствами.

Почти три четверти (72,4 %) таких ДТП произошло с детьми-велосипедистами, в 25,1 % случаев участниками ДТП стали дети-водители мототранспорта, а в 2,5 % случаев – автотранспорта.

С участием юных велосипедистов зарегистрировано 1637 (+6,3 %) ДТП, в которых 33 (+3,1 %) ребенка погибли и 1606 (+6,1 %) детей получили ранения.

Рост происшествий с участием детей-велосипедистов в два раза и более зафиксирован в республиках Ингушетия (+100 %, 2), Тыва (+100 %, 8), Карачаево-Черкесской (+100 %, 4) и Чеченской (+100 %, 2) республиках, г. Севастополе (+400 %, 5) и Курской (+108,3 %, 25) области.

Наиболее часто участниками ДТП становились дети в возрасте от 8 до 15 лет (84,2 %). Максимальное количество происшествий, а также число погибших и раненых в них детей, произошло с юными велосипедистами в возрасте 13 лет (198 (+7 %) ДТП, 4 (+100 %) погибли и 194 (+6 %) ранены), а также с детьми в возрасте 11 лет (183 (+9,6 %) ДТП, 4 (+33,3 %) погибли и 180 (+9,8 %) ранены).

Более половины (61,5 %, 1007) ДТП с детьми-велосипедистами связаны с нарушениями, допущенными со стороны детей, причем отмечено увеличение на 3,9 % количества ДТП, на 5% (21) числа погибших и на 3,8 % (987) раненых в них детей.

Устойчивый рост количества ДТП с участием детей-велосипедистов начинается с 13 часов и продолжается вплоть до 21 часа – 80,4 % (1316 ДТП), с максимальными значениями аварийности в период с 16 до 20 часов – 50,6 % (829 ДТП).

Наибольшее количество происшествий зарегистрировано в весенне-летний период с мая по август. Количество происшествий распределилось примерно поровну: май – 309 (+ 30,9 %) ДТП, 5 (+150 %) погибли и 305 (+29,8 %) ранены, июнь 337 (+3,1 %) ДТП, 6 (-25 %) погибли и 332 (+3,8 %) ранены, июль 319 (+0,9 %) ДТП, 9 (+50 %) погибли и 310 ранены, август 297 (-10,8 %) ДТП, 4 (-33,3 %) погибли и 293 (-10,9 %) ранены. В большей степени это связано с возможностью управления детьми ТС в теплое время года.

Вызывает озабоченность рост количества происшествий на 10,2 % (625) и числа раненых – на 12,5 % (610) с участием детей-водителей механических транспортных средств. В таких ДТП погиб 21 (-19,2 %) ребенок.

Рост всех показателей аварийности зарегистрирован в Московской и Воронежской областях, а рост количества таких происшествий наблюдается почти в половине (41) субъектов, в т.ч. в два раза и более – в республиках Алтай (+100 %, 2), Бурятия (+100 %, 4), Калмыкия (+100 %, 2), Алтайском (+116,7 %, 13), Хабаровском (+100 %, 8) и Забайкальском (+100 %, 16) краях, Костромской (+100 %, 2), Липецкой (+200 %, 18), Смоленской (+220 %, 16), Тверской (+175 %, 11), Вологодской (+700 %, 8), Псковской (+300 %, 8), Самарской (+250 %, 7), Курганской (+100 %, 10) и Магаданской (+100 %, 2) областях.

Увеличилось на 18,7 % (311) количество происшествий и на 21,1 % (304) число раненых детей-водителей мопедов и приравненных к ним транспортных средств. Рост таких происшествий зафиксирован в 33 субъектах, в т.ч. в два раза и более в Республике Удмуртия (+500 %, 6), Алтайском крае (+125 %, 9), г. Москве (+400 %, 5), г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области (+116,7 %, 13), Владимирской (+200 %, 6), Калужской (+200 %, 3), Курганской (+300 %, 4), Свердловской (+300 %, 4), Липецкой (+125 %, 9) и Ярославской (+166,7 %, 8) областях.

Очевидно, что количество транспорта увеличивается год от года. Кроме того, с 2012 года наблюдается улучшение демографии несовершеннолетнего населения в возрасте до 14 лет (+16,3 %, +3,6 млн). Прирост численности детей и количества транспортных средств приводит к увеличению числа детей, участвующих в дорожном движении, как в качестве пассажиров, так и пешеходов, и, к сожалению, становящихся участниками ДТП.

Аварийность с участием пешеходов. Несмотря на снижение показателей аварийности с участием данной категории участников дорожного движения, сохраняется высокая вероятность гибели в ДТП пешеходов, являющихся наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения.

Отмечается снижение количества наездов на пешеходов и числа пострадавших в них, в 48814 (-5,8 %) ДТП погибли 5155 (-8,5 %) и ранены 45666 (-5,6 %) человек.

Снизилась аварийность, как в светлое, так и в темное время суток. При этом на темное время суток приходится четыре десятых (40,5 %, 19791) таких происшествий и более двух третей (68,4 %, 3525) смертельных случаев.

Наибольшее количество наездов на пешеходов совершается в пятницы (7807), наименьшее в субботы (6577) и воскресенья (5370). В течение понедельника – четверга количество ДТП рассматриваемого вида находится примерно на одном уровне и колеблется от 7249 до 7287.

Практически все наезды на пешеходов происходят на первой (72 %) и второй (20,9 %) полосах движения.

Большинство наездов (67,5 %) обусловлено нарушениями со стороны водителей, причём количество таких случаев увеличилось (+5,5 %, 32966). Напротив, количество наездов, по вине самих пешеходов, уменьшилось (-9 %, 18987).

В 19 регионах по-прежнему отмечается рост количества ДТП данного вида, в т.ч. наиболее значительный – в республиках Тыва (211, +12,8 %), Карелия (197, +19,4 %), Северная Осетия – Алания (234, +31,5 %), Краснодарском крае (2043, 14,3 %), Еврейской автономной области (63, +37 %) и Чукотском автономном округе (10, +25 %).

Более чем на треть возросло число погибших в ДТП пешеходов в Республике Саха (Якутия), более чем в полтора раза – в Республике Мордовия, Забайкальском крае и Костромской области.

Остаётся сложной обстановка с безопасностью пешеходов на пешеходных переходах, где совершается более трети (37,5 %) наездов на пешеходов. Уменьшилось как количество таких происшествий, так и число пострадавших – в 18844 (-3,8 %) ДТП погибли 966 (-10,1 %) и ранены 18910 (-3,4 %) человек.

Количество наездов на пешеходов на пешеходных переходах увеличилось в 31 регионе, в т.ч. более чем на 20 % – в Республике Тыва, Чеченской Республике, Краснодарском крае, Сахалинской области, более чем на треть – в Республике Ингушетия, а в Еврейской автономной области и Чукотском автономном округе – на 100 % и 133,3 % соответственно.

Снижение показателей аварийности отмечается как на нерегулируемых, так и на регулируемых пешеходных переходах.

На нерегулируемых пешеходных переходах зарегистрировано 13641 (-3 %) происшествие, в которых погибли 723 (-6,6 %) и получили ранения 13685 (-2,9 %) человек. На регулируемых пешеходных переходах количество происшествий снизилось на 5,8 % (5203), число погибших – на 25,2% (243) и раненых – на 4,5 % (5225).

При распределении наездов на пешеходных переходах по времени суток наблюдается рост в светлое время суток количества ДТП на 1,8 % (11767) и числа раненых – на 2,4 % (11902), а в сумерки всех показателей аварийности ДТП на 7,6 % (581), погибших – на 14,3 % (32) и раненых – на 5,9 % (577).

Вне пешеходных переходов снизилось как количество ДТП данного вида (-7,1 %, 29970), так число погибших (-8,1 %, 4189) и раненых (-7,1 %, 26756).

Несмотря на то, что вне населенных пунктов совершено только 7,5 % наездов на пешеходов (3766, -12,4 %), на эти происшествия пришёлся каждый третий (30,4 %) смертельный случай (1612, -11,5 %). Почти три четверти (74,1 %) из этих происшествий совершено в тёмное время суток

(2361, -13,6 %), в которых погибло подавляющее большинство (84,6 %) 1226 (-12,4 %) человек. Эти происшествия характеризуются наиболее тяжёлыми последствиями – смертельные травмы получены пешеходами практически в каждом втором случае (значение коэффициента составило 50 погибших на 100 пострадавших).

В данных происшествиях только в 90 случаях (3,8 %) у пешеходов имелись СВЭ, в т.ч. их имели только 27 погибших (2 %). Несмотря на некоторую нерепрезентативность вследствие малого объёма статданных, всё же можно предположить, что данное соотношение удельных весов свидетельствует о том, что при наличии СВЭ риск получения смертельной травмы снижается почти в полтора раза.

Отсутствие таких элементов зафиксировано в 95,8 % случаев при наезде на пешеходов вне населенных пунктов в тёмное время (2466), в т.ч. в 98 % (1279) случаев гибели людей. Обращает на себя внимание то обстоятельство, подтверждающее сделанный выше вывод о снижении риска получения смертельных травм при наличии СВЭ, что при наличии этих элементов смертельные травмы получило немногим более четверти из пострадавших пешеходов, а при отсутствии – половина (значения показателя коэффициента тяжести последствий составили соответственно 22,2 и 50).

Анализ прошлых лет показывает, что ситуация с происшествиями, в результате которых пострадали пешеходы в летний период будет обостряться только к концу летнего периода с дальнейшим ростом и пиком в осенний период года. Несмотря на это, также необходимо акцентировать внимание на обеспечение безопасности данной категории участников дорожного движения как одной из наименее защищенных.

Оставление водителями мест дорожно-транспортных происшествий, участниками которых они являлись. В среднем по стране в четырех десятых случаев (40,9 %) ТС, скрывшиеся с мест совершения ДТП, остались неустановленными. В ряде регионов доля таких происшествий существенно выше. Так, половина и более из скрывавшихся ТС не была впоследствии установлена в республиках Калмыкия, Бурятия, Дагестан, Ингушетия, Северная Осетия – Алания, Чеченской Республике, Хабаровском крае, г. Севастополе, Воронежской, Волгоградской, Ленинградской, Ростовской, Тюменской, Тверской, Омской и Ярославской областях.

В целом зарегистрировано снижение количества фактов оставления водителями мест совершения происшествий. Зарегистрировано 17622 (-1 %) таких ДТП, в которых погибли 818 (-19 %) и ранены 17946 (стаб.) человек. Доля рассматриваемых происшествий в целом по стране составила почти восьмую часть (11,9 %). Вместе с тем в ряде регионов отмечается повышенная склонность водителей к совершению подобных противоправных действий. Так, каждый шестой из совершивших происшествия водителей оставлял место ДТП в республиках Бурятия, Северная

Осетия – Алания, Пермском крае, г. Санкт-Петербурге, Нижегородской области, каждый пятый – в Кировской области, более четвертой части в Омской области, а в Чукотском автономном округе – четыре десятых.

Рост количества таких происшествий зарегистрирован в 37 субъектах, а всех трех основных показателей аварийности – в 12 (республиках Алтай (+5,9 %, 36), Хакасия (+16,2 %, 43), Северная Осетия – Алания (+150,9 %, 143), Забайкальском (+1,7 %, 183) и Хабаровском (+23,7 %, 230) краях, Кировской (+14,2 %, 345), Курганской (+14,2 %, 161), Брянской (+6,8 %, 156), Воронежской (+1,8 %, 338), Томской (+4,8 %, 88), Смоленской (+14,7 %, 78) и Вологодской (+7,8 %, 179) областях).

Аварийность на железнодорожных переездах. Количество ДТП на железнодорожных переездах возросло на 5,4 % (255), число раненых – на 1,3 % (321), число погибших снизилось на 17 % (78).

Наибольший рост показателей аварийности отмечается в Республике Дагестан (+100 %, 8 ДТП; +33,3 %, 4 погибли и +50 %, 9 раненых), Красноярском крае (+60 %, 8 ДТП; +200 %, 3 погибших; +60 %, 8 раненых) и Саратовской области (+50 %, 6 ДТП; +150 %, 5 погибли; +50 %, 9 ранено).

Анализ показывает, что основными причинами являются нарушения правил проезда таких переездов (134 (-7,6 %) ДТП, в которых 72 (-16,3 %) погибли и ранены 162 (-14,7 %) человека) и неправильный выбор дистанции (30 (+66,7 %) ДТП, О (АППГ – 1) погибли и ранены 39 (+44,4 %) человек).

Столкновения ТС с железнодорожными подвижными составами составляют немногим более половины (52,5 %) среди всех происшествий, совершённых на переездах. Зарегистрировано 134 (-2,2 %) таких происшествий, в которых погибли 73 (-17 %) и ранены 159 (-13,1 %) человек.

При этом зафиксирован рост на 35,8 % (48) количества происшествий, на месте которых установлены несоответствия железнодорожных переездов предъявляемым требованиям.

ДТП, на местах которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автодорог по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автодорог по условиям обеспечения безопасности дорожного движения¹ выявлены в среднем по стране при оформлении 35,3 % происшествий. При этом количество ДТП, при которых они были выявлены, сократилось на 12,5 % (59421), число погибших в них снизилось на 20,3 % (5573), а раненых – на 11,9 % (75851).

Значительно чаще (более чем в 50 % случаев) фиксируются нарушения обязательных требований на местах происшествий в республиках Коми, Ингушетия, Вологодской, Кемеровской, Новосибирской, Кировской, Омской, Оренбургской, Саратовской, Свердловской, Новгородской,

Астраханской, Волгоградской областях и Ямало-Ненецком автономном округе.

Вместе с тем в некоторых субъектах доля происшествий, при оформлении которых были задокументированы нарушения обязательных требований, незначительна, что может свидетельствовать о недостаточном внимании к выявлению нарушений обязательных требований к эксплуатационному состоянию улиц и дорог при оформлении ДТП. Так, в Чеченской Республике удельный вес ДТП с нарушениями обязательных требований составил 11 %, в Республике Адыгея – 17,7 %, г. Севастополе – 17,3 %, Тюменской области – 13,5 %, в Чукотском автономном округе – 18,8 %.

Более половины (53,1 %) выявленных на местах происшествий нарушений обязательных требований составили факты отсутствия горизонтальной дорожной разметки, количество их снизилось на 16,8 % (31540). Вторым по массовости видом такого недостатка (23,5 %) является отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, количество таких фактов уменьшилось (-12,6 %, 13971). Недостатки зимнего содержания составляют 16,3 % от всех выявленных нарушений обязательных требований (при этом следует учитывать сезонность данного недостатка), отмечается существенное снижение количества происшествий, при которых он был зафиксирован (-13,9 %, 9711).

Достаточно высока доля (порядка 10 %) происшествий, на местах которых было выявлено неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков (5642, -8,2 %) и отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах (5987, -3 %).

Немногим менее десятой части (8,4 %) от всех происшествий с нарушениями обязательных требований суммарно составляют происшествия, связанные с отсутствием (3804, -15 %), недостаточностью (393, -23,8 %), неисправностью (822, -12,6 %) искусственного освещения, при этом, как видно из динамики, количество таких фактов снижается.

Выросло количество происшествий, при которых выявлены плохая видимость светофоров (+100 %, 142), отсутствие или плохая различимость вертикальной разметки (+8 %, 770), а также число происшествий, на местах совершения которых не устанавливались нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автодорог по условиям обеспечения безопасности дорожного движения (+491,2 %, 201).

ДТП, с участием транспортных средств, при наличии неисправностей или условий, при которых запрещается их эксплуатация. Отмечается снижение наличия у ТС, участвовавших в ДТП, технических неисправностей и условий, при которых запрещена их эксплуатация. Всего зарегистрировано 6221 (-3,6 %) ДТП, в которых погибли 1064 (+0,6 %) и ранены 8856 (-9 %) человек. Количество таких происшествий увеличилось в 31 регионе.

В среднем удельный вес этих ДТП составил 3,7 %. В ряде регионов значительно больше уделяется внимания данному вопросу. Чаше, чем в среднем, выявляют при оформлении ДТП технические неисправности и условия, при которых запрещена эксплуатация, в Республике Коми (11,8 %), Ставропольском крае (15,3 %), Пензенской области (11,1 %), Ямало-Ненецком автономном округе (10,4 %), а в Красноярском крае данные факты выявлены более чем в половине (53,1 %) случаев.

Вместе с тем менее чем в 0,5 % случаев были выявлены неисправности и условия, при которых запрещена эксплуатация, в Республике Башкортостан (0,3 %), Приморском крае (0,2 %), г. Санкт-Петербурге (0,4 %), Волгоградской области (0,2 %), а в Чукотском автономном округе – 0 %, что может свидетельствовать о недостаточном внимании к техническому состоянию транспорта, как на этапе оформления ДТП, так и впоследствии.

Достаточно часто выявляются наличия конструктивных изменений по сравнению с серийным транспортным средством, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах (19 %), неисправность внешних световых приборов (14,4 %) и износ рисунка протектора (9,6 %).

Наиболее же часто (почти в каждом третьем случае, 29,4 %), по-прежнему указываются не конкретизированные «иные» неисправности, при этом количество таких фактов уменьшилось (-11,5 %, 1827).

Наиболее значительно возросло количество выявленных фактов неисправности внешних световых приборов (+60,2 %, 899), несоответствие шин модели транспортного средства (+29,3 %, 331), наличия конструктивных изменений по сравнению с серийным транспортным средством, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах (+16,9 %, 1185) и разрыв колеса (+4,4 %, 236).

Снижение отмечается только по выявлению при оформлении ДТП неисправностей рабочей тормозной системы (-37 %, 102), рулевого управления (-12,5 %, 63), тормозной системы прицепа, износа рисунка протектора, отсоединение колеса, неисправность сцепного устройства, неисправность электрооборудования, на одну ось ТС установлены шины различных размеров, конструкций, отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства ремни безопасности и (или) подголовники сидений.

Для анализа и прогнозирования выше указанных параметров доступны следующие статистические методы:

- расчет статистических характеристик;
- линейная регрессия;
- экспоненциальное сглаживание;
- подбор зависимости;
- ARIMA;
- критерий пропущенных переменных;

- критерий избыточных переменных;
- критерий функциональной формы;
- расчёт парных коэффициентов корреляции;
- расчёт частных коэффициентов корреляции;
- методы кластерного анализа;
- автокорреляционный анализ.

Расчет статистических характеристик. У метода «Расчет статистических характеристик» отсутствуют входные параметры.

Единственное, что необходимо сделать, отметить ряды, для которых будет произведен расчет статистических характеристик.

Линейная регрессия. Метод линейной регрессии, позволяет сформировать некую зависимость исследуемого процесса от ряда внешних факторов, и на ее основание получить прогнозную оценку.

Специфика построения регрессионных моделей для временных рядов состоит в возможном присутствии высокой степени корреляции между объясняющими переменными.

Если зависимость есть, то вычислительные процедуры будут обладать плохой обусловленностью, а оценки коэффициентов модели – плохими статистическими свойствами.

Экспоненциальное сглаживание. Экспоненциальное сглаживание является одним из наиболее распространенных приемов выравнивания и прогнозирования широкого класса временных рядов. В его основе лежит расчет так называемых экспоненциальных средних.

Главное достоинство прогнозной модели, основанной на экспоненциальной средней, состоит в том, что она способна последовательно адаптироваться к новому уровню процесса без значительного реагирования на случайные отклонения.

Подбор зависимости. Функция дает возможность исключить из временного ряда сезонную составляющую и построить теоретический временной ряд, в основе которого лежит определенная, математически выраженная закономерность изменения.

Выделение сезонной составляющей осуществляется стандартным методом CensusI. Вычисляется ряд «сезонная корректировка», затем в регрессионной модели в качестве объясняемой переменной выступает ряд с исключенной сезонностью, а в качестве объясняющего ряда можно выбрать тренд, либо некоторый временной ряд. Подбор зависимости, осуществляется из такого множества функций, которые можно линеаризовать. Предусмотрено 11 вариантов:

- линейная;
- квадрат;
- составная;
- составная;

- логарифм;
- куб (полиномиальная);
- гиперболическая;
- экспонентная;
- обратная;
- степень;
- логистическая.

ARIMA. Модель ARIMA одна из наиболее популярных моделей для построения краткосрочных прогнозов.

Для исходного временного ряда осуществляется оценка коэффициентов модели, расчет прогноза и стандартных ошибок прогноза.

Критерий пропущенных переменных. Метод позволяет добавить в существующую регрессию ряд новых факторов и проверить, вносят ли новые факторы существенный вклад в вариацию зависимой переменной. Метод возвращает статистику Фишера, статистику Хи-квадрат и соответствующие значения вероятностей (р-значения). Если вероятность существенно отличается от нуля (т.е. больше 0.05), то добавление новых факторов в объясняемый ряд незначимо.

Критерий избыточных переменных. Метод позволяет выяснить статистическую значимость подмножества факторов, участвующих в регрессии. Проверяется гипотеза о равенстве нулю числовых коэффициентов при выбранном подмножестве факторов. Если гипотеза не опровергается, выбранные факторы могут быть удалены из регрессионного уравнения.

Критерий функциональной формы. Критерий функциональной формы (RESET тест) – это обобщенный тест на наличие следующих ошибок спецификации модели линейной регрессии:

Наличие пропущенных переменных. Регрессия содержит не все объясняющие переменные.

Неверная функциональная форма. Некоторые или все переменные должны быть преобразованы с помощью логарифмической, степенной, обратной или какой-то другой функции.

Корреляция между факторами X и случайной составляющей модели, которая может быть вызвана ошибками измерения факторов, рассмотрением систем уравнений или другими причинами.

Показано, что ошибки такого рода приводят к смещению среднего остатков регрессионной модели.

Функция возвращает статистику Фишера, отношение правдоподобия (LR-отношение) и соответствующие значения вероятностей (р-значения).

Если значение вероятности меньше 0.05, то нулевая гипотеза отклоняется на уровне значимости 0.05.

Расчёт парных коэффициентов корреляции. Корреляция служит для оценки тесноты и направления линейной стохастической зависимости

между изучаемыми переменными. Линейная вероятностная зависимость случайных величин заключается в том, что при возрастании одной случайной величины другая имеет тенденцию возрастать (или убывать) по линейному закону. Эта тенденция к линейной зависимости может быть более или менее ярко выраженной, т.е. более или менее приближаться к функциональной.

Методы кластерного анализа. Их можно разделить на две большие группы: агломеративные (объединяющие) и дивизимные (разделяющие). Агломеративные методы последовательно объединяют отдельные объекты в группы (кластеры), а дивизимные расчленяют группы на отдельные объекты. К дивизимным методам можно отнести, например, метод k -средних.

Автокорреляционный анализ. Автокорреляция k -ого порядка (ACF_k) от временного ряда X – это мера тесноты и направления линейной стохастической зависимости между текущими значениями временного ряда и значениями временного ряда на k моментов времени назад.

3. ВЛИЯНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ

Аппаратно-программный комплекс (АПК) – это автоматизированная система, в состав которой входят технические средства и программное обеспечение. В комплексе они применяются для решения узкоспециализированных задач. В качестве таких комплексов могут рассматриваться информационные интеллектуальные системы и многое другое.

В деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения наиболее часто используемыми являются аппаратно-программные комплексы, предназначенные для работы на дорогах с целью автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

В зависимости от конструкции измерительными элементами, могут быть:

- Радиочастотный радар, который излучает высокочастотный радиосигнал диапазонов X-, K- или Ka в направлении движущегося автомобиля. Частота отраженного сигнала изменяется пропорционально скорости перемещения объекта. Радар, принимая отраженный сигнал, измеряет разницу частот и на ее основании вычисляет скорость движения транспортного средства.

- Лазерный радар также называют оптическим радаром или лидаром. Он излучает короткие импульсы лазера с фиксированным интервалом времени в направлении автомобиля. Эти импульсы отражаются от автомобиля и принимаются измерителем устройства. Фиксируется на сколько изменилась дальность до движущегося объекта по времени задержки каждого отраженного импульса.

- Телевизионный измеритель определяет скорость движения транспортных средств по видеокадрам.

- радиометка – специальный чип радиочастотной идентификации (транспондер), размещаемый на автомобильном номере. Эта технология является достаточно перспективной и позволяет считывать данные посредством радиосигналов на расстоянии, может применяться и для дистанционной идентификации автомобиля в случае, если госномер автомобиля не считался обычной видеокамерой.

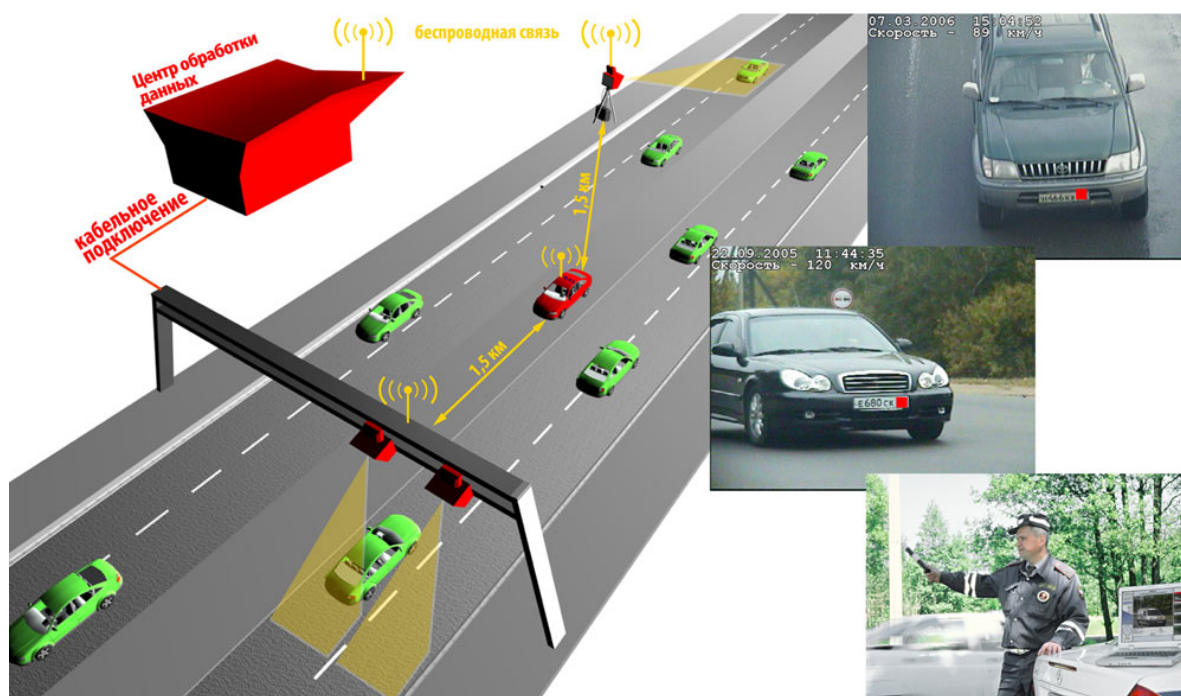


Рисунок 1. Схема работы АПК.

Таблица 1.

**Основные технические характеристики АПК «Арена»
в стационарном исполнении**

Измерение скорости, км/ч	от 20 до 250
Погрешность, км/ч	не более 2
Функция автоматического опознавания номера транспортного средства	Есть
Сколько полос может одновременно опознаваться	3
Возможность автоматической выбраковки кадров	Есть
Дальность действия	до 1,5 км
Средства защиты данных	Есть
Время работы без подзарядки	8

Принцип действия АПК:

1. Радаром излучаются импульсы и распространяются по всем полосам движения транспортных средств.

2. Сигнал отражается от транспортного средства и поступает в блок преобразования, где формируются данные о скорости и дальности транспортного средства.

3. Одновременно телевизионной цифровой камерой передается сигнал программе распознавания образов, после чего она выделяет движущиеся автомобили и вычисляет их координаты, строит траекторию движения и определяет приблизительную скорость.

4. Данные радара и системы анализа передаются в программу взаимной корреляции, которая соотносит эти показатели, после чего определяются автомобили, превышающие скорость, и при их приближении на расстояние 50 м производится фотосъемка.

Аппаратно-программный комплекс позволяет анализировать ситуацию при любых погодных условиях (он способен работать при температуре от -40 до +60 градусов), а также выдерживать 98-процентную влажность.

Комплекс имеет следующие технические характеристики:

- 1) предельная дальность измерения скоростей – 1000 м;
- 2) минимальная дальность измерения скоростей – 50 м;
- 3) диапазон измеряемых скоростей – от 5 до 180 км/час;
- 4) точность измерения скоростей – 2 км/час;
- 5) точность измерения дальностей – не более 5 м;
- 6) видеозапись движения – не менее 8 кадров в секунду;
- 7) количество одновременно обрабатываемых полос – 4;
- 8) дальность передачи данных:
 - по волоконно-оптической линии связи – до 30 км;
 - по радиоканалу – до 5 км.

Продолжают развиваться система автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. На 27 % (всего 11,5 тыс.) возросло количество стационарных комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, при этом количество передвижных комплексов практически не изменилось (3,8 тыс.). Количество стационарных комплексов возросло в 60 регионах. Увеличение числа передвижных комплексов отмечено в 20 субъектах Российской Федерации. Используется 703 мобильных комплекса видео фиксации нарушений.

Более половины (58,6 %) всех имеющихся комплексов (11,9 тыс.) выявляют нарушения, связанные с превышением установленной скорости движения, из них по среднему значению – более 1,1 тыс. Нарушения правил стоянки или остановки фиксируют 554 комплекса, за движение по выделенной полосе для общественного транспорта – 780, за движение по обочине – 440, за выезд на встречную полосу 1408, за разворот, в случаях, когда он запрещен – 374, за нарушение требований дорожных знаков и разметки – 951, за проезд на запрещающий сигнал светофора – 1548 и за невыполнение остановки перед «стоп-линией» – 1710.

Анализ эффективности применения комплексов свидетельствует о том, что в местах их функционирования отмечается снижение общего количества происшествий и тяжести их последствий. В 2019 году ликви-

ровано 1545 аварийно опасных участков, по мере чего, в места с высокой вероятностью возникновения ДТП было передислоцировано 315 стационарных комплексов (по итогам 2019 года ликвидирован 1451 такой участок, передислоцировано 308 комплексов).

В отношении собственников транспортных средств по нарушениям, зафиксированным специальными техническими средствами, вынесено 105,6 (+27,9 %, АППГ – 82,5) млн постановлений по делам об административных правонарушениях или 81,9 % (АППГ – 75,7 %) от общего количества вынесенных постановлений на сумму 71,2 (+24,6 %, АППГ – 57,1) млрд рублей. Исполнено 83,4 (+26,4 %, АППГ – 66) млн постановлений или 79 % (АППГ – 79,3 %). Поступило денежных средств в счет уплаты штрафов на сумму 41,4 (+14,7 %, АППГ – 36,1) млрд рублей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на положительные тенденции снижения в последнее время основных показателей аварийности, дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем, представляющей угрозу национальной безопасности и требующей активизации усилий государства и общества в воздействии на ключевые факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в ДТП.

Показатели аварийности снижаются на фоне устойчивой тенденции ежегодного роста как численности автопарка страны (+1 %, всего 57,1 млн), так и протяженности автодорог (+0,2 %, всего 1,56 млн км). Достигнуты целевые показатели и индикаторы (число лиц, погибших в ДТП; число детей, погибших в ДТП; социальный риск и транспортный риск) федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

В среднем по стране каждый час совершается 19 ДТП, в которых погибают 2 и получают ранения 25 человек. С участием детей ежедневно совершается 55 происшествий, в которых гибнут 2 и получают ранения 60 несовершеннолетних.

Более трёх четвертей (76,9 %) происшествий происходит в городах и населенных пунктах. Состояние аварийности в столицах субъектов Российской Федерации, на которые приходится в среднем треть (32 %) всех ДТП в регионе, оказывает значительное влияние на общую ситуацию с аварийностью. Вместе с тем при относительной нормализации положения с аварийностью в крупных городах, в населенных пунктах более низкого статуса количество ДТП растёт (+3,7 %). В наибольшей степени осложнилось положение в «иных сельских поселениях» (+27,1 %) при этом число погибших в них в полтора раза (53,8 %) превышает число погибших в столицах субъектов.

На федеральных дорогах (включая участки, проходящие через территорию населенного пункта) приходится около седьмой части (13 %) всех ДТП и почти треть (30,2 %) погибших. В целом количество происшествий на федеральных автомобильных дорогах снизилось. Однако, на участках в границах населенных пунктов, на которые приходится треть (33,4 %) всех происшествий на ФАД и более четверти (25,2 %) всех смертельных случаев, увеличилось число погибших на 1,9 %.

На региональные и межмуниципальные автодороги приходится шестая часть (18,7 %) всех происшествий и более трети (35,2 %) смертельных случаев в стране. В целом на них отмечается рост количества происшествий на 1 % и числа раненых на 0,9 %. При этом на участках, проходящих через территорию населенных пунктов, где происходит более трети (38 %) ДТП на этих дорогах и почти треть (31,1 %) смертельных случаев, отмечается рост всех трёх показателей аварийности.

Увеличилось количество происшествий и число раненых с участием водителей в состоянии опьянения. Число погибших осталось практически на уровне прошлого года. Они по-прежнему оказывают существенное влияние на общую ситуацию с аварийностью, с их участием совершено каждое десятое ДТП (9,8 %), в которых погибли более четверти (25,5 %) от всего числа погибших человек. Более чем в 92 % случаев эти водители являлись виновниками совершения этих ДТП. Анализ последних трех лет показывает, что удельный вес погибших в таких происшествиях примерно стабилен (2016 – 23,9 % и 2017 – 24,3 %) при этом можно отметить последовательный рост данного показателя. Рассматриваемые происшествия отличаются высокой тяжестью последствий¹. Если в среднем значение данного показателя в 2018 г. составляет 7,8 ед., то для ДТП с участием водителей в состоянии опьянения он более чем в два раза выше и составляет 17 ед.

Основное количество погибших в таких происшествиях зарегистрировано в малых и средних населенных пунктах, а также на региональных и межмуниципальных автодорогах вне населенных пунктов, где плотность нарядов ДПС значительно меньше чем в столицах субъектов Российской Федерации и городах федерального значения. Основными причинами гибели людей в результате происшествий, как и для населенных пунктов, стали: выезд на полосу встречного движения (3,9%, 713); нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части (2,8%, 519) и несоблюдение скоростного режима (1,9%, 344).

Третий год подряд наблюдается увеличение количества происшествий с участием водителей в состоянии наркотического опьянения. Эти происшествия составляют десятую часть от всех с участием находившихся в состоянии опьянения водителей, а в ряде регионов их доля доходит до пятой части.

При общем снижении количества происшествий, связанных с выездом на полосу встречного движения, возросло количество таких происшествий из-за выезда на полосу встречного движения в местах, где это запрещено, а также число погибших при развороте, повороте налево и объезде препятствия. Каждое пятое происшествие, связанное с выездом на полосу встречного движения, совершено водителями в состоянии опьянения либо с его признаками. Также отмечен рост аварийности по таким причинам, как нарушения правил проезда пешеходных переходов, остановок трамвая, перекрёстков, несоблюдения требований сигнала светофора, нарушения требований сигналов регулировщика, нарушения правил расположения транспортных средств на проезжей части, неправильный выбор дистанции, непредоставления преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одно-

временно включённым проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом, несоблюдения бокового интервала.

В каждом десятом случае (10,5 %) водители, являвшиеся участниками происшествий, оставляли их места. При этом в четырех десятых случаев (40,9 %) такие водители остались неустановленными.

Отмечается снижение количества происшествий, совершённых водителями со стажем до 2 лет. Малоопытные водители практически в полтора раза реже, чем в среднем, совершают происшествия, находясь в состоянии опьянения (6,6 % против 9,8 %). Вместе с тем эти водители допускают приводящие к происшествиям выезды на полосу встречного движения больше, чем все водители в среднем, а доля числа погибших в совершённых неопытными водителями по этой причине ДТП выше, чем в среднем (30,8 % против 24,5 %). Количество таких происшествий уменьшилось.

Увеличилось количество происшествий по вине водителей грузового транспорта при незначительном снижении числа погибших и раненых. Более двух третей водителей грузового транспорта, совершивших происшествия в состоянии опьянения, управляли автомобилями, находящимися в собственности физических лиц.

При этом на протяжении последних четырех лет наблюдается не только рост количества ДТП как с участием автобусов, так и по вине их водителей, но и увеличение доли происшествий с участием автобусов, в совершении которых были виновны именно их водители. Свыше двух третей из этих происшествий совершены водителями автобусов с лицензией на перевозочную деятельность.

Отмечается рост показателей аварийности из-за нарушений, допущенных водителями мотоциклов. Более четверти (27 %) из совершивших ДТП водителей мотоциклов находились в состоянии опьянения, на эти происшествия приходится более половины (53,4 %) из всех смертельных случаев в происшествиях по вине водителей мотоциклов.

Рост основных показателей аварийности на железнодорожных переездах произошел на фоне снижения количества самих переездов (15255, -3,9 %).

Уменьшилось как количество происшествий с участием легковых такси, так и по вине их водителей, при этом водители, осуществляющие данные пассажирские перевозки, становились виновниками происшествий почти в двух третях случаев, а в ряде регионов они были виновны в совершении более 80 % из всех ДТП, в которых участвовали.

Продолжается рост количества происшествий по вине водителей-граждан иностранных государств. В ряде регионов их влияние на общее состояние аварийности достаточно высоко – так, в г. Москве по их вине совершено каждое седьмое происшествие и каждый шестой смертельный случай.

При некоторой стабилизации общего положения с травматизмом среди пешеходов данная проблема остается актуальной. Более 67,5 % наездов связано с нарушениями со стороны водителей, количество таких случаев увеличилось.

Несмотря на снижение показателей аварийности с участием пешеходов, остаётся сложной обстановка на пешеходных переходах, где совершается более трети 37,5 % наездов на пешеходов.

При оформлении 35,3 % ДТП зарегистрировано сопутствующее влияние нарушений обязательных требований к эксплуатационному состоянию автодорог по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Вместе с тем в ряде регионов отмечается недостаточный уровень выявляемости таких недостатков. Аналогичная ситуация наблюдается на фоне роста основных показателей аварийности общего увеличения количества происшествий с участием транспортных средств, имевших технические неисправности и условия, при которых запрещена их эксплуатация. В среднем удельный вес этих происшествий составил 3,7 %.

Развитие системы автоматической фиксации правонарушений способствует снижению количества происшествий и тяжести их последствий.

Сезонные изменения среднестатистических среднесуточных показателей аварийности за 2018 год распределились следующим образом. В летний период в сравнении с зимним, общее количество происшествий увеличивается более чем на четверть (128,3 %, с 407 до 522), число погибших почти в полтора раза (+44,2 %, с 43 до 59), количество происшествий с участием детей возрастает более чем в полтора раза (+77 %, с 44 до 78), число погибших – в три раза (с 1 до 3), количество происшествий с участием водителей с признаками опьянения увеличивается более чем в два раза (-130 %, с 34 до 77).

Неизменной на протяжении последних лет остаётся тенденция резкого увеличения количества случаев гибели пешеходов в августе-октябре с «пиком» в октябре (699). Минимальное число погибших пешеходов зарегистрировано в феврале (288), марте (299) и июне (302). При этом в зимний период в сравнении с летним, почти на четверть растёт количество происшествий с участием пешеходов (+20,8 %, с 120 до 145) и более чем на 15 % (с 13 до 15) число погибших в этих ДТП, что обусловлено сокращением светового дня, отсутствием на пешеходах СВЭ, в условиях отсутствия снежного покрытия плохой различимостью пешеходов, а также неудовлетворительными погодными условиями, не дающими водителю своевременно увидеть пешехода. Данная тенденция прогнозируется и в текущем году.

Многолетние тенденции показывают, что наибольшее количество смертельных травм участники дорожного движения получают с июля по октябрь. В 2019 г. наблюдался ярко выраженный «пик» числа погибших в

сентябре (2041). По-прежнему максимальное число детей гибнет в летний период (в июле – 96, августе – 94).

Указанные «пиковые» показатели прогнозируются и в текущем году.

Анализируя «Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года», можно сделать вывод, что с учетом ситуации, складывающейся в транспортном комплексе, прогнозируемых темпов роста промышленного производства, реальных располагаемых доходов населения и валовой внутренний продукт, в долгосрочной перспективе прогнозируется уверенный рост показателей деятельности транспортного комплекса, из которых увеличится к 2036 году, по сравнению с 2018 годом, объем коммерческих перевозок – на 66,3 %, из них автомобильным транспортом – на 62,2%, а также пассажирооборота общего пользования – на 80,5 %, их них автобусными – на 22,1%.

Данные обстоятельства также будут значительным образом влиять и на состоянии аварийности в Российской Федерации.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства Рос. Федерации № 647 : [от 29 июня 1995 г. : в ред. от 4 сентября 2012 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1995. – № 28, ст. 2681. – Текст : непосредственный.
2. Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях : приказ МВД России № 699 : [от 19 июня 2015 г.]. Документ опубликован не был. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
3. О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения : приказ МВД России № 700 : [от 16 августа 2014 г.]. Документ опубликован не был. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
4. Data of a very large size, typically to the extent that its manipulation and management present significant logistical challenges; (also) the branch of computing involving such data. – URL: <http://www.oed.com/view/Entry/18833#eid301162177>. – Текст : электронный.
5. Press G. A Very Short History of Big Data. – URL: <https://www.forbes.com/sites/gilpress/2013/05/09/a-very-shorthistory-of-big-data/#92208b965a18>. – Текст : электронный.
6. Laney D. 3D Data Management: Controlling Data Volume, Velocity, and Variety. – URL: <http://blogs.gartner.com/doug-laney/files/2012/01/ad949-3D-Data-Management-Controlling-Data-Volume-Velocityand-Variety.pdf>. – Текст : электронный.
7. Карчагин, Е.В. Справедливость в информационной области: этический аспект BigData / Е.В. Карчагин. – Текст : электронный // Вестник ВолГУ. Серия 7: Философия. Социология и социальные технологии. – 2016, № 1 (31). – URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/spravedlivost-v-informatsionnoy-oblasti-eticheskiy-aspekt-big-data>.
8. Данные в основе цифровой экономике / Форум Big Data 2019. – URL: <https://www.osp.ru/iz/bigdata2019>. – Текст : электронный.
9. Показатели состояния безопасности дорожного движения / Официальный интернет-сайт ГИБДД. – URL: <http://stat.gibdd.ru>. – Текст : электронный.
10. Сведения о смертности населения в Российской Федерации / Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – URL: <http://www.gks.ru>. – Текст : электронный.
11. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – URL: <https://rosstat.gov.ru>. – Текст : электронный.

Учебно-практическое пособие

Авторы:

кандидат юридических наук
Матросова Лидия Дмитриевна;

кандидат технических наук
Линьков Вадим Вячеславович;

кандидат юридических наук
Семенов Евгений Юрьевич;

кандидат педагогических наук
Шумилин Владимир Петрович

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ
СТАТИСТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 26.11.2021. Формат 60х90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 2,81. Тираж 40 экз. Заказ № 214.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.