

Чепурных Оксана Валентиновна

адъюнкт кафедры уголовного права
Краснодарского университета
МВД России

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ (2010–2014 ГГ.)

Аннотация:

Статья посвящена одной из наиболее актуальных проблем современного общества – дорожно-транспортной аварийности. Проведен анализ статистических данных за период 2010–2014 гг., выявлены закономерности распределения дорожно-транспортных происшествий, определены наиболее эффективные направления профилактической работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова:

безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, специфика и динамика дорожно-транспортной аварийности, анализ статистических данных, предупреждение дорожно-транспортных происшествий, нарушение правил дорожного движения, причины и условия дорожно-транспортных происшествий, профилактическая работа.

Chepurnykh Oksana Valentinovna

Postgraduate student, Criminal Law Department,
Krasnodar University of
the Ministry of Internal Affairs of Russia

ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN THE KRASNODAR REGION (2010–2014)

Summary:

The article discusses one of the most urgent problems of the modern society – the road transport accidents. The analysis of statistical data (2010–2014) has revealed patterns of distribution of road accidents, defined the most effective areas of preventive measures ensuring the traffic safety.

Keywords:

traffic safety, traffic accident, specificity and dynamics of road traffic accidents, analysis of statistics, prevention of road traffic accidents, violation of traffic rules, causes and conditions of road accidents, preventive work.

В современном мире проблемы обеспечения безопасности дорожного движения продолжают оставаться актуальными и касаются абсолютно каждого человека [1, с. 4].

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации уносит жизни тысяч сограждан, причиняет колоссальный моральный и материальный ущерб не только отдельным людям, но и всему российскому обществу. Так, только в 2014 г. на территории России было совершено 199 719 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 26 850 человек и 251 799 получили ранения различной степени тяжести [2]. Обеспечение безопасности дорожного движения, создание эффективной системы предупреждения дорожно-транспортных происшествий остаются одними из приоритетных направлений деятельности Российского государства.

Полагаем, поиск наиболее перспективных направлений предупреждения дорожно-транспортных происшествий (в частности дорожно-транспортных правонарушений) невозможен без детального комплексного анализа аварийности, ее динамики, причин и условий. Анализ статистических данных о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации необходим также для полноценного комплексного исследования проблемы обеспечения безопасности на дорогах РФ, представляет значительный практический и теоретический интерес.

Следует согласиться с мнением таких авторов, как А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов и В.Н. Шиханов, о том, что «общероссийские тенденции являются достаточно общими, поскольку не отражают региональной специфики. Разность уровней того или иного статистически измеряемого явления в различных регионах страны при обобщенном анализе сглаживается, делая проводимый анализ достаточно обезличенным» [3, с. 54].

При этом достаточно обоснованным, на наш взгляд, является предложенное Р.В. Скомороховым и В.Н. Шихановым дифференцированное изучение транспортной аварийности [4, с. 21–50], рассматриваемой на трех уровнях обобщения: общем (представляющем собой общее количество дорожно-транспортных происшествий, вне зависимости от наступивших последствий), дорожно-транспортном (официальные статистические данные о количестве дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли или ранены люди (включая случаи причинения легкого вреда здоровью) и уголовно-правовой аварийности (число дорожно-транспортных происшествий с общественно опасными последствиями, то есть содержащих признаки преступления), позволяющее «обнаружить внутрисистемные связи и закономерности развития изучаемого явления» [5, с. 126].

С целью определения региональной специфики и динамики дорожно-транспортной аварийности нами были изучены данные о состоянии аварийности на территории Краснодарского края в 2010–2014 гг.

Так, в период с 1 января по 31 декабря 2014 г. на территории Краснодарского края было совершено 6 829 дорожно-транспортных происшествий, в которых 1 380 человек погибли и 8 066 получили ранения различной степени тяжести [6]. Общее число дорожно-транспортных происшествий на территории края в рассматриваемый период составило 112 940, 94 % (то есть 106 111) от которого составили дорожно-транспортные происшествия с механическими повреждениями транспортных средств (без пострадавших) и только 6 % – доля дорожно-транспортной аварийности в указанных происшествиях. Также в 2014 г. на территории Краснодарского края возбуждено 1 946 уголовных дел по различным частям ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (в 3,5 раза меньше числа дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли или ранены люди, и в 58 раз меньше общего числа ДТП с механическими повреждениями). При этом в ряде случаев дорожно-транспортное преступление было совершено в 2013 г., а заявление о преступлении поступило в органы внутренних дел и зарегистрировано уже в 2014 г.

Учитывая, что дорожно-транспортная аварийность включает все дорожно-транспортные происшествия, в которых погибли или ранены люди, независимо от того, как на законодательном уровне решается вопрос о юридической ответственности виновника дорожно-транспортного происшествия (к примеру, от криминализации либо декриминализации причинения вреда здоровью средней степени тяжести), определяется временем совершения дорожно-транспортного происшествия, а не временем регистрации содержащихся в нем признаков преступления, считаем данную категорию не только более «объемной», нежели уголовно-правовая аварийность, но и более «стабильной». Общая дорожно-транспортная аварийность, включающая информацию о дорожно-транспортных происшествиях без пострадавших, результатом которых явилось исключительно механическое повреждение транспортных средств, на наш взгляд, носит ориентирующий характер и для организации профилактической работы особого интереса не представляет. В соответствии с «Инструкцией по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел» сведения о дорожно-транспортных происшествиях, в которых не получил ранение (телесные повреждения) и не погиб ни один человек, в государственную статистическую отчетность не включаются [7].

Таким образом, разделяя мнение авторов о значимости системного подхода к изучению транспортной аварийности с учетом «общей» и «уголовно-правовой», считаем сведения о «дорожно-транспортной» аварийности наиболее универсальными и информативными данными о состоянии безопасности дорожного движения и предлагаем рассмотреть отдельные аспекты динамики изменения дорожно-транспортной аварийности на территории Краснодарского края в течение последних 5 лет (2010–2014).

В 2010 г. на территории Краснодарского края совершено 6 733 дорожно-транспортных происшествий, в которых 1 149 человек погибли и 8 099 ранены. В 2014 г. общее число ДТП, в которых погибли или ранены люди, увеличилось на 1,4 %, количество раненых снизилось на 0,4 %, резко (на 20 %) возросло количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях (рисунок 1).

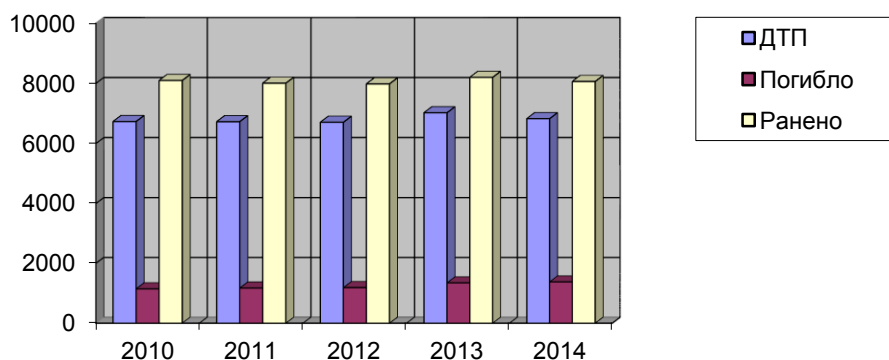


Рисунок 1 – Дорожно-транспортная аварийность на территории Краснодарского края в 2010–2014 гг.

Наиболее распространенными причинами дорожно-транспортных происшествий в указанные годы явились нарушения правил дорожного движения водителями и пешеходами. Основные из них: несоответствие скорости конкретным условиям, выезд на полосу встречного движения, неправильный выбор дистанции, нарушение правил перестроения, нарушение правил проезда пешеходного перехода, переход через проезжую часть вне пешеходного перехода и в неустановленном месте.

Анализируя статистические данные, нельзя не отметить резкое увеличение числа дорожно-транспортных происшествий по такой причине, как «управление транспортным средством в состоянии опьянения». Так, если в 2010 г. зарегистрировано 186 дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения, то в 2014 г. – уже 533 таких происшествия (рисунок 2). Как справедливо отмечает И.В. Танага, криминогенная мотивация поведения водителей, находящихся в состоянии опьянения, характеризуется «явным пренебрежением нормами и правилами поведения на дороге, хулиганскими мотивами и уверенностью в абсолютной или относительной безнаказанности» [8, с. 118]. Вышеизложенное подчеркивает необходимость проведения профилактической работы в данном направлении.

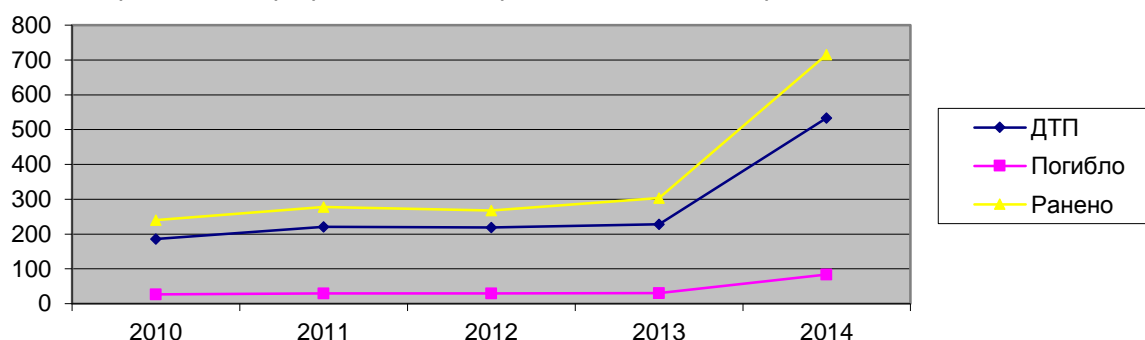


Рисунок 2 – Дорожно-транспортная аварийность по вине лиц, находящихся в состоянии опьянения, на территории Краснодарского края в 2010–2014 гг.

На протяжении последних пяти лет прослеживается устойчивая закономерность: увеличение числа дорожно-транспортных происшествий в летний период времени (рисунок 3). Полагаем, причиной данного явления можно назвать увеличение числа автотранспортных средств за счет граждан, прибывающих на отдых из других регионов страны.

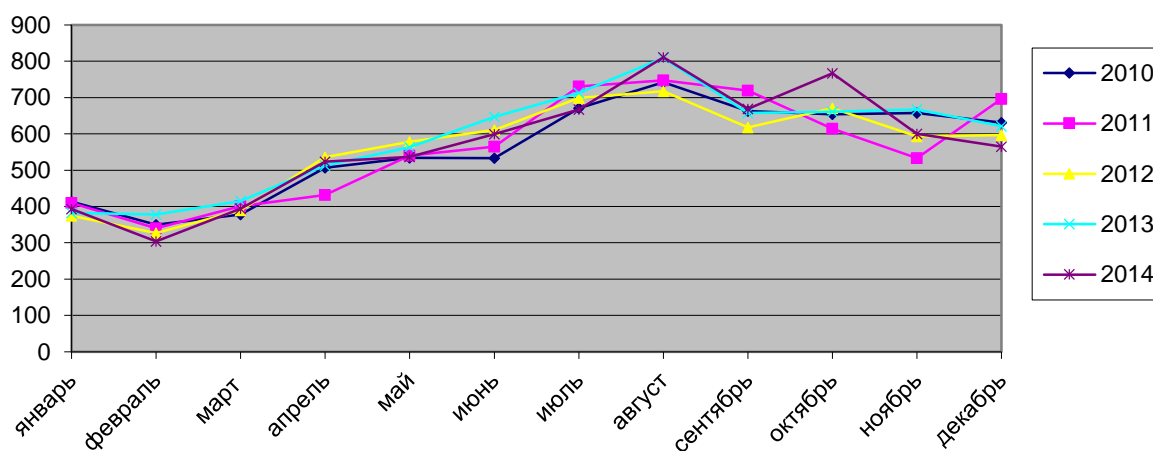


Рисунок 3 – Распределение ДТП на территории Краснодарского края по месяцам в 2010–2014 гг.

Наиболее «аварийно опасными» днями недели в Краснодарском крае в 2010–2014 гг. традиционно являлись пятница, суббота и воскресенье (таблица 1).

Таблица 1 – Распределение ДТП на территории Краснодарского края по дням недели в 2010–2014 гг.

День недели	2010	2011	2012	2013	2014
Понедельник	873	934	952	990	941
Вторник	884	909	894	945	875
Среда	910	804	867	931	948
Четверг	878	895	888	892	954
Пятница	1090	1065	977	1062	1061
Суббота	1084	1041	1094	1172	1079
Воскресенье	1014	1080	1038	1034	971

Таким образом, мнение ряда ученых (в частности А. Кетле, А.Ю. Кравцова, Р.В. Скоморохова, В.Н. Шиханова и т. д.) о влиянии определенных закономерностей (например, цикличности социальной активности людей) на состояние и динамику преступности и иных девиаций находит свое подтверждение при анализе аварийности по временным периодам, позволяющем выделить наиболее аварийные месяц, день недели, наиболее аварийно опасное время суток. При анализе причин дорожно-транспортных происшествий указанные закономерности «уступают» ведущую роль личности участника дорожного движения, поведение которого зависит от его внутренней мотивации, индивидуальных виктимных и криминогенных свойств, что подтверждает необходимость индивидуальной профилактической работы с отдельными группами населения. Вышеизложенное подчеркивает целесообразность комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, необходимость сочетания общей и индивидуальной профилактики нарушений правил дорожного движения, включающей общесоциальные, специально-криминологические и индивидуальные меры предупреждения указанных правонарушений. Наиболее перспективным направлением считается индивидуальную профилактическую работу с отдельными категориями граждан.

В заключение отметим, что выявленные тенденции и закономерности распределения дорожно-транспортных происшествий позволяют говорить о многофакторности и системности такого явления, как дорожно-транспортная аварийность, а также о необходимости детального и непрерывного ее изучения с целью поиска наиболее эффективных путей обеспечения безопасности дорожного движения.

Ссылки и примечания:

1. Воробьев Ю.Л. Обеспечение безопасности на дорогах – работа продолжается // Аналитический вестник Аналитического управления Аппарата Совета Федерации. Серия: Проблемы национальной безопасности. 2014. № 20 (538). 70 с.
2. Данные ГИАЦ МВД России.
3. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, А.И. Сирохин, Р.В. Скоморохов, В.Н. Шиханов ; под ред. д-ра юрид. наук, проф. В.В. Лунева. СПб., 2011. 474 с.
4. Там же. С. 21–50.
5. Там же. С. 126.
6. Данные ГИАЦ МВД России.
7. О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 (вместе с «Инструкцией по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел») [Электронный ресурс] : Приказ МВД РФ от 18 июня 1996 г. № 328. URL: <http://www.lawmix.ru/pprf/107431> (дата обращения: 01.03.2015).
8. Танага И.В. Причины и условия, способствующие дорожно-транспортным преступлениям, и пути их устранения // Общество и право. 2009. № 2 (24). С. 117–120.

References and notes:

1. Vorobiev, YL 2014, 'Road safety as a work in progress', *Analytical Bulletin of the Analytical Department of the Federation Council. Series: Issues of national security*, no. 20 (538), 70 p.
2. Russian Interior Ministry data.
3. Kravtsov, AU, Sirokhin, AI, Skomorokhov, RV, Shikhanov, VN & Luneev, VV 2011, *Transportation Crime: patterns, causes, social control*, St. Petersburg, 474 p.
4. Kravtsov, AU, Sirokhin, AI, Skomorokhov, RV, Shikhanov, VN & Luneev, VV 2011, *Transportation Crime: patterns, causes, social control*, St. Petersburg, p. 21-50.
5. Kravtsov, AU, Sirokhin, AI, Skomorokhov, RV, Shikhanov, VN & Luneev, VV 2011, *Transportation Crime: patterns, causes, social control*, St. Petersburg, p. 126.
6. Russian Interior Ministry data.
7. *On measures to implement the Resolution of the Government of the Russian Federation on June 29, 1995 № 647 (along with the "Guidance on road accidents in the internal affairs")*: Order of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation dated June 18, 1996 № 328 1996, retrieved 01 March 2015, <<http://www.lawmix.ru/pprf/107431>>.
8. Tanaga, IV 2009, 'The causes and conditions that contribute to road traffic offenses, and ways to overcome them', *Society and Law*, no. 2 (24), p. 117-120.