



**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МВД РОССИИ**

**ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2025 ГОДА**

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

УДК 342.95
ББК 67.401

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

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

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

Рецензенты:

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

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

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 37 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям. Используются данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

Информация сформирована на основе оперативных сведений по состоянию на 3 октября 2025 года.

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



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ	4
2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП	8
ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.....	8
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ.....	11
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ	12
3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ	13
ВИДЫ НАРУШЕНИЙ ПДД.....	13
АВАРИЙНОСТЬ ПО ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	15
ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП	16
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИБО ОТКАЗАВШИХСЯ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ	17
ВОДИТЕЛИ-ГРАЖДАНЕ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ.....	18
4. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ	19
5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ	21
6. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ.....	25
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ.....	25
ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ.....	26
ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ	26
ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	26
7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И ЛИЦ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ.....	28
8. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП.....	32
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	34
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ.....	37



1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

По итогам 9 месяцев 2025 года на территории Российской Федерации¹ зафиксировано снижение дорожно-транспортной аварийности. Количество дорожно-транспортных происшествий², в которых погибли и (или) ранены люди, снизилось на 2,4% (94 868), число погибших – на 3,4% (10 084), раненых – на 3% (117 719) (рис. 1.1).

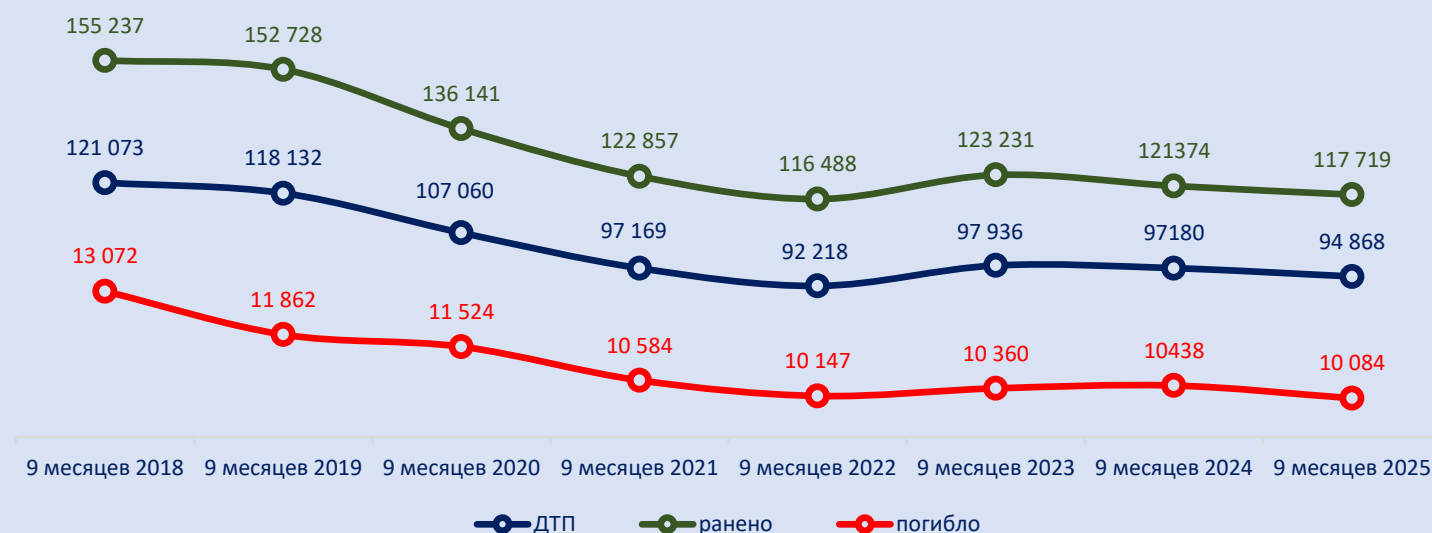


Рис. 1.1. Динамика основных показателей аварийности³

Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошедшего года³ зафиксировано в 32 субъектах Российской Федерации⁴ и на федеральной территории «Сириус». Число погибших снизилось в 47 регионах и на федеральной территории «Сириус». Наибольшее снижение отмечено на федеральной территории «Сириус» (-50%), в Сахалинской (-48%) и Белгородской (-40,5%) областях, Республике Адыгея (-33,3%) и Ямало-Ненецком автономном округе (-33,3%).

Однако человеческие потери от дорожно-транспортной аварийности в стране остаются достаточно высокими – каждое одиннадцатое (8 599) ДТП привело к смертельному исходу.

Рост всех трех основных показателей аварийности относительно АППГ зафиксирован в 10 субъектах Российской Федерации: Республике Тыва, Карачаево-Черкесской и Удмуртской республиках, Алтайском и Пермском краях, Астраханской, Калужской, Орловской, Новосибирской и Самарской областях.

В 33 регионах произошел рост числа погибших. Наибольший рост зафиксирован в Орловской области (+140%), Чукотском автономном округе (+100%), республиках Хакасия (47,2%) и Тыва (39,1%) и Владимирской области (+33,8%).

Наибольшей тяжестью последствий⁵ характеризовались ДТП в Чеченской Республике (17,6), Брянской (17,5) и Московской (14,8) областях.

¹ Далее также – «РФ».

² Далее также – «ДТП».

³ Далее также – «АППГ».

⁴ Далее также – «субъекты» или «регионы».

⁵ Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).



Распределение показателей аварийности по месяцам свидетельствует, что наименьшие значения фиксировались в феврале и марте как в абсолютных значениях, так и в расчете на один день месяца, наибольшие – в июле и августе, что соотносится с многолетними данными. Наиболее тяжелыми последствиями характеризовались происшествия, имевшие место в январе (8,4), августе (8,2) и сентябре (8,4) (рис. 1.2).

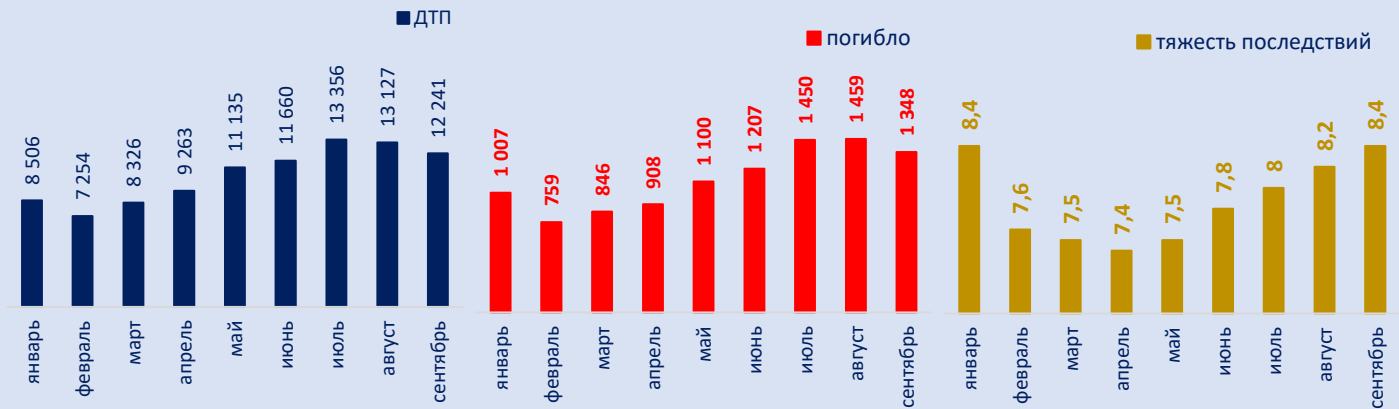


Рис. 1.2. Динамика показателей аварийности по месяцам

За анализируемый период наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу (14 644, или 15,4%) и субботу (14 072, или 14,8%), наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу 1 708, или 16,9%, и в воскресенье 1 594, или 15,8%. Кроме того, воскресенье характеризовалось наибольшим значением тяжести последствий ДТП (8,7) (рис. 1.3).

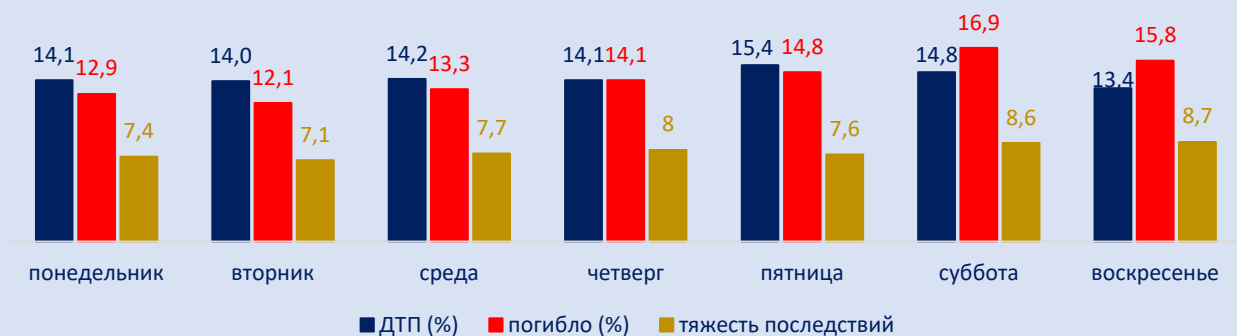


Рис. 1.3. Распределение показателей аварийности по дням недели

Самым аварийно-опасным временем суток являлся период с 16:00 до 20:00. В это время произошло более четверти ДТП (27,3%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались происшествия, совершенные в период с 23:00 до 07:00 (в среднем 13 погибших на 100 пострадавших), происшествия с наименьшей тяжестью последствий произошли в период с 10:00 до 19:00 (в среднем 6 погибших на 100 пострадавших).

Временные периоды наиболее аварийно-опасного времени суток характеризуются сезонностью. С марта по сентябрь пик аварийности в вечернее время продолжается дольше (с 16:00 до 21:00), чем в зимние месяцы. Однако в январе и феврале зафиксирована большая доля ДТП в период с 07:00 до 09:00 в сравнении с другими месяцами (табл. 1.1).



Таблица 1.1

Удельный вес ДТП в определенное время суток в каждом месяце

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

В темное время суток произошло 25 804 ДТП, что составило более четверти (27,2%) от общего количества происшествий. Число погибших в таких ДТП составило более трети (38,9%, или 3 925) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в темное время суток составила 10,9, что более чем в полтора раза выше в сравнении с аналогичным показателем для светлого времени суток (6,7).

За 9 месяцев 2025 года, как и ранее, наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновение транспортных средств (44,9%), наезд на пешехода (23,1%) и съезд с дороги (10,9%). Наибольшее число погибших отмечается в таких видах ДТП, как столкновение ТС (45,7%), наезд на пешехода (20,6%) и съезд с дороги (17,4%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (11,6), наезд на животное (10,3), на стоящее транспортное средство (10) и препятствие (9,1) (рис. 1.4.)

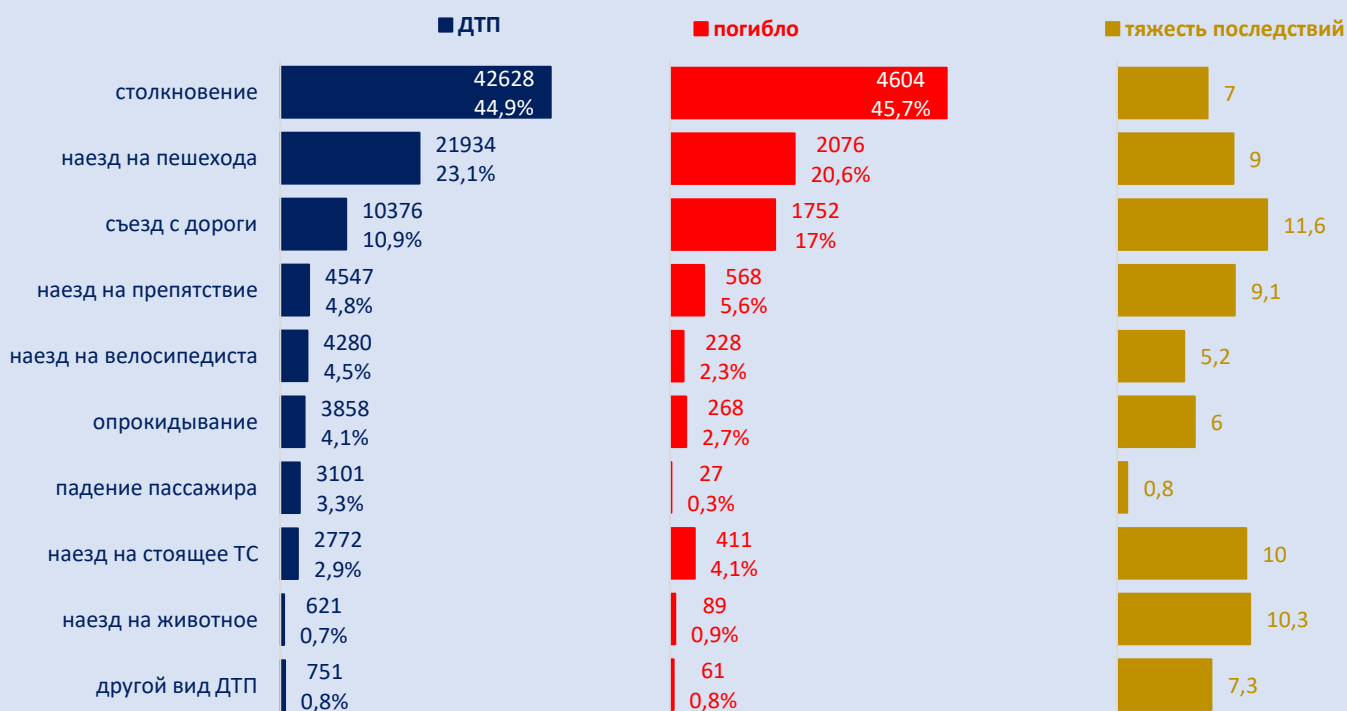


Рис. 1.4. Распределение ДТП и погибших в них по видам происшествий



Среди наиболее массовых видов ДТП отмечено снижение количества столкновений ТС на 2,6% (42 628) и погибших в них – на 5,2% (4 604), наездов на пешеходов – на 6% (21 934), погибших в них – на 3,8% (2 076). В то же время количество съездов с дороги увеличилось на 4,9% (10 376), число погибших в них – на 1,3% (1 752), при этом рост числа погибших в данном виде ДТП продолжается второй год подряд. Также отмечено увеличение количества падений пассажиров на 13,1% (3 101) и погибших в них – на 50% (27). Все основные показатели аварийности данного вида ДТП увеличиваются второй год подряд.

За 9 месяцев 2025 года почти девять из десяти ДТП (88,7%) произошли из-за нарушения Правил дорожного движения¹ водителями ТС. Всего совершено 84 175 (-2,8%) таких ДТП, в которых погиб 8 771 (-3,5%) и ранены 107 658 (-3,5%) человек. Каждое четырнадцатое (7,7%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Всего произошло 7 271 (-9,7%) таких ДТП, в которых погибли 1 291 (-11,3%) и ранены 6 277 (-9,6%) человек.

В рассматриваемом периоде было зарегистрировано 24 547 (-16,4%) ДТП, в местах совершения которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов³, что составило более четверти (25,9%) от общего числа зарегистрированных происшествий. В данных происшествиях погибли 2 578 (-20,6%) и ранены 30 160 (-17,4%) человек. Наиболее часто фиксировались отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части (удельный вес от всех ДТП с НДУ 65,1%), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (15,6%), неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков (9,5%).

Доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация⁴, традиционно имеет невысокий уровень и составляет 3,8%. В анализируемом периоде зарегистрировано 3 436 (-8,2%) таких ДТП, в которых погибли 547 (-16,6%) и ранены 4 551 (-10,7%) человек. Такие происшествия характеризуются достаточно высоким показателем тяжести последствий (10,7). Техническая неисправность ТС стала непосредственной причиной 118 (-31,8%) ДТП. В данных ДТП погибли 25 (-34,2%) и ранены 145 (-40,1%) человек.

По итогам 9 месяцев 2025 года на 15,5% (93) снизилось количество ДТП с особо тяжкими последствиями⁵. В них погибли 214 (-15,4%) и получили ранения 920 (-22,6%) человек. Доля количества таких ДТП в общем массиве составляет 0,1%, при этом доля числа погибших существенно выше и составляет 2,1 %.

¹ Далее также – «ПДД».

² Представленные данные показывают долю ДТП, произошедших по разным причинам, а также долю ДТП, при которых зафиксированы сопутствующие нарушения, от общего количества произошедших ДТП. Возможно, что одно ДТП имеет одновременно несколько прямых причин и сопутствующих нарушений, в результате чего сумма всех представленных показателей будет больше абсолютного количества произошедших ДТП.

³ Далее также – «неудовлетворительные дорожные условия» или «НДУ».

⁴ Далее также – «технические неисправности».

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



2. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

По итогам 9 месяцев 2025 года на автомобильные дороги федерального значения¹ (включая участки, проходящие по территории населенных пунктов) пришлось 13,1% (12 384) всех ДТП и почти треть (30,4%, или 3 067) погибших, на дороги регионального и межмуниципального значения² (включая участки, проходящие по территории населенных пунктов) – более пятой части (22,2%, или 21 061) происшествий и более трети (39%, или 3 928) погибших, местного значения³ (в основном это улично-дорожная сеть городов и населенных пунктов) – почти две трети (64,7%, или 61 375) всех ДТП и 30,6% (3 082) погибших, на частные дороги – менее одного процента от всех происшествий (47), погибших (6) и раненых (56) (рис. 2.1.).

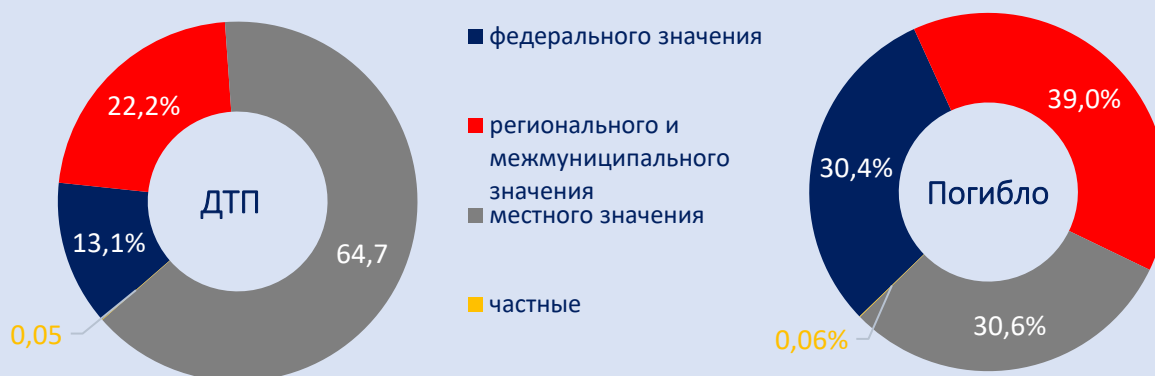


Рис. 2.1. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования⁴

На ФАД количество ДТП уменьшилось на 6,8%, число погибших – на 7,9%, раненых – на 6,9%. Аналогичная ситуация зафиксирована и на МАД, где количество ДТП снизилось на 5%, число погибших – на 2,1%, число раненых – на 5,3%. На РИММАД количество ДТП возросло на 9,8%, число погибших снизилось на 0,5%, а число раненых увеличилось на 6,6%.

На платных участках автомобильных дорог зарегистрировано 535 (-15,6%) ДТП, в которых погибли 110 (-8,3%) и ранены 789 (-11,5%) человек. Доля таких происшествий и погибших в них составляет 0,6 и 1,1% соответственно.

ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

На территории городов и населенных пунктов⁵, как и ранее, регистрируется три четверти (78,1%) всех ДТП, примерно столько же раненых (75,1%), при этом доля погибших существенно ниже и составляет менее половины (47,8%). По сравнению с АППГ количество ДТП уменьшилось на 1,9% (74 057), число погибших – на 2,1% (4 822), число раненых – на 2,4% (88 436). Значение коэффициента тяжести последствий ДТП в среднем составило 5 погибших на 100 пострадавших, т.е. смертельные травмы в городах получил не более, чем один из двадцати пострадавших участников происшествий (табл. 2.1.).

¹ Далее также – «ФАД» или «федеральная автомобильная дорога».

² Далее также – «региональная или межмуниципальная автомобильная дорога» или «РИММАД».

³ Далее также – «местная автомобильная дорога» или «МАД».

⁴ Удельный вес рассчитан от общего количества ДТП и общего числа погибших в них.

⁵ Далее также – «города и НП».



Таблица 2.1.

	ДТП, кол-во	± % к АППГ	Погибло, человек	± % к АППГ	Ранено, человек	± % к АППГ	Тяжесть последствий
В городах и НП	74 057	-1,9	4 822	-2,1	88 436	-2,4	5,2
Вне городов и НП	20 811	-4,1	5 262	-4,5	29 283	-4,7	15,2

Распределение числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса значительно отличается от распределения количества ДТП. Если наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации, то наибольшее число погибших – на сельские поселения, где количество ДТП почти в два с половиной раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах (рис. 2.2).

Распределение числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса значительно отличается от распределения количества ДТП. Если наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов Российской Федерации, то наибольшее число погибших – на сельские поселения, где количество ДТП почти в два с половиной раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах (рис. 2.2.).



Рис. 2.2. Количество ДТП и число погибших в городах и населенных пунктах различного статуса

Отмечен рост основных показателей аварийности в сельских населенных пунктах. Количество ДТП увеличилось на 2,6% (13 977), число погибших – на 3,1% (1 919), раненых – на 1,9% (17 121). В административных центрах муниципальных районов произошло 10 387 (не изменилось в сравнении с АППГ) ДТП, а число погибших увеличилось на 3,2% (863).

При общем снижении количества ДТП и числа погибших (на 2 и 8,5% соответственно) в столицах субъектов Российской Федерации отмечается рост данных показателей в Абакане, Астрахани, Белгороде, Волгограде, Ижевске, Калуге, Костроме, Кызыле, Мурманске, Пензе, Тамбове, Чебоксарах, Челябинске, Черкесске.

Наименьшая тяжесть последствий зафиксирована в городах федерального значения¹ и столицах субъектов Российской Федерации (3 погибших на 100 пострадавших), причем в городах с численностью жителей более 1 млн данный показатель ниже всего и составляет 2,8. В административных центрах муниципальных районов тяжесть последствий более чем в два раза выше – 6,5. Сельские населенные пункты характеризуются наибольшим значением тяжести последствий – 10,1, т.е. в ДТП, произошедших в этих местах, погиб каждый десятый из пострадавших в ДТП (рис. 2.3.).

¹ Далее также – «ГФЗ».



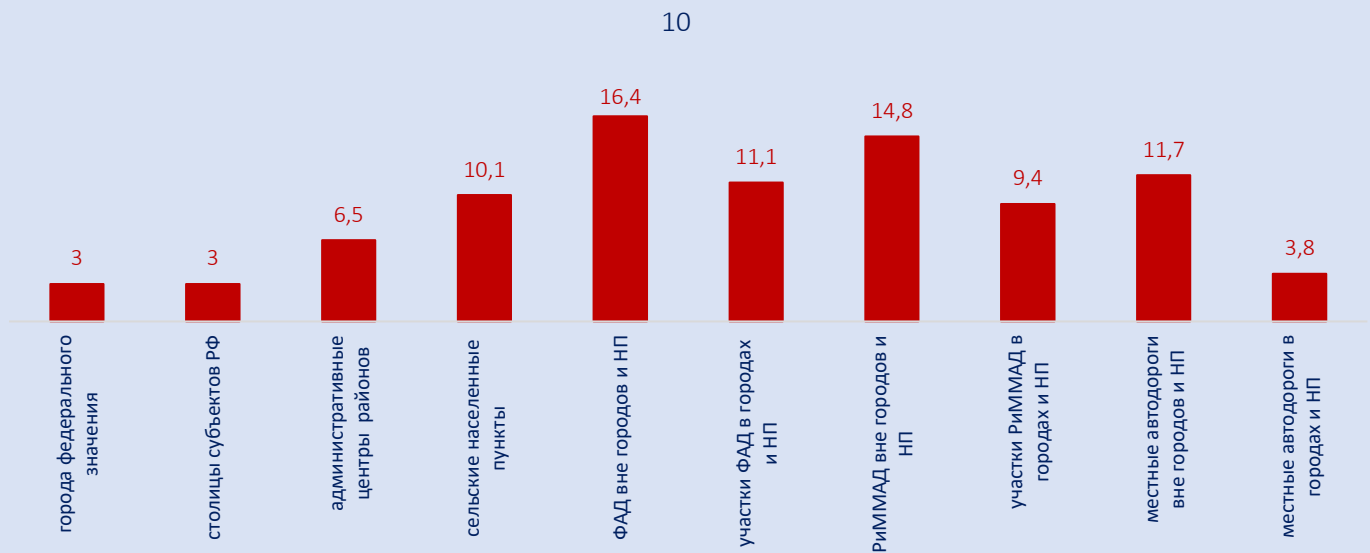


Рис. 2.3. Тяжесть последствий ДТП в зависимости от места совершения

На участки федеральных дорог, проходящих через города и населенные пункты, приходится почти треть (32%, или 3 963) от всех ДТП на федеральных автомобильных дорогах, на них же приходится более пятой части от числа погибших (21,8%, или 670). Для региональных и межмуниципальных дорог эти показатели выше – 49,5% (10 421) и 34,5% (1 357) соответственно.

Более половины всех ДТП на ФАД пришлось на участки в населенных пунктах в Астраханской, Белгородской, Владимирской, Калужской, Курской областях и Еврейской автономной области, более двух третей – в республиках Башкортостан и Ингушетия, Карачаево-Черкесской Республике, Камчатском крае и Ульяновской области, а в Республике Дагестан и Кабардино-Балкарской Республике – более трех четвертей.

Более двух третей всех ДТП на РИММАД пришлось на участки в населенных пунктах в Республике Башкортостан и Курской области, более трех четвертей – в республиках Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкарской Республике, Приморском крае, Калужской и Тюменской областях.

В целом на участках региональных или межмуниципальных дорог, проходящих через города и населенные пункты, наблюдается рост всех основных показателей аварийности, которым обусловлен и общий рост аварийности на данных дорогах. Так, количество ДТП возросло на 26%, число погибших в них – на 1%, число раненых – на 20,6%.

Более чем в полтора раза увеличилось количество ДТП на таких участках в республиках Ингушетия, Карелия, Саха (Якутия), Тыва, Удмуртской и Чувашской республиках, Забайкальском крае, Мурманской, Сахалинской, Смоленской областях, в Челябинской области – в два раза, а в Республике Северная Осетия, Курганской и Тамбовской областях – более чем в два раза.

Тяжесть последствий на участках федеральных (11,1), региональных и межмуниципальных (9,4) автодорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, практически в два раза (на ФАД – более чем в два раза) превышает среднее значение данного показателя для городов и населенных пунктов (рис. 2.3).

Аварийность на участках автодорог, проходящих через города и населенные пункты, оказывает значительное влияние на показатели смертности в результате ДТП в городах и населенных пунктах. Если суммарное количество таких ДТП составляет почти пятую часть (19,4%, или 14 384) от общего количества ДТП в городах и населенных пунктах, то число погибших в ДТП на данных участках автодорог приближается к половине (42%, или 2 027) от общего числа погибших в городах и населенных пунктах.



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Вне городов и населенных пунктов произошло около пятой части (21,9%, или 20 811) от общего количества ДТП, при этом на эти происшествия пришлось более половины (52,2%, или 5 262) погибших (рис. 2.4.). Тяжесть последствий ДТП вне городов и населенных пунктов (15,2), как и в прошлые годы, почти в три раза выше, чем в городах и населенных пунктах (5,2).



Рис. 2.4. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования

Почти половина (45,6%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД. При этом доля количества ДТП от общего количества происшествий на автодорогах вне населенных пунктов на таких дорогах несколько меньше и составляет 40,5% (рис. 2.5). Количество ДТП на данных дорогах уменьшилось на 7,2% (8 421), число погибших – на 8,3% (2 397), раненых – на 6,8% (12 233). Тяжесть последствий ДТП достаточно высока и составляет 16,4.

Наличие НДУ на ФАД вне городов и населенных пунктов установлено при оформлении 6,6% (558) ДТП, при этом тяжесть последствий таких происшествий значительно выше средней и достигает 19,2, то есть в таких ДТП погиб почти каждый пятый пострадавший.



Рис. 2.5. Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования вне городов и населенных пунктов

На автодороги регионального и межмуниципального значения вне городов и населенных пунктов приходится более половины (51,1%) всех ДТП вне городов и населенных пунктов и 48,9% погибших, при этом количество ДТП сократилось на 2,5% (10 640), число погибших – на 1,2% (2 571), число раненых – на 3,4% (14 857). Показатель тяжести последствий для ДТП на региональных и межмуниципальных дорогах вне НП составил 14,8, что несколько ниже, чем на ФАД. Наличие неудовлетворительных дорожных



условий зафиксировано при оформлении почти пятой части (19,7%, или 2 100) ДТП на региональных и межмуниципальных дорогах вне НП.

На автодорогах местного значения вне городов и населенных пунктов отмечено увеличение количества ДТП на 2,6% (1 721), при этом снизилось как число погибших (-0,3%, 287), так и раненых (-0,3%, 2 159). Данные происшествия составили 8,3% от всех ДТП на автодорогах вне городов и населенных пунктов, погибшие в них – 5,5%, раненые – 7,4%.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

По итогам 9 месяцев 2025 года количество ДТП на железнодорожных переездах увеличилось на 2,6% (120), число раненых – на 3,6% (142), при этом число погибших снизилось на 32,7% (35).

Из всех происшествий на железнодорожных переездах с участием железнодорожного подвижного состава произошло чуть более половины (54,2%, или 65) ДТП, однако на них пришлось 85,7% (30) погибших. Такие происшествия характеризуются высоким значением тяжести последствий (29,1), т.е. в них погиб почти каждый третий пострадавший.



3. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Наибольшее количество ДТП (88,7%) совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями ТС. По итогам 9 месяцев 2025 года отмечается снижение количества таких ДТП на 2,8% (84 175), погибших в них – на 3,5% (8 771), раненых также – на 3,5% (107 658). Тяжесть последствий таких происшествий составила 7,5.

ВИДЫ НАРУШЕНИЙ ПДД

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС за 9 месяцев текущего года, стали нарушение скоростного режима (19 647, или 23,3% от общего количества ДТП из-за нарушений ПДД водителями), несоблюдение очередности проезда перекрестков (17 214 ДТП, или 20,5%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (10 394 ДТП, или 12,3%), неправильный выбор дистанции (8 876 ДТП, или 10,5%), выезд на полосу встречного движения¹ (7 104 ДТП, или 8,4%), нарушение правил проезда пешеходного перехода (6 625, или 7,9%). Наибольшее число погибших зафиксировано из-за нарушения скоростного режима (2 813, или 32,1% от общего числа погибших из-за нарушений ПДД водителями) и выезда на полосу встречного движения (2 394, или 27,3%). Высокой тяжестью последствий характеризовались ДТП, которые произошли из-за выезда на полосу встречного движения (16,8), нарушения скоростного режима (10,2), нарушения правил обгона (11,5), нарушения правил расположения ТС на проезжей части (9,4) и нарушения правил проезда Ж/Д переездов (28,4) (рис. 3.1).

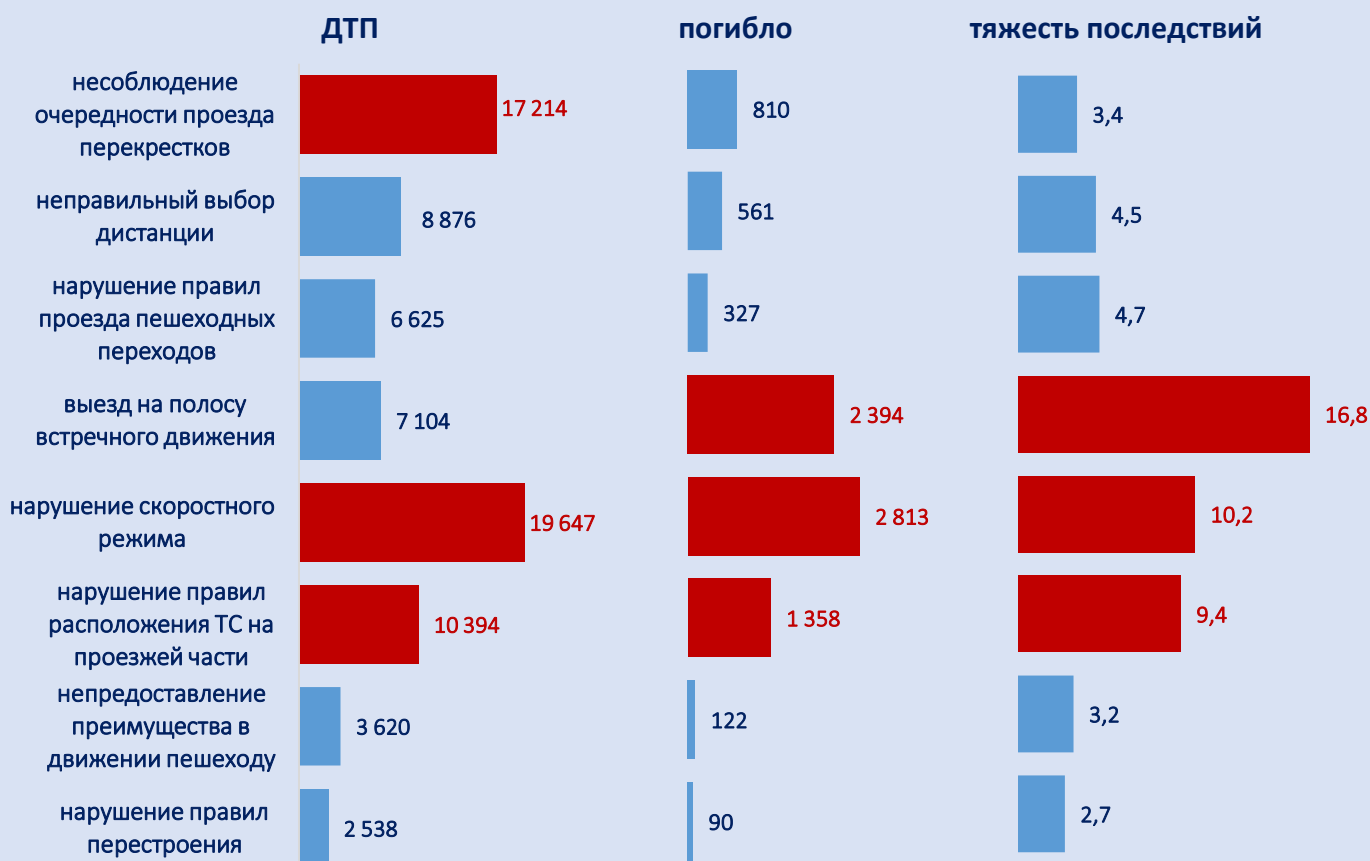


Рис. 3.1. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД водителями ТС, число погибших в них и тяжесть последствий

¹ Далее также – «ПВД».



Отмечен рост трех основных показателей аварийности из-за нарушения правил остановки и стоянки (ДТП – на 10,6% (209), число погибших – на 55,6% (28), число раненых – на 5,8% (239)), непредоставления преимущества в движении ТС, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом (ДТП – на 9,1% (108), число погибших – на 100% (10), раненых – на 5,2% (204)).

Многолетняя тенденция к распределению числа погибших вследствие выезда на полосу встречного движения по месяцам показывает, что максимальные значения совпадают с периодом, когда фиксируется заснеженность проезжей части или наличие на ней снежного наката (рис. 3.2). Указанные условия препятствуют различимости горизонтальной дорожной разметки, что, соответственно, влияет на возможность правильного позиционирования положения ТС на проезжей части относительно встречного транспорта, а также могут способствовать потере управления ТС, его дальнейшему сносу или заносу.

С учетом того, что распределение числа погибших из-за выезда на ПВД в текущем году в целом совпадает с трендом предыдущих лет, можно предположить, что начиная с ноября риск увеличения числа погибших из-за выезда на ПВД сохранится, так как на большей территории страны в это время уже возможно появление снежного покрова.

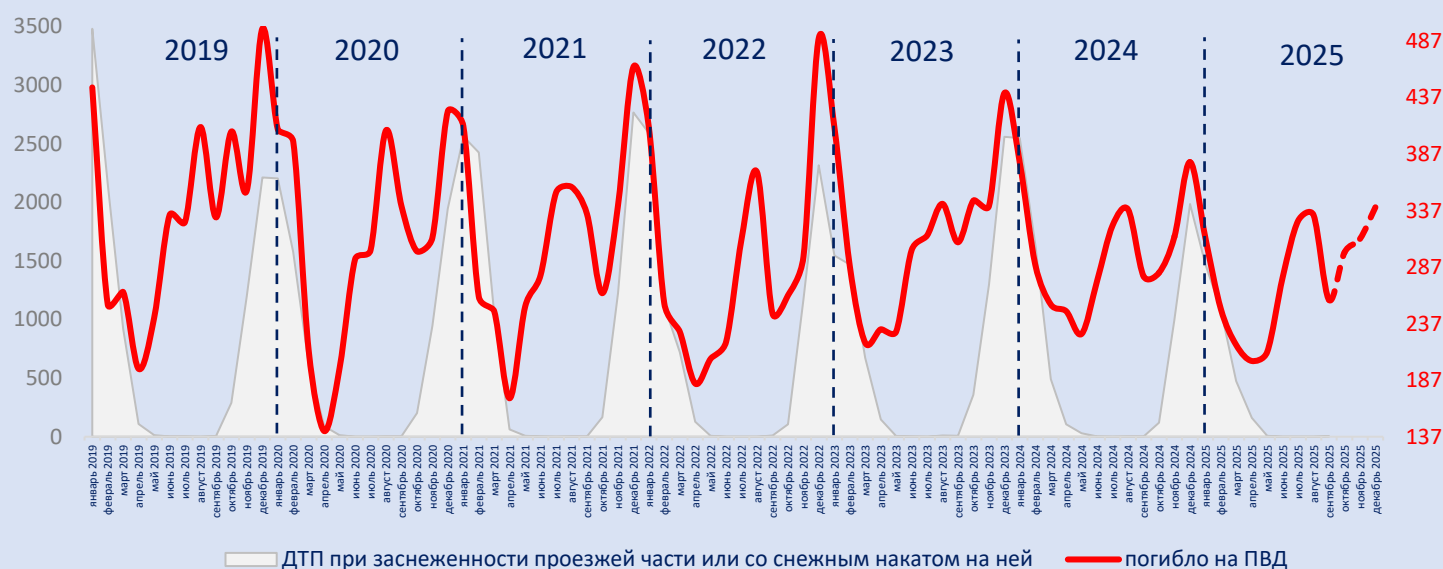


Рис. 3.2. Зависимость числа погибших из-за выезда на ПВД и наличия на проезжей части снежных отложений¹

Распределение числа погибших в ДТП, связанных с выездом на ПВД, по месяцам и времени суток в текущем году соответствует распределению предыдущих лет. Исходя из этого, можно предположить, что тенденции предыдущих лет также повторятся в конце текущего года и начале следующего. В соответствии с данными за 2018-2024 годы высокими значениями числа погибших в ДТП, связанных с выездом на ПВД, характеризуется ноябрь с 08:00 до 11:00 и с 15:00 до 20:00, декабрь и январь – с 07:00 до 20:00. Необходимо отметить, что в целом пик смертности в ДТП, связанных с выездом на ПВД, приходится на дневное время декабря и января (табл. 3.1).

¹ Для сведений о наличии снежного покрова использованы данные о количестве ДТП, при которых установлено наличие снежного наката или заснеженности проезжей части, что позволяет усредненно установить начало появления снежного покрова. Рассмотренные показатели усреднены, и каждый регион может иметь свои особенности.



Таблица 3.1

Распределение числа погибших в ДТП, связанных с выездом на ПВД, по месяцам и времени суток (суммарные значения за период 2018-2024 годов)

июнь	55	56	42	50	54	45	77	58	81	78	69	75	90	112	118	148	120	105	118	105	122	110	82	75	
июль	67	84	40	59	75	52	82	86	89	92	98	114	102	123	138	154	145	154	146	104	95	123	99	78	
август	74	97	64	43	55	104	114	122	108	97	103	108	102	107	167	153	134	150	109	126	168	121	130	101	
сентябрь	54	68	29	33	42	66	84	86	96	77	104	73	113	82	143	129	128	89	109	175	167	136	91	86	
октябрь	43	27	42	48	28	43	79	113	100	92	87	82	94	118	103	119	141	156	154	208	107	107	70	60	
ноябрь	37	41	31	38	41	44	72	106	126	141	131	97	120	111	123	164	155	184	177	132	90	75	61	63	
декабрь	61	32	37	33	49	60	92	191	175	151	206	178	173	154	151	200	228	237	248	151	142	110	93	74	
январь	59	41	29	13	21	37	63	169	150	160	172	144	166	203	178	197	206	179	202	168	98	68	98	74	
февраль	56	42	30	16	22	42	79	102	129	135	103	102	104	100	104	138	91	119	102	125	110	81	47	79	
март	50	23	16	28	31	44	95	84	89	96	68	67	105	72	105	93	105	88	103	124	109	67	55	47	
апрель	40	44	22	26	40	47	51	49	54	50	52	48	65	53	78	61	87	83	88	79	100	67	88	57	
май	55	52	17	37	24	43	38	58	59	52	53	88	58	90	92	111	88	104	72	93	80	100	72	74	
00:00-00:59																									
01:00-01:59																									
02:00-02:59																									
03:00-03:59																									
04:00-04:59																									
05:00-05:59																									
06:00-06:59																									
07:00-07:59																									
08:00-08:59																									
09:00-09:59																									
10:00-10:59																									
11:00-11:59																									
12:00-12:59																									
13:00-13:59																									
14:00-14:59																									
15:00-15:59																									
16:00-16:59																									
17:00-17:59																									
18:00-18:59																									
19:00-19:59																									
20:00-20:59																									
21:00-21:59																									
22:00-22:59																									
23:00-23:59																									

АВАРИЙНОСТЬ ПО ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Три четверти (74,9%, или 63 067) ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями, совершены водителями легковых автомобилей. В таких ДТП погибли 6 689 (76,3%) человек и 82 971 (77,1%) получили ранения. Тяжесть последствий составила 7,5 (рис. 3.3).

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями грузового транспорта уменьшилось на 12% (6 094), число погибших в них – на 11,3% (995), раненых – на 12,9% (7 419) (рис. 3.4). Тяжесть последствий составила 11,8.

По итогам 9 месяцев 2025 года зафиксирован рост аварийности из-за нарушения ПДД водителями мотоциклов: количество ДТП – на 6,6% (5 036), число погибших – на 3,6% (569) и раненых – на 7,1% (5 368). Тяжесть последствий составила 9,6. Доля таких ДТП от общего количества из-за нарушения ПДД водителями составила 6%, погибших – 6,5%, раненых – 5%.

Уменьшилось на 1,8% (2 560) количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями, управлявшими автобусами, число погибших в них – на 20,4% (121), раненых – на 0,8% (3 833). Данные ДТП составили 3% от всех происшествий из-за нарушения ПДД водителями ТС, погибшие – 1,4%, раненые – 3,6% (рис. 3.5).



Рис. 3.3. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями легковых ТС



Рис. 3.4. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями грузовых ТС



Из-за нарушения ПДД водителями тракторов и других самоходных механизмов совершено 178 (-12,7%) ДТП, в которых погибли 25 (-16,7%) и получили ранения 210 (-1,4%) человек. Доля ДТП от общего количества происшествий, произошедших по вине водителей, составила 0,2%, доля числа погибших — 0,3%.

Увеличилось на 9,3% (82) количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями трамваев. В данных происшествиях зафиксировано 3 (-62,5%) погибших и 90 (-14,3%) раненых. Из-за нарушения ПДД водителями троллейбусов совершено 164 (+42,6%) ДТП, 3 (+50%) человека погибли и 175 (+29,6%) получили ранения.

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями легкового такси уменьшилось на 4% (1 408), число раненых – на 5,1% (1 716), однако число погибших в них возросло на 30,6% (64).

Из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду (каршеринг), совершено 348 (-7,2%) ДТП, в которых зафиксировано 22 (-18,5%) летальных случая, 456 (-7,1%) человек получили ранения.

ВОЗРАСТ И СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ, СОВЕРШИВШИХ ДТП

Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (19 186, или 22,8%) совершено водителями возрастной группы от 30 до 40 лет. В происшествиях, совершенных данными водителями, также отмечено наибольшее число погибших (2 069, или 23,6%) и раненых (24 678, или 22,9%). Наибольшей тяжестью последствий (9,2) характеризуются ДТП, совершенные водителями возрастной группы свыше 70 лет.

Отмечено увеличение количества ДТП, совершенных водителями в возрасте менее 18 лет. Увеличилось число погибших в ДТП, совершенных водителями в возрасте от 14 до 16 лет и от 21 до 25 лет (табл. 3.2).

Таблица 3.2

Возрастная группа	ДТП, кол-во	+ % АППГ	Погибло, человек	+ % АППГ	Ранено, человек	+ % АППГ	Тяжесть последствий
до 10 лет	111	+19,4	0	-100	120	+14,3	0
от 10 до 14 лет	857	+5,3	21	-4,5	1 028	+9,6	2
от 14 до 16 лет	1 470	+2,5	62	+31,9	1 791	+1	3,3
от 16 до 18 лет	1 803	+11,4	105	-6,3	2 327	+16,4	4,3
от 18 до 21 года	5 017	-1,4	479	-7	7 003	-1,1	6,4
от 21 до 25 лет	6 973	-1,6	786	+10,7	9 376	-1,3	7,7
от 25 до 30 лет	7 631	-6,3	818	-8,6	10 113	-4,2	7,5
от 30 до 40 лет	19 186	-8,1	2 069	-8,5	24 678	-8,6	7,7
от 40 до 50 лет	16 902	-1,9	1 849	-5	21 247	-4,2	8
от 50 до 60 лет	11 242	-1,7	1 239	-1	14 431	-2,3	7,9
от 60 до 70 лет	7 956	-1,2	953	-1	10 106	-2,8	8,6
свыше 70 лет	3 719	+8,5	466	+8,9	4 603	+6,3	9,2



Рис. 3.5. Аварийность из-за нарушения ПДД водителями автобусов



Рост всех трех основных показателей отмечен в ДТП, совершенных водителями со стажем управления ТС от 25 до 30 лет. Количество таких ДТП увеличилось на 4,4% (7 391), число погибших – на 5% (859), раненых – на 2,1% (9 298).

Сохраняется тенденция к распределению тяжести последствий ДТП в зависимости от стажа водителей, виновных в совершении ДТП. По мере увеличения стажа водителей растет значение тяжести последствий. Так, для начинающих водителей (со стажем управления до двух лет) величина данного показателя составила 6,7, а для водителей со стажем свыше 30 лет – 8,6 (табл. 3.3).

Таблица 3.3

Стаж управления	ДТП, кол-во	+ % АППГ	Погибло, человек	+ % АППГ	Ранено, человек	+ % АППГ	Тяжесть последствий
до 2 лет	5 362	-5,3	536	-7,6	7 500	-5,2	6,7
от 2 до 5 лет	7 158	-3,5	662	-6,6	9 568	-5	6,5
от 5 до 10 лет	9 694	-8,7	976	-4,6	12 976	-7	7
от 10 до 15 лет	10 248	-9,0	985	-13,8	13 201	-9,9	6,9
от 15 до 20 лет	10 000	-1,6	988	+4,2	12 682	-3,3	7,2
от 20 до 25 лет	7 447	-8,3	826	-9	9 579	-8,3	7,9
от 25 до 30 лет	7 391	+4,4	859	+5	9 298	2,1	8,5
свыше 30 лет	12 440	+2,7	1 488	-1,2	15 870	0,7	8,6

В отчетном периоде произошло увеличение на 10,8% (10 267) количества ДТП из-за нарушения ПДД водителями, не имеющими права управления ТС, и числа раненных в таких происшествиях – на 11,7% (12 951), однако число погибших сократилось на 0,5% (1 273). Данные происшествия составили 10,8% от общего количества ДТП, погибшие – 12,6% от общего числа погибших.

Снизилось на 7% (1 090) количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями, лишенными права управления ТС, а также число раненных в них – на 8,5% (1 366), при этом число погибших увеличилось на 8,8% (235). Данные происшествия составили 1,1% от общего количества ДТП, при этом погибшие несколько больше – 2,3% от общего числа погибших.

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

За рассматриваемый период десятая часть ДТП (10,1%) произошла с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В данных происшествиях погибло более пятой части (21,9%) от общего числа погибших на дорогах страны. Всего произошло 9 594 (-11,4%) ДТП, в которых погибли 2 207 (-22,9%) человек и 12 362 (-10,1%) получили ранения. Показатель тяжести последствий составил 15,1.

Рост трех основных показателей аварийности зафиксирован в республиках Бурятия, Карелия, Северная Осетия-Алания, Тыва, Орловской, Тверской и Ульяновской областях. В 20 регионах увеличилось число погибших, наибольший рост зафиксирован в Орловской области (+357,1%, 32), Новгородской области (+68,8%, 27), Республике Северная Осетия-Алания (+42,9%, 10), Чувашской Республике (38,5%, 18), г. Севастополе (+33,3%, 4).

В девяти из десяти рассматриваемых ДТП (92,7%, или 8 890) непосредственной причиной являлось нарушение ПДД именно со стороны водителей в состоянии опьянения либо отказавшиеся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. На эти ДТП приходится абсолютное большинство погибших (92,9%, или 2 051) и раненных (92,8%, или 11 467). В сравнении с 9 месяцами 2024 года количество ДТП снизилось на 10,8%, число погибших уменьшилось на 22,1%, число раненных сократилось на 9,2%.



За 9 месяцев 2025 года зафиксировано 1 748 ДТП с участием водителей, отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, в которых погибли 104 и ранены 2 375 человек. Количество таких происшествий снизилось на 7,1%, число погибших – на 1,9%, раненых – на 8,2%.

В 610 (-24,5%) ДТП водители находились в состоянии наркотического опьянения, в таких происшествиях погиб 141 (-43,8%) и ранены 893 (-21,8%) человека. Наибольшее количество ДТП с участием водителей в состоянии наркотического опьянения произошло в Краснодарском крае (49), г. Санкт-Петербурге (46), г. Москве (42), Ярославской (35), Ленинградской (33) и Московской (25) областях, а также в Приморском (24) и Пермском (21) краях.

В рассматриваемом периоде произошло 538 (-10,2%) ДТП, после совершения которых участвовавшие в них водители не выполнили требование ПДД о запрете употребления алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ. Число погибших в таких происшествиях снизилось на 25% (27), раненых – на 7,7% (672).

ВОДИТЕЛИ-ГРАЖДАНЕ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

За рассматриваемый период из-за нарушения ПДД водителями-гражданами иностранных государств произошло 3 314 (-16,4%) ДТП, что составило 3,9% от общего количества ДТП, произошедших из-за нарушения ПДД водителями ТС. В таких ДТП погибли 294 (-22%) и получили ранения 4 258 (-18,3%) человек. Тяжесть последствий ДТП из-за нарушения ПДД иностранными водителями (6,5) ниже значения тяжести последствий для всех водителей (7,5).

Наибольший удельный вес ДТП из-за нарушения ПДД водителями-гражданами иностранных государств в общем количестве ДТП, произошедших на территории конкретного региона из-за нарушения ПДД водителями, отмечен в Сахалинской области (14,8%, 39), г. Москве (14,4%, или 732) и г. Санкт-Петербурге (11,1%, или 222).

Иностранные водители были виновны почти в двух третях (64,2%) от всех ДТП с их участием. Из них в 7 из 10 случаев были виновны граждане Туркменистана (70,1), а также Республики Таджикистан (67) (табл. 3.5).

Таблица 3.5

	ДТП, кол-во	±%АППГ(ДТП)	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть последствий	Коэффициент виновности ¹ (%)
Республика Узбекистан	827	-18,2	58	1024	5,4	64,5
Киргизская Республика	731	-19,4	39	884	4,2	60,7
Республика Таджикистан	666	-14,6	54	913	5,6	67
Республика Беларусь	224	+2,8	49	275	15,1	50,8
Азербайджанская Республика	210	-4,5	23	269	7,9	64,2
Туркменистан	164	+18	8	228	3,4	70,1
Республика Армения	148	-36,2	11	193	5,4	64,3
Республика Казахстан	128	-20,5	26	188	12,1	58,4

Уменьшились все основные показатели аварийности по вине водителей иностранных государств в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Так, количество ДТП снизилось на 25,4% (100), число погибших – на 55,9% (15), число раненых – на 28,6% (132). Тяжесть последствий таких происшествий составила 10,2.

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



4. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПассажиРОВ

За 9 месяцев 2025 года отмечено снижение основных показателей аварийности с участием пассажиров ТС. Так, количество ДТП уменьшилось на 1,6% (32 083), число погибших пассажиров – на 5,8% (2 677), раненых – на 3% (41 518) (рис. 4.1).

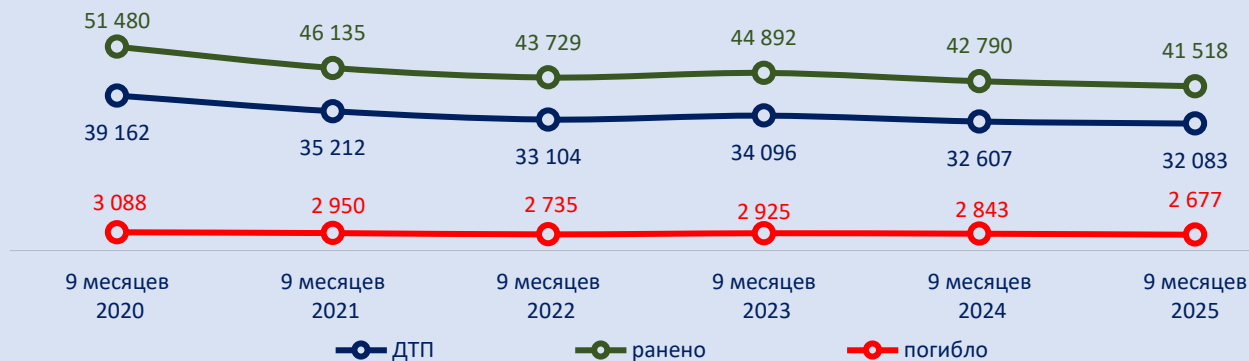


Рис. 4.1. Аварийность с участием пострадавших пассажиров

Почти две трети пассажиров погибли при столкновениях ТС (60,6%, или 1 622), остальные – при съездах с дороги – 22,8% (611), наездах на препятствие – 6,4% (170), наездах на стоящее ТС – 5,8% (156), опрокидываниях – 2,2% (58). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 60 (2,2%) пассажиров (рис. 4.2)

По сравнению с АППГ с 8,1 до 8,2% увеличилась доля ДТП с пострадавшими¹ пассажирами, не пристегнутыми ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имела, количество таких ДТП составило 2 622 (-0,9%). Доля погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имела, от общего числа погибших пассажиров составила 21,9%, при этом она также увеличилась по сравнению с АППГ (20,8%). Однако число погибших, не пристегнутых ремнем безопасности пассажиров, снизилось на 1,2% (585). Данные происшествия для непристегнутых пассажиров характеризуются высоким значением тяжести последствий (16,6), которое в 3,5 раза выше, чем для ДТП, в которых пострадавшие пассажиры были пристегнуты (4,8).

В 38 субъектах зафиксировано увеличение числа погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности (при условии, что конструктивно такая возможность имела).

Наибольшая доля погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности (при условии, что конструктивно такая возможность имела), от общего числа погибших пассажиров зафиксирована в Республике Адыгея (75%, или 3), Калининградской области (66,7%, или 4), Республике Северная Осетия-Алания (60%, или 12) и Нижегородской области (50%, или 29).

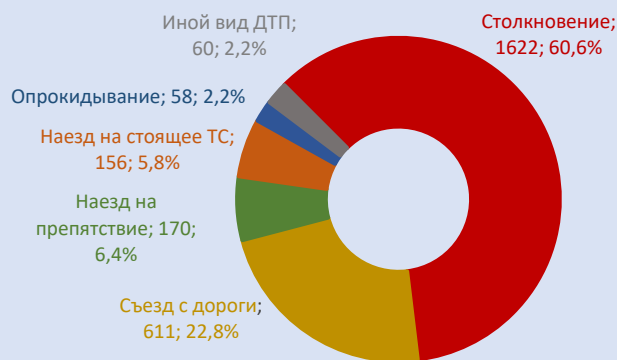


Рис. 4.2. Распределение числа погибших пассажиров по видам ДТП

¹ Суммарное число погибших и раненых.



Отмечается увеличение на 2,9% (3 554) количества ДТП с участием пострадавших пассажиров автобусов, при этом число погибших и раненых пассажиров автобусов снизилось на 27,4% (53) и 1,9% (5 245) соответственно. Тяжесть последствий таких ДТП имеет относительно низкое значение – 1.

По итогам 9 месяцев 2025 года отмечается увеличение показателей аварийности с участием пострадавших пассажиров мототранспорта. Количество ДТП увеличилось на 10,5% (2 384), число погибших пассажиров мототранспорта – на 17,4% (142), раненых – на 9,1% (2 304). Более двух третей (66,7%, или 1 591) данных происшествий совершены из-за нарушения ПДД водителями мототранспорта, на них приходится 71,1% (101) погибших и 66,3% (1 527) раненых пассажиров мототранспорта.

Более половины (50,7%, или 72) погибших и почти половина (43,1%, или 992) раненых пассажиров мототранспорта допустили нарушение правил применения мотошлема. При этом число раненых пассажиров, допустивших это нарушение, увеличилось на 7,7%, однако число погибших снизилось на 2,7%.



5. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

Вторым по массовости видом ДТП продолжает оставаться наезд на пешехода, он по-прежнему составляет практически четверть (23,1%) от общего количества происшествий. Однако по сравнению с АППГ удельный вес таких происшествий имеет тенденцию к снижению (9 месяцев 2023 года – 24,4%, 9 месяцев 2024 года – 24%). Погибшие пешеходы при наездах на них составили более пятой части (20,4%) от всех погибших в ДТП, раненые – 17,5% от всех раненых в ДТП.

За 9 месяцев 2025 года количество наездов, в которых пострадали пешеходы, снизилось на 6% (21 911), число погибших в них пешеходов – на 3,8% (2 059), раненых – на 6,2% (20 599) (рис. 5.1).



Рис. 5.1. Основные показатели аварийности из-за наездов на пешеходов

Увеличение количества наездов на пешеходов зафиксировано в 31 регионе. Наибольший рост количества наездов зафиксирован в Республике Ингушетия (+55,6%), Брянской области (+35,1%), Республике Тыва (+30,1%), Республике Марий Эл (+27,1%), Орловской (+24,7%), Липецкой (+23,2%) и Воронежской (+18,3%) областях.

Рост числа погибших пешеходов отмечен в 35 регионах, наибольший – в Мурманской (+233,3%), Брянской (+144,4%), Тверской (+116,7%) областях, Еврейской автономной области (+100%), Республике Хакасия (+100%), Республике Тыва (+64,3%) и Калужской области (+60%). В 13 субъектах отмечен рост всех основных показателей аварийности (табл. 5.1).

Таблица 5.1

Субъекты Российской Федерации, в которых отмечен рост всех основных показателей аварийности, связанной с наездами на пешеходов

	ДТП, кол-во	АППГ, %	Погибло, человек	АППГ, %	Ранено, человек	АППГ, %	Тяжесть последствий
Брянская область	77	+35,1	22	+144,4	56	+9,8	28,2
Республика Тыва	121	+30,1	23	+64,3	104	+26,8	18,1
Орловская область	96	+24,7	13	+8,3	88	+25,7	12,9
Пензенская область	268	+11,7	28	+40	244	+7	10,3
Алтайский край	433	+11	37	+32,1	412	+10,2	8,2
Мурманская область	100	+9,9	10	+233,3	92	+3,4	9,8
Тверская область	207	+8,9	26	+116,7	194	+0,5	11,8
Тамбовская область	128	+8,5	19	+26,7	118	+5,4	13,9
Еврейская автономная область	27	+8	2	+100	28	+16,7	6,7
Самарская область	564	+6,4	44	+18,9	540	+5,5	7,5
Рязанская область	202	+6,3	19	+26,7	191	+6,7	9
Пермский край	408	+3,6	42	+7,7	387	+4,3	9,8
Приморский край	465	+1,8	39	+2,6	445	+2,3	8,1



Почти три четверти (71,3%, или 15 631) наездов на пешеходов произошли из-за нарушений, допущенных водителями, их количество уменьшилось на 6,2%. Однако на данные происшествия приходится чуть более половины погибших (50,5%, или 1 039), их число увеличилось на 3,8%. По вине самих пешеходов совершена только треть (32,6%, или 7 136) наездов на них, их число уменьшилось на 9,7%, однако погибшие в этих ДТП составили почти две трети (61,3%, или 1 263) от всех погибших пешеходов, их число уменьшилось на 11,6%. Тяжесть последствий наездов, произошедших из-за нарушения ПДД самими пешеходами (17,4), почти в три раза выше, чем при наездах и-за нарушения ПДД водителями (6,4).

Подавляющее большинство (95,1%, или 20 830) наездов на пешеходов совершено на улично-дорожной сети городов и населенных пунктов, их число уменьшилось на 8,4%. На них приходится 74,1% (1 526) погибших и 97,1% (20 005) раненых пешеходов, число которых уменьшилось на 6,4 и 8,9% соответственно. Вне городов и населенных пунктов произошло 4,9% (1 081) наездов на пешеходов, их число уменьшилось на 21,2%, однако удельный вес погибших составляет более четверти (25,9%, или 533 (-13,5%)) от общего числа погибших пешеходов, число раненых – 594 (-29,5%). Тяжесть последствий наездов вне НП (47,3) более чем в 6,5 раз выше, чем при наездах в НП (7,1), смертельные травмы вне НП получил практически каждый второй пострадавший пешеход.

Наибольшее количество ДТП (59,4%, или 13 011), связанных с наездом на пешеходов, произошло вне границ пешеходных переходов, их число уменьшилось на 8,9%. Погибшие в данных ДТП пешеходы составляют более трех четвертей (76,1%), или 1 567 (-6%) от общего числа погибших при наездах. На пешеходных переходах произошло 40,6% (8 900; -1,5%) наездов на пешеходов, в которых погибли 492 (+4%) пешехода (рис. 5.2).

Из всех наездов на пешеходных переходах на нерегулируемых совершено 68,1% (-2,7%, 6 058), на которые пришлось 67,5% (+14,1%, 332) от всех погибших пешеходов на пешеходных переходах. На регулируемые пешеходные переходы пришлось практически треть (31,9%, или 2 842, +1,1%) наездов на пешеходов, доля погибших несколько выше – 32,5% (160), их число уменьшилось на 12,1% (рис. 5.3).

Отмечено снижение количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах вне населенных пунктов, в 108 (-21,7%) ДТП погибли 33 (-8,3%) пешехода, ранены 85 (-21,3%). Тяжесть последствий таких ДТП составляет 28.

Наблюдается увеличение числа погибших пешеходов (+22,2%, 22) на пешеходных переходах, расположенных вне НП на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения. В то же время число погибших пешеходов на пешеходных переходах, расположенных вне НП на дорогах федерального значения, снизилось на 35,3% (11). Наибольший показатель тяжести последствий наездов на пешеходов на пешеходных переходах, расположенных вне НП, наблюдается на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения (33,8), на дорогах федерального значения – ниже (22).

Распределение количества наездов на пешеходов по дням недели показывает, что с понедельника по пятницу они распределены примерно равномерно. В выходные дни количество ДТП заметно

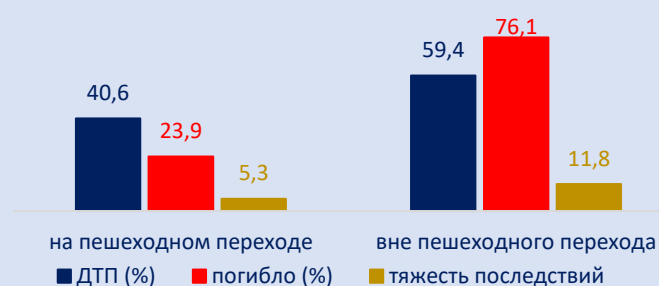


Рис. 5.2. Удельный вес ДТП и погибших и показатель тяжести последствий в зависимости от места наезда на пешехода



Рис. 5.3. Удельный вес ДТП и погибших и показатель тяжести последствий в зависимости от вида пешеходного перехода



снижается. Наибольшее число погибших пешеходов отмечено в пятницу и субботу. Наибольшее значение показателя тяжести последствий характерно для выходных дней (суббота – 10,8, воскресенье – 12) (рис. 5.4, 5.5).

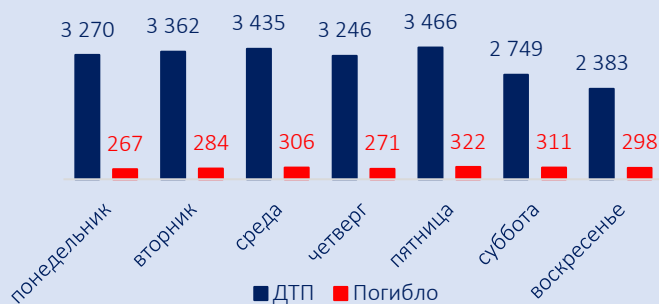


Рис. 5.4. Распределение количества наездов на пешеходов и погибших в них по дням недели

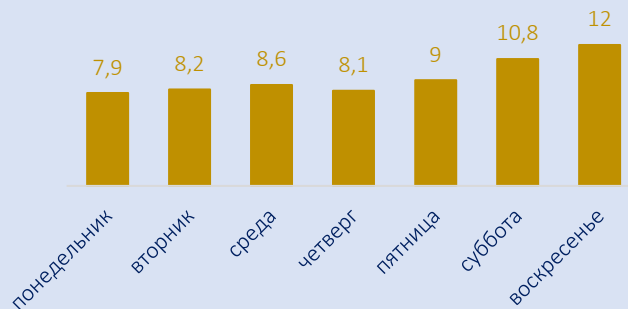


Рис. 5.5. Распределение тяжести последствий по дням недели

По итогам 9 месяцев 2025 года в темное время суток зафиксирована почти треть (30,5%, или 6 688) происшествий от общего количества наездов на пешеходов, их количество сократилось на 1,2%, при этом погибшие в них пешеходы составили почти две трети (60,6%, или 1 248), их число уменьшилось на 4,1%. Тяжесть последствий при наездах на пешеходов в темное время суток (17,8) почти в четыре раза выше, чем в светлое (5,2).

Ежегодное распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов по месяцам указывает на зависимость общего количества погибших пешеходов от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова. При сокращении продолжительности светового дня число погибших увеличивается, а при появлении снежного покрова начинает снижаться. Таким образом, начиная с июля фиксируется рост числа погибших, который достигает максимума в октябре, а затем, начиная с ноября, когда появляется снег, число погибших начинает снижаться (рис. 5.6).

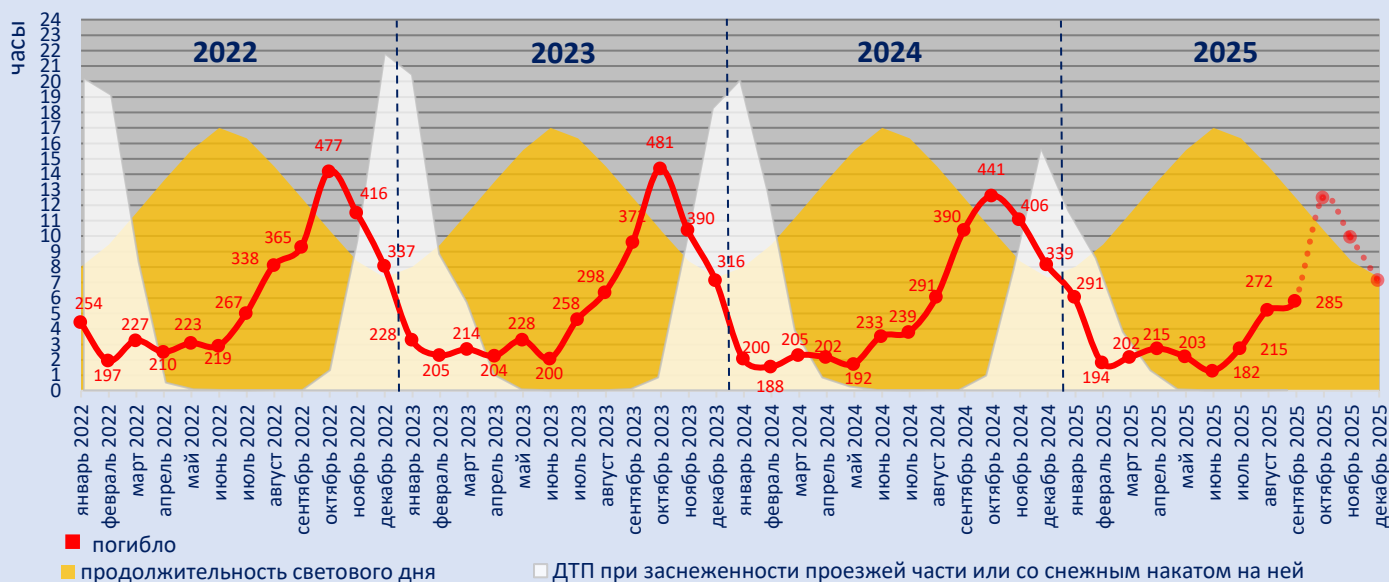


Рис. 5.6. Зависимость числа погибших пешеходов от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова по месяцам¹

¹ В качестве сведений о продолжительности светового дня использованы данные средних показателей по ЦФО. Для сведений о наличии снежного покрова использованы данные общего количества ДТП, при которых установлено наличие снежного



С учетом того, что распределение показателей аварийности при наездах на пешеходов по итогам 9 месяцев 2025 года соответствует распределению предыдущих лет, вполне вероятно, что в четвертом квартале года можно ожидать повторение тенденции предшествующих лет.

Исходя из суммарных значений числа погибших в конкретные часы суток в период с октября по декабрь 2019-2024 годов, можно увидеть, что наибольшие значения фиксировались в разное время. Так, в октябре наибольшее число погибших пришлось на период времени с 18:00 до 20:00, в ноябре и декабре – с 17:00 до 20:00. При этом в ноябре и декабре также выделяется утреннее время с 07:00 до 08:00 (табл. 5.2).

Таблица 5.2

**Распределение числа погибших по дням недели и времени суток в период с июля по декабрь
(суммарные значения периодов с июля по декабрь в 2019-2024 годах)**

	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59
октябрь	95	102	56	61	46	53	77	61	59	75	62	169	476	555	324	266	162	123	77	57	52	50	43	65
ноябрь	126	163	65	34	40	55	54	47	44	56	112	349	427	309	233	152	125	83	68	57	35	29	25	47
декабрь	88	189	116	42	56	39	48	43	52	43	135	291	303	246	153	106	119	69	48	45	33	28	30	34

наката или заснеженности проезжей части, что позволяет усредненно установить начало появления снежного покрова. Рассмотренные показатели усреднены, каждый регион может иметь свои особенности.



6. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

По итогам 9 месяцев 2025 года отмечено увеличение на 1,2% (18 283) количества ДТП с участием несовершеннолетних лиц (до 18 лет), число погибших несовершеннолетних (до 18 лет) возросло на 4,6% (662), раненых – на 1,6% (20 476).

Однако все три показателя аварийности с детьми в возрасте до 16¹ лет снизились. Количество ДТП сократилось на 1,2% (14 026), число погибших в них детей – на 3,4% (425), раненых – на 0,8% (15 429).

В 8 регионах страны и на федеральной территории «Сириус» не зарегистрировано ни одного погибшего в ДТП ребенка. В то же время увеличение числа погибших детей произошло в 31 субъекте РФ, наиболее значительно – в Тверской области (+700%, 8), Республике Крым (+300%, 8), Курской области (+300%, 4), Республике Хакасия (+300%, 4), Республике Саха (Якутия) (+300%, 4), Владимирской области (+250%, 7), Алтайском крае (+200%, 9). В 15 регионах число погибших детей зарегистрировано на уровне АППГ.

В ряде регионов в АППГ не было зарегистрировано погибших детей, а за период 9 месяцев 2025 года смертельные случаи зафиксированы в Ульяновской области (4), Еврейской автономной области (3), Ямало-Ненецком автономном округе (2), Мурманской области (2) и Камчатском крае (1).

Большинство (82,7%, или 11 605) ДТП с участием детей по-прежнему происходит по причине нарушения ПДД водителями. В этих происшествиях погиб 391 (92%) и ранены 12 991 (84,2%) ребенок. При этом количество таких ДТП уменьшилось на 0,8%, число погибших – на 2,5%, раненых – на 0,5%.

Распределение показателей аварийности в структуре детского дорожно-транспортного травматизма показывает, что наиболее часто в течение 9 месяцев 2025 года пострадавшие дети участвовали в ДТП в качестве пассажиров транспортных средств и пешеходов.

Следует отметить, что наибольшая доля погибших детей приходится на детей-пассажиров (57,2%), а наименьшая – на детей-велосипедистов (6,4%) (рис. 6.1).



Рис. 6.1. Соотношение удельного веса ДТП и погибших детей по категориям участников дорожного движения

ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

По итогам 9 месяцев 2025 года на 0,8% (5 619) увеличилось количество ДТП с участием детей-пассажиров, число раненых в таких ДТП детей – на 0,6% (6 550), при этом число погибших детей сократилось на 7,6% (243). Показатель тяжести последствий таких ДТП составил 3,6.

За 9 месяцев 2025 года наблюдается увеличение всех трех показателей аварийности с участием детей-пассажиров, в которых установлено нарушение водителем требований, предъявляемых

¹ В дальнейшем при анализе детского дорожно-транспортного травматизма будут рассматриваться лица в возрасте до 16 лет, что обусловлено устоявшейся практикой понимания данной категории применительно к учету показателей состояния аварийности в области безопасности дорожного движения.



Правилами дорожного движения к перевозке детей, количество таких ДТП увеличилось на 0,6%, число погибших детей – на 14,5% и раненых – на 1,1%. Количество таких ДТП составило шестую часть (15,5%, или 870) от всех ДТП с участием детей-пассажиров. Число погибших в данных происшествиях детей составило практически треть (32,5%, или 79) от общего числа погибших детей-пассажиров, число раненых – 17,2% (1 127).

Рост числа погибших в случаях, когда водитель нарушил требования, предъявляемые к перевозке детей, зафиксированы в 29 регионах: республиках Башкортостан, Бурятия, Крым, Татарстан, Тыва, Хакасия, Алтайском, Забайкальском, Камчатском, Красноярском, Ставропольском краях, Амурской, Владимирской, Воронежской, Калужской, Кемеровской (Кузбасс), Кировской, Курганской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Нижегородской, Орловской, Саратовской, Свердловской, Тверской, Челябинской областях, г. Санкт-Петербурге и Еврейской автономной области.

ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

По итогам 9 месяцев 2025 года отмечено снижение всех трех показателей аварийности с участием детей-пешеходов. Так, количество ДТП снизилось на 7% (4 851), число погибших – на 4,5% (85) и раненых – на 7,6% (4 890). Тяжесть последствий таких ДТП составила 1,7.

Более чем в трети (34,3%, или 1 662) ДТП дети-пешеходы стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти ДТП приходится почти половина (41,2%, или 35) погибших и более трети (33,8%, или 1 652) раненых детей-пешеходов.

Почти половина (40,5%, или 1 964) ДТП с пострадавшими детьми-пешеходами зафиксирована на пешеходных переходах, на эти происшествия приходится треть смертельных случаев (32,9%, или 28) и 41% (2 006) раненых. Количество таких ДТП снизилось на 2,8%, число погибших детей – на 22,2%, раненых – на 2,8%

В рассматриваемом периоде отмечается снижение на 2% (796) количества ДТП с участием детей-пешеходов в темное время суток, погибших в них детей – на 50% (14) и числа раненых – на 0,7% (819). Отмечается снижение показателей аварийности в темное время суток без использования детьми световозвращающих элементов. Однако практически у всех погибших (12) в темное время суток детей-пешеходов отсутствовали световозвращающие элементы. Всего зафиксировано 657 (-2,1%) ДТП, в которых участвовали дети-пешеходы, у которых отсутствовали световозвращающие элементы. Эти происшествия составили более трех четвертей (82,5%) от всех ДТП с участием детей-пешеходов в темное время суток.

ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

За отчетный период все три показателя аварийности с участием детей-велосипедистов снизились. Так, количество ДТП уменьшилось на 0,7% (1 436), число погибших – на 3,6% (27), число раненых – на 0,6% (1 414). Показатель тяжести последствий ДТП с участием детей-велосипедистов составил 1,9.

Более чем в половине (59,1%, или 849) ДТП дети стали участниками происшествий по собственной неосторожности. На эти происшествия приходится треть (33,3%, или 9) погибших и более половины раненых (59,5%, или 841) детей-велосипедистов. Количество таких ДТП увеличилось на 0,8%, число раненых детей-велосипедистов – на 1,2%, но при этом число погибших уменьшилось на 30,8%.

ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

По итогам 9 месяцев 2025 года отмечается рост основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических транспортных средств. Количество ДТП увеличилось на 10,2% (2 535), число погибших детей – на 15,3% (68), раненых – на 10,1% (2 500). Тяжесть последствий в таких ДТП составила 2,6.



В большинстве ДТП (77,6%) с участием детей-водителей механических транспортных средств они управляли мототранспортом. Всего в течение 9 месяцев 2025 года произошло 1 968 (+11,2%) таких ДТП, в которых погибли 56 (+21,7%) детей и 1 940 (+10,9%) получили ранения.

Стоит отдельно обратить внимание, что зарегистрировано 659 ДТП, в которых дети-водители управляли так называемыми «питбайками», являющимися спортивным инвентарем, не предназначенным для участия в дорожном движении и не подлежащим государственной регистрации. В данных ДТП погибли 23 ребенка, передвигавшихся на данных средствах передвижения, и 753 получили ранения.

Также зарегистрировано 98 ДТП, в которых дети управляли квадроциклами, в данных происшествиях погибли 5 детей и 117 получили ранения.



7. АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И ЛИЦ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

По итогам 9 месяцев 2025 года зафиксировано снижение на 1,6% (4 432) количества ДТП с пострадавшими велосипедистами, числа погибших велосипедистов – на 1,3% (233), раненых – на 1,7% (4 211) (рис. 7.1). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 4,7%, доля погибших велосипедистов среди всех погибших в ДТП – 2,3%. Тяжесть последствий таких ДТП составляет 5,2.

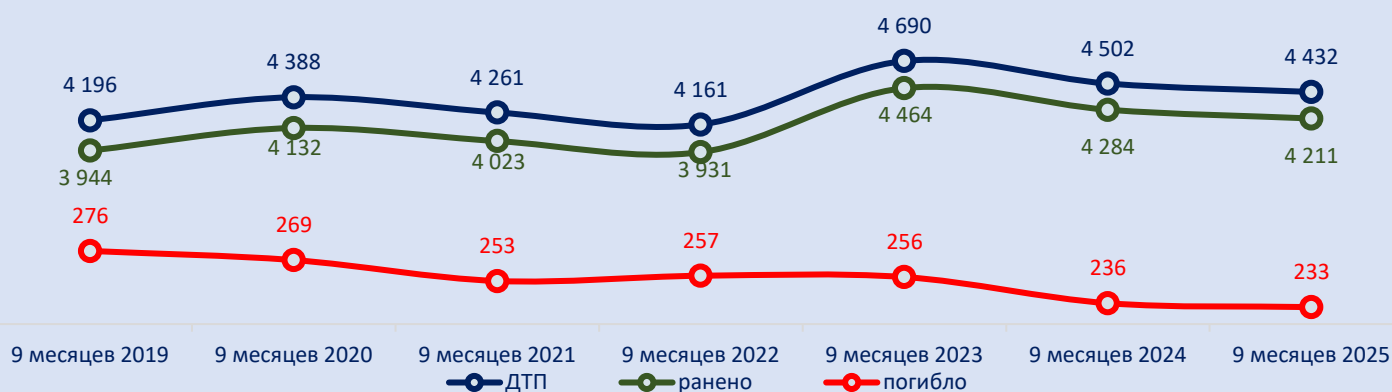


Рис. 7.1. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами

Увеличение числа погибших велосипедистов зафиксировано в 31 регионе. Наибольшее число погибших велосипедистов зарегистрировано в Краснодарском крае (15), Московской (13), Свердловской (12), Ленинградской (10) областях и г. Москве (9).

Аварийность с участием велосипедистов носит сезонный характер (рис. 7.2.).

За 9 месяцев 2025 года зарегистрировано 1 885 ДТП с участием лиц, управлявших **велосипедами с электродвигателем**¹, которые по своим техническим и эксплуатационным характеристикам достаточно схожи со средствами индивидуальной мобильности, а в отдельных случаях – с мопедами. В данных ДТП погиб 41 и получили ранения 1 911 человек. Большинство погибших (92,7%) являлись велосипедистами (трое из них – пассажирами велосипеда). Более трех четвертей (82,7%) раненых составили сами велосипедисты (из которых 43 являлись пассажирами велосипеда), 15,1% являлись пешеходами.

Более чем в трети (38,6%, или 723) ДТП велосипедисты, передвигавшиеся на электровелосипедах, являлись работниками сервисов доставки, в данных происшествиях погибли 11 и ранены 729 человек.

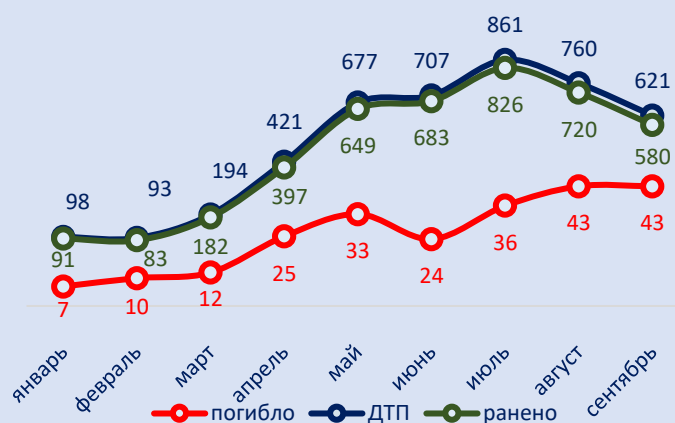


Рис. 7.2. Динамика аварийности с пострадавшими велосипедистами по месяцам

¹ Данные получены в результате исследования на основе анализа первичной (оперативной) информации о ДТП.



ЛИЦА, ИСПОЛЬЗУЮЩИЕ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ¹

За 9 месяцев 2025 года зарегистрировано 2 959 (-24,1%) ДТП с участием лиц, использующих для передвижения СИМ, в которых погибли 54 (+22,7%) человека, в том числе 5 детей в возрасте до 16 лет. Ранения получили 3 062 (-24,4%) человек, в числе которых 956 детей в возрасте до 16 лет² (рис. 7.3.).



Рис. 7.3. Динамика основных показателей аварийности с участием СИМ

Из всех погибших в ДТП с участием СИМ 52 (96,3%) являлись лицами, передвигавшимися на СИМ, трое из них являлись пассажирами СИМ. Один погибший являлся пешеходом, на которого совершило наезд СИМ, еще один погибший являлся велосипедистом.

Большинство (75%) раненых в ДТП с участием СИМ являлись лицами, управлявшими СИМ, еще 5,5% являлись пассажирами СИМ. Шестая часть (16,6%) раненых являлись пешеходами (рис. 7.4).

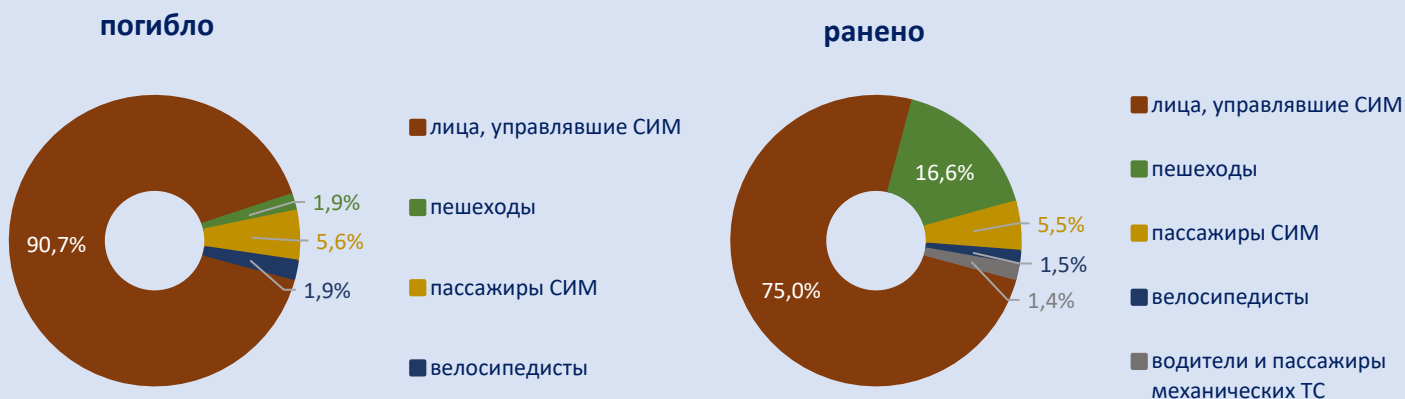


Рис. 7.4. Распределение пострадавших в ДТП с участием СИМ по категориям участников

Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в г. Москве (636), Костромской области (187), г. Санкт-Петербурге (146), Нижегородской области (143), Краснодарском крае (132), Свердловской (112), Омской (110), Новосибирской (102) областях.

Смертельные случаи в таких происшествиях имели место в Свердловской области (5), г. Санкт-Петербурге (5), г. Москве (4), Белгородской (3), Самарской (3) областях, Краснодарском (2), Ставропольском (2) краях, Астраханской (2), Новосибирской (2), Ростовской (2), Тюменской (2) Ульяновской (2) областях, Республике Башкортостан (1), Карачаево-Черкесской Республике (1), республиках Крым (1), Мордовия (1), Саха (Якутия) (1), Удмуртской Республике (1),

¹ Далее также – «СИМ».

² Данные получены в результате научного исследования на основе анализа первичной (оперативной) информации о ДТП.



Забайкальском (1), Пермском (1) краях, Владимирской (1), Волгоградской (1), Вологодской (1), Липецкой (1), Нижегородской (1), Омской (1), Оренбургской (1), Рязанской (1), Саратовской (1), Тверской (1), Тульской (1), Ярославской (1) областях.

В местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано более трети (35,9%) ДТП с участием СИМ. Более четверти (26%) ДТП произошло на тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных зонах. На пешеходных переходах зафиксирован 21% происшествий (рис. 7.5).



Рис. 7.5. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие (%)¹

Большинство раненых в ДТП лиц, передвигавшихся на СИМ, составляют люди в молодом и среднем возрасте, при этом более трети (38,5%) пришлось на возраст 10-17 лет. Начиная с возрастной группы 25-29 лет, число раненых, передвигавшихся на СИМ, снижается по мере увеличения возраста. Более четверти погибших (26,9%), которые передвигались на СИМ, находились в возрасте 50 лет и старше (рис. 7.6).

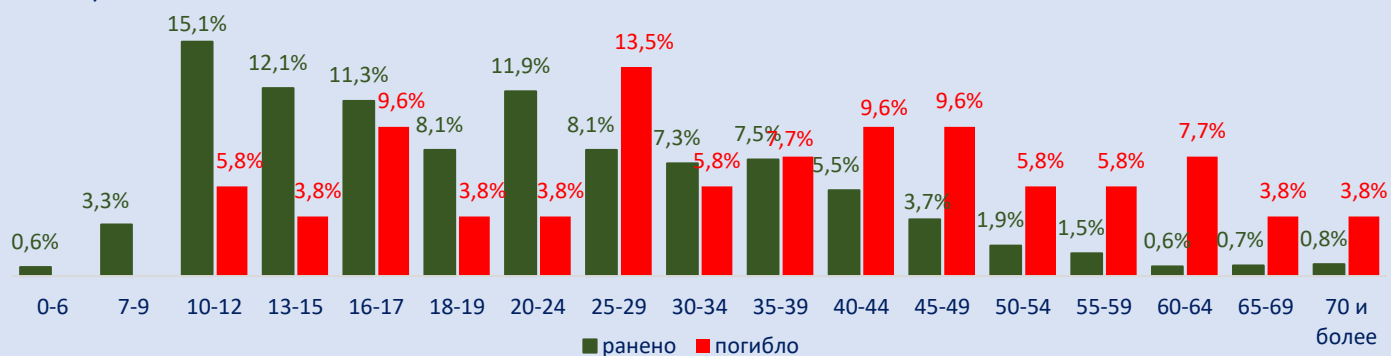


Рис. 7.6. Распределение удельного веса пострадавших в ДТП лиц, передвигавшихся на СИМ, по возрастным группам

Распределение раненых пешеходов по возрасту существенно отличается от раненых, передвигавшихся на СИМ. Дети в возрасте до 10 лет составили почти четверть (23,5%) от общего числа раненых пешеходов. Более четверти (27,2%) пришлось на пешеходов в возрасте 60 лет и старше (рис. 7.7).

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



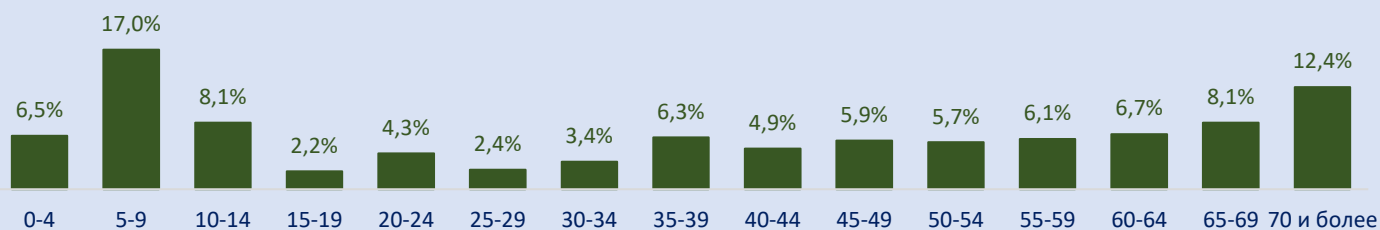


Рис. 7.7. Распределение по возрастным группам удельного веса раненых пешеходов в ДТП с участием СИМ

Аварийность с участием СИМ носит сезонный характер. Наибольшее количество ДТП характерно для теплого периода года. Рост количества происшествий начинается в апреле ввиду того, что с этого периода начинается активное использование СИМ. Наибольшая доля ДТП с участием СИМ зафиксирована в июне (рис. 7.8).

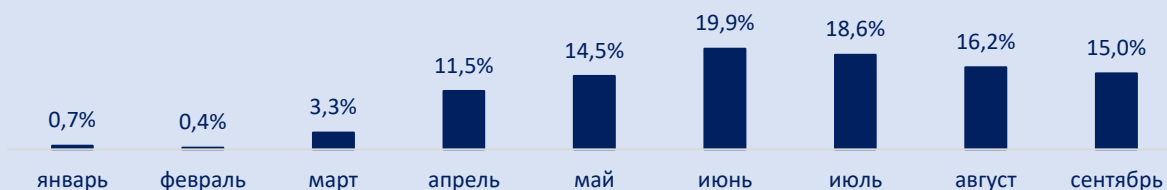


Рис. 7.8. Распределение ДТП с участием СИМ по месяцам

В 44,2% ДТП участвующие СИМ принадлежали физическим лицам, в 54,2% происшествий СИМ принадлежали хозяйствующим субъектам, которые являлись сервисами краткосрочной аренды СИМ. В 11 ДТП форма собственности СИМ не установлена в связи с тем, что лица, передвигавшиеся на них, скрылись с места происшествия. Из всех ДТП со смертельным исходом в 13 случаях участвовали СИМ, принадлежавшие хозяйствующему субъекту. В 41 ДТП передвижение осуществлялось на СИМ, принадлежавших физическим лицам.

В большинстве (71,4%) ДТП участвующие СИМ имели электродвигатель мощностью до 0,25 кВт (включительно), на данные происшествия приходится 35,2% погибших и 71,7% раненых. С участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью более 0,25 кВт, но менее 4 кВт, произошло более четверти (27,7%) ДТП. На данные происшествия приходится почти две трети (61,1%) погибших и более четверти (27,6%) раненых. В 15 ДТП участвовали СИМ мощностью 4 кВт или более, в которых 2 человека погибли и 13 получили ранения (рис. 7.9).



Рис. 7.9. Распределение показателей аварийности в зависимости от мощности электродвигателя



8. ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

За 9 месяцев 2025 года в 99,4% случаев бригадам СМП удалось прибыть на места ДТП в течение первого часа с момента происшествия. Однако и в течение первого часа с момента ДТП процент выживаемости пострадавших различается в зависимости от времени прибытия СМП.

В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий пострадавших (8,7). При этом доля случаев прибытия СМП в указанный промежуток времени составляет 85,8%. В случае прибытия бригад СМП на место ДТП позднее, чем через 20 минут, но в пределах часа, тяжесть последствий увеличивается. По истечении часа возникает тенденция к снижению данного показателя, однако доля количества таких случаев достаточно мала (рис. 8.1).



Рис. 8.1. Распределение доли прибытия бригад СМП по времени

В ряде регионов наблюдается высокая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут, более чем 95% отмечено в Кабардино-Балкарской Республике (99,7%), г. Москве (97,8%), г. Севастополе (97,5%), Тюменской области (97,4%), Камчатском крае (96,7%), на федеральной территории «Сириус» (95,9%), Челябинской области (95,2%), Республике Северная Осетия-Алания (95,2%).

Относительно низкая доля прибытия бригад СМП в течение 20 минут зафиксирована в Забайкальском крае (68,7%), Тверской области (66,8%), Ненецком автономном округе (66,7%), Ленинградской области (63%), Еврейской автономной области (60,9%), Республике Ингушетия (33,3%).

На местах происшествий до прибытия СМП погибли 6 424 (-3,2%) человека, или 63,7% от всех погибших. После прибытия СМП, но до транспортировки скончались 407 (-7,7%) человек, или 4%, при транспортировке в медицинские организации – 401 (+6,9%) человек, или 4%. В медицинских организациях скончались 2 852 (-4,4%) человека, или 28,3% от всех погибших в ДТП (рис. 8.2).



Рис. 8.2. Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти (%)



В границах населенных пунктов СМП прибывала в течение 20 минут в 91,7% случаев. На места ДТП, произошедших вне границ населенных пунктов, СМП прибывала в течение 20 минут только в 68,1% случаев (рис. 8.3). Тяжесть последствий в случаях, когда в населенных пунктах СМП прибывала в течение 20 минут (6), почти в два раза ниже, чем в случаях, когда СМП прибывала за более продолжительное время (9,8) (рис. 8.4).

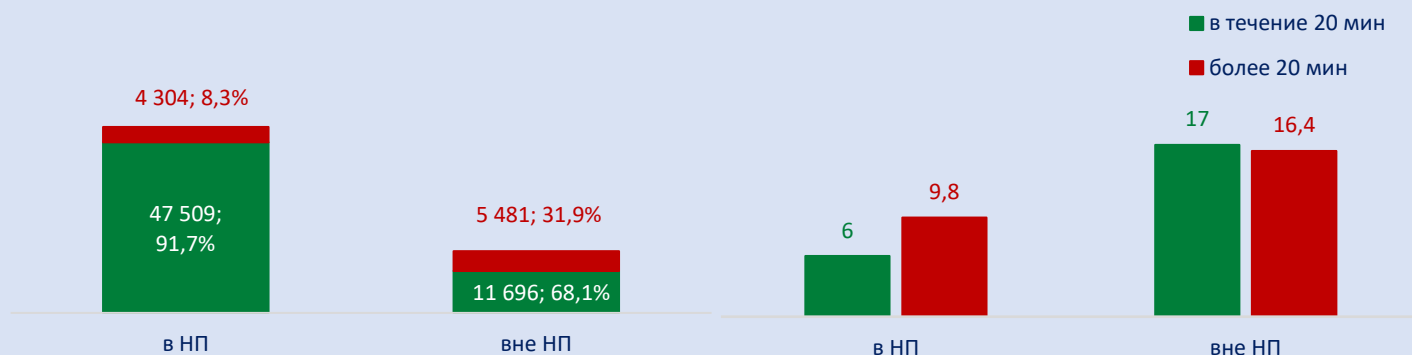


Рис. 8.3. Время прибытия СМП на места ДТП в населенном пункте и вне его границ

Рис. 8.4. Тяжесть последствий в различных местах в зависимости от времени прибытия СМП



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По итогам 9 месяцев 2025 года на территории страны зафиксировано снижение дорожно-транспортной аварийности. Количество ДТП снизилось на 2,4% (94 868), число погибших – на 3,4% (10 084), раненых – на 3% (117 719).

Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошедшего года зафиксировано в 32 субъектах Российской Федерации и на федеральной территории «Сириус». Число погибших снизилось в 47 регионах и на федеральной территории «Сириус». В 33 регионах произошел рост числа погибших.

Как и ранее, наиболее массовыми видами ДТП являлись столкновение транспортных средств (44,9%), наезд на пешехода (23,1%) и съезд с дороги (10,9%). Наибольшее число погибших отмечается в таких видах ДТП, как столкновения ТС (45,7%), наезды на пешехода (20,6%) и съезд с дороги (17,4%).

Количество ДТП на территории городов и населенных пунктов снизилось на 1,9%, число погибших – на 2,1%, число раненых – на 2,4%. В то же время отмечен рост основных показателей аварийности в сельских населенных пунктах, количество ДТП увеличилось на 2,6%, число погибших – на 3,1%, раненых – на 1,9%.

Почти половина (45,6%) из всех погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на ФАД. Количество ДТП на данных дорогах уменьшилось на 7,2%, число погибших – на 8,3%, раненых – на 6,8%.

По итогам 9 месяцев 2025 года количество ДТП на железнодорожных переездах увеличилось на 2,6%, число раненых – на 3,6%, при этом число погибших снизилось на 32,7%.

Основными видами нарушений ПДД, ставшими причинами ДТП, допущенными водителями ТС, стали нарушение скоростного режима (23,3% от общего количества ДТП из-за нарушений ПДД водителями), несоблюдение очередности проезда перекрестков (20,5%), нарушение правил расположения ТС на проезжей части (12,3%), неправильный выбор дистанции (10,5%), выезд на полосу встречного движения (8,4%), нарушение правил проезда пешеходного перехода (7,9%). Наибольшее число погибших зафиксировано из-за нарушения скоростного режима (32,1% от общего числа погибших из-за нарушений ПДД водителями) и выезда на полосу встречного движения (27,3%).

Сократилось на 12% количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями грузового транспорта, число погибших в них – на 11,3%, раненых – на 12,9%. Также уменьшилось на 1,8% количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями, управлявшими автобусами, число погибших в них – на 20,4%, раненых – на 0,8%.

По итогам 9 месяцев 2025 года зафиксирован рост аварийности из-за нарушения ПДД водителями мотоциклов: количество ДТП – на 6,6%, число погибших – на 3,6% и раненых – на 7,1%.

Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями легкового такси уменьшилось на 4%, число раненых – на 5,1%, однако число погибших в них возросло на 30,6%.

Снизилось на 7,2% количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду (каршеринг), число погибших в них – на 18,5%, раненых – на 7,1%.

В отчетном периоде произошло увеличение на 10,8% количества ДТП из-за нарушения ПДД водителями, не имеющими права управления ТС.

Десятая часть ДТП (10,1%) произошла с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В данных происшествиях погибло более пятой части (21,9%) от общего числа погибших на дорогах страны. При этом количество таких ДТП снизилось на 11,4%, число погибших в таких происшествиях – на 22,9%, раненых – на 10,1%.



Произошло снижение на 16,4% количества ДТП из-за нарушения ПДД водителями-гражданами иностранных государств, числа погибших в них – на 22%, раненых – на 18,3%.

Отмечено снижение основных показателей аварийности с участием пассажиров ТС. Так, количество ДТП уменьшилось на 1,6%, число погибших пассажиров – на 5,8%, раненых – на 3%.

По сравнению с АППГ с 8,1 до 8,2% увеличилась доля ДТП с пострадавшими пассажирами, не пристегнутыми ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась. Доля погибших пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, также увеличилась по сравнению с АППГ (20,8%).

Зафиксировано увеличение показателей аварийности с участием пострадавших пассажиров мототранспорта.

За 9 месяцев 2025 года снизилось на 6% количество наездов на пешеходов, в которых пострадали пешеходы, число погибших в них пешеходов – на 3,8%, раненых – на 6,2%.

Отмечено снижение аварийности с участием детей в возрасте до 16 лет. Количество ДТП сократилось на 1,2%, число погибших в них детей – на 3,4%, раненых – на 0,8%.

На 0,8% увеличилось количество ДТП с участием детей-пассажиров, число раненых в таких ДТП детей – на 0,6%, при этом число погибших детей сократилось на 7,6%.

Снизилось на 7% количество ДТП с участием детей-пешеходов, число погибших детей-пешеходов – на 4,5%, раненых – на 7,6%.

Отмечается рост основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических транспортных средств. Количество ДТП увеличилось на 10,2%, число погибших детей – на 15,3%, раненых – на 10,1%. В большинстве ДТП (77,6%) дети-водители управляли мототранспортом.

По итогам 9 месяцев зафиксировано снижение на 1,6% количества ДТП с пострадавшими велосипедистами, числа погибших велосипедистов – на 1,3%, раненых – на 1,7%.

Отмечено снижение на 24,1% количества ДТП с участием лиц, использующих для передвижения СИМ, а также числа раненых в таких ДТП на – 24,4%, однако число погибших увеличилось на 22,7%.

Установлено, что в рассматриваемом периоде бригадам СМП удалось прибыть на места ДТП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия в 85,8% случаев.

Для воздействия на основные факторы риска целесообразно планировать профилактические мероприятия исходя из сведений о сезонной характеристике аварийности, наибольшей распространенности в конкретных местах или в конкретные дни недели, включая выходные, праздничные или предпраздничные дни, часы суток, о состоянии освещенности, погоды и влиянии иных условий, в том числе с учетом региональных особенностей.

Октябрь: аварийность, связанная с нарушением скоростного режима движения (выходные дни, преимущественно на дорогах вне населенных пунктов). Аварийность, связанная с нарушениями водителей грузовых ТС. Наезды на пешеходов (с 18:00 до 20:00). Аварийность с участием детей-пешеходов, особенно вблизи образовательных организаций и на маршрутах следования к ним.

Ноябрь: аварийность, связанная с выездом на полосу встречного движения (учитывая, что в значительной части регионов уже образуется снежный покров, условиями, влияющими на повышение аварийности, являются заснеженное дорожное покрытие и обработка покрытия противогололедными материалами), аварийность, связанная с нарушением скоростного режима движения (выходные дни, преимущественно на дорогах вне населенных пунктов). Наезды на пешеходов (с 17:00 до 20:00, а также в утреннее время – с 07:00 до 08:00). Аварийность с участием детей-пешеходов, особенно вблизи образовательных организаций и на маршрутах следования к ним.

Декабрь: осложнение аварийности на дорогах вне населенных пунктов, особенно федерального значения. Аварийность, связанная с выездом на полосу встречного движения (учитывая, что условиями, влияющими на повышение аварийности в зимнее время, являются заснеженное дорожное покрытие и



обработка покрытия противогололедными материалами), нарушением скоростного режима движения (выходные дни, преимущественно на дорогах вне населенных пунктов), управлением ТС в состоянии опьянения (выходные и праздничные дни, особое внимание в ночное время с 22:00 до 06:00). Наезды на пешеходов (с 17:00 до 20:00, а также в утреннее время – с 07:00 до 08:00). Аварийность с участием детей-пассажиров (особое внимание на соблюдение правил перевозки детей).



СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2016 года: Информационно-аналитический обзор / А. С. Князев, А. О. Бурмистров; Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. – Москва: Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2017. – 18 с.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года: Информационно-аналитический обзор / А. С. Князев, Т. М. Линник, А. О. Бурмистров; под общей редакцией Врио начальника ФКУ «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России» полковника полиции Е.М. Мухина. – Москва: Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2017. – 18 с.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года : Информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, А. С. Айсанов [и др.]. – Москва : Научный центр безопасности дорожного движения МВД РФ, 2022. – 40 с.
4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года : Информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, А. С. Айсанов [и др.] ; Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина. – Москва : НЦ БДД, 2023. – 40 с.
5. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года : Информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, А. С. Айсанов [и др.]. – Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. – 41 с.
6. Анализ дорожно-транспортной аварийности: методические рекомендации/ К. С. Баканов, С. Б. Наумов, П. В. Ляхов [и др.]. – Москва: Научный центр безопасности дорожного движения МВД РФ, 2024. – 236 с.
7. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2025 года : Информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, А. С. Айсанов [и др.]. – Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. – 37 с.
8. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.
9. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.



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

Под общей редакцией
О.М. Порташникова и Д.В. Митрошина

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2025 ГОДА

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцого
Компьютерная верстка П.В. Ляхов

ФКУ «НЦ БДД МВД России»
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (495) 184-32-29
Официальный сайт: <http://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 01.11.2025
Формат 60x84/8
Тираж 10 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ