



ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МВД РОССИИ

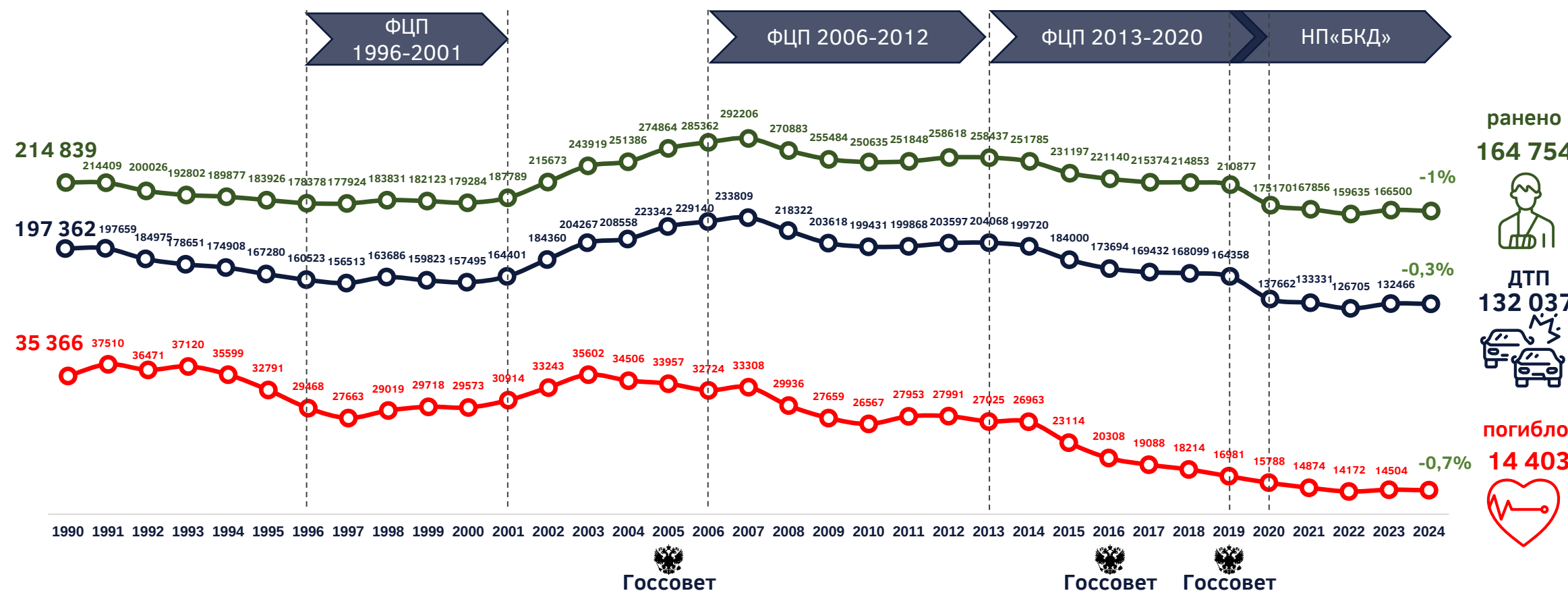
УВАЖЕНИЕ | ПРОФЕССИОНАЛИЗМ | БЕЗОПАСНОСТЬ



# Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации

Москва, 2025 г.

# В 2024 ГОДУ ОТМЕЧЕНО СНИЖЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ



# В 2024 ГОДУ ЧИСЛО ПОГИБШИХ УВЕЛИЧИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ В ТРЕТИ РЕГИОНОВ

**Республики:**

- Адыгея (+12,7%)
- Алтай (+22,2%)
- Башкортостан (+1,5%)
- Кабардино-Балкарская (+46,2%)
- Карачаево-Черкесская (+1,6%)
- Коми (+32,6%)
- Марий Эл (+48,3%)
- Саха (Якутия) (+11,6%)
- Татарстан (+15,1%)
- Удмуртская (+9,4%)

**Края:**

- Красноярский (+1%)
- Приморский (+2,5%)

**Области:**

- Амурская (+13,8%)
- Белгородская (+26,2%)
- Волгоградская (+1,9%)
- Вологодская (+18,7%)
- Воронежская (+11,2%)
- Калининградская (+5,6%)
- Калужская (+8,6%)
- Ленинградская (+5,8%)
- Липецкая (+5,8%)
- Орловская (+3,2%)
- Пензенская (+14,9%)
- Псковская (+33,3%)
- Рязанская (+9,6%)
- Смоленская (+3,7%)
- Тамбовская (+23,8%)
- Тверская (+4,9%)
- Томская (+4,8%)
- Ульяновская (+14%)

**Города федерального значения:**

- Москва (+12,7%)
- Санкт-Петербург (+13,8%)

**Автономный округ:**

- Ямало-Ненецкий (+3,1%)

**Федеральная территория:**

- Сириус (+75%)



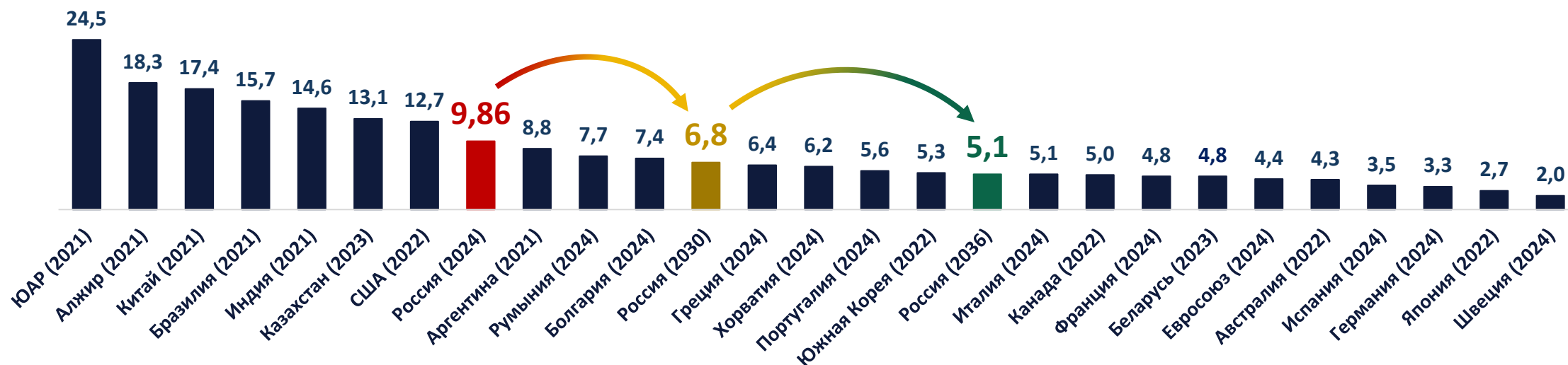
## ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ



Для достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» поставлена задача по снижению смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года

## УРОВЕНЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ В РОССИИ И МИРЕ

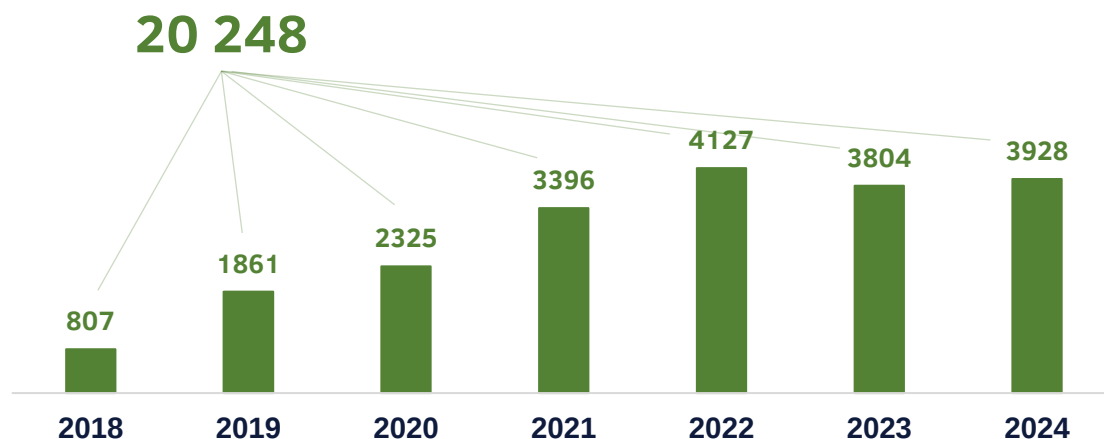
Число погибших в ДТП на 100 тыс. населения в разных государствах  
(социальный риск)



Опыт зарубежных стран показывает, что **чем ниже уровень** дорожно-транспортной смертности, тем **сложнее сохранить достигнутые темпы снижения**, поскольку прежние меры в новых условиях уже недостаточны для достижения поставленных целей

## ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СМЕРТНОСТИ НА ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Число потенциально предотвращенных случаев гибели в результате снижения смертности от ДТП



С 2018 по 2024 год число потенциально предотвращенных случаев гибели исходя из числа погибших в 2017 году составило **20 248**

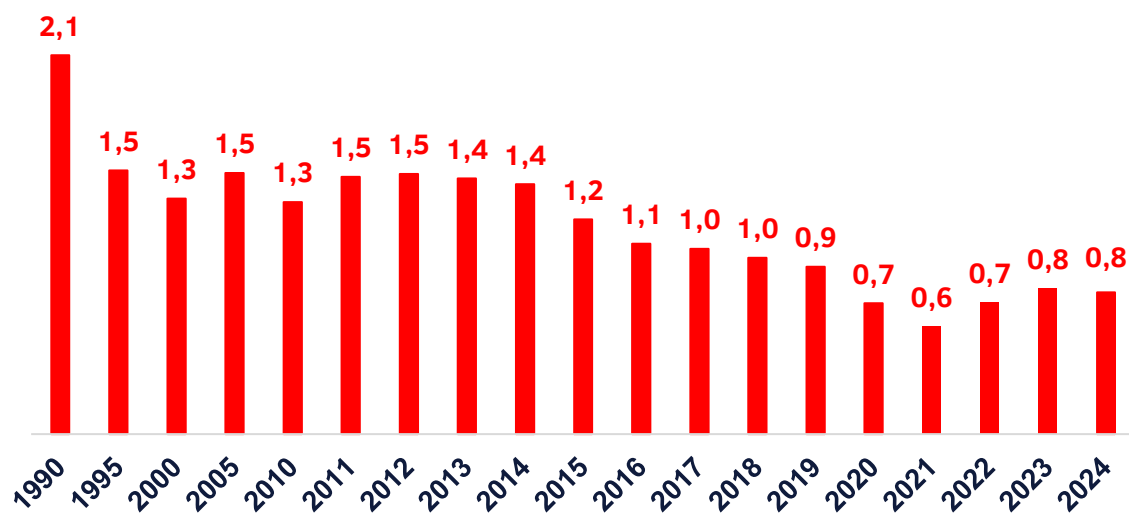
Прирост ОПЖ при полном устранении смертности от ДТП (в годах)



При полном устранении смертности от ДТП ОПЖ в 2023 году была бы выше на **131,4 дня**, или **0,36 года**

## ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СМЕРТНОСТИ НА ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

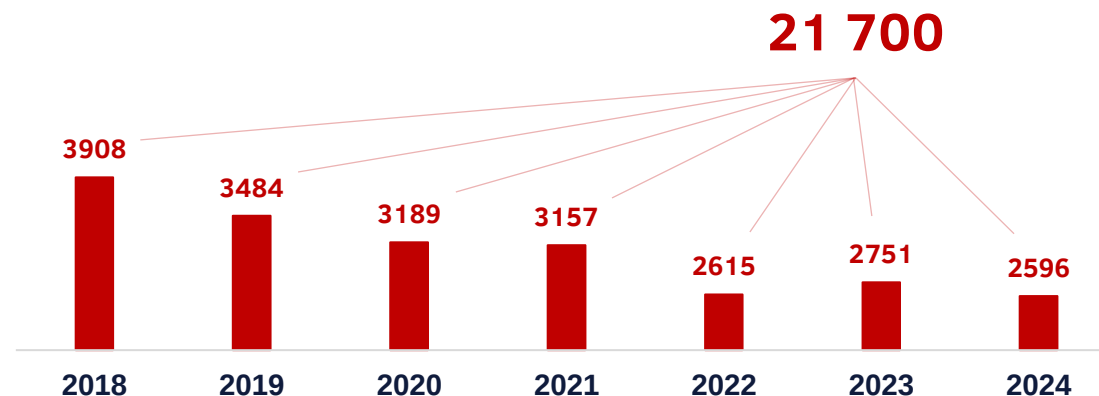
Доля погибших от ДТП в общем числе умерших



! Показатель доли погибших в ДТП от общего числа умерших остался на уровне 2023 года

! Погибшие в ДТП составляют менее 1% от общего числа умерших

Потенциальное снижение числа рождений в результате гибели в ДТП женщин репродуктивного и более молодого возраста

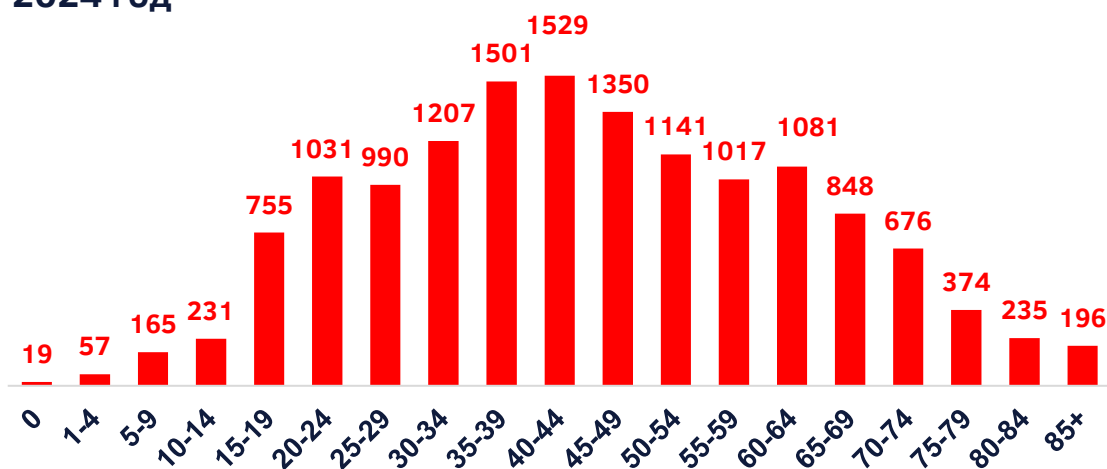


С 2018 по 2024 год потенциальное снижение числа рождений детей из-за гибели женщин репродуктивного и более молодого возраста составляет **21 700**

## НА ТРУДОСПОСОБНЫЙ ВОЗРАСТ ПРИХОДИТСЯ 75% ОТ ОБЩЕГО ЧИСЛА ПОГИБШИХ В ДТП

### Распределение погибших в ДТП по возрасту

2024 год



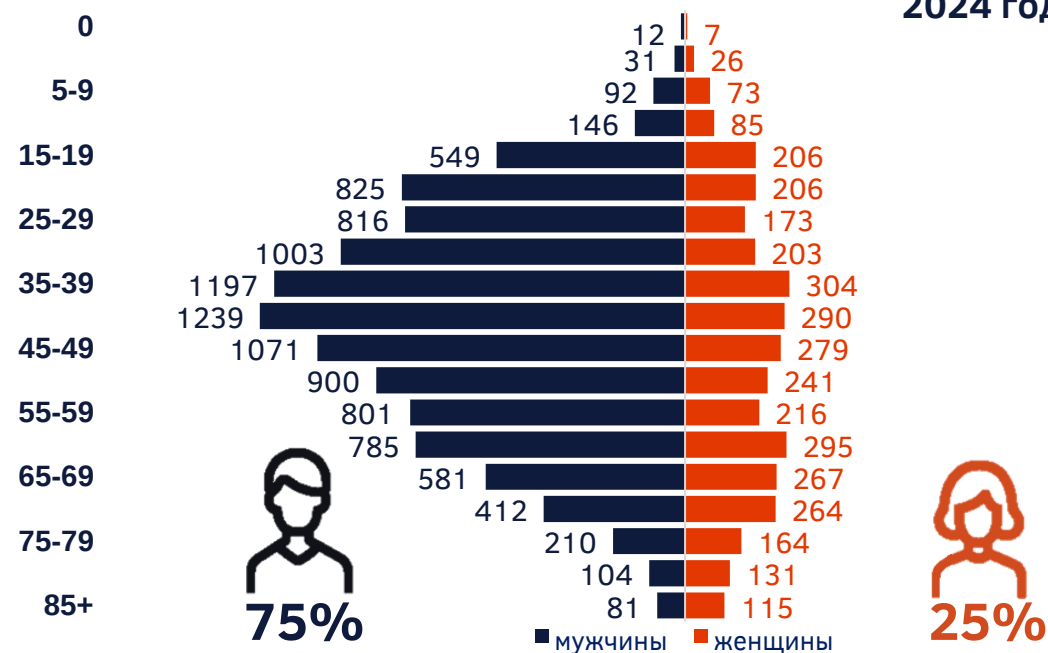
Почти **половину** (46,7%) погибших в ДТП составили люди в возрасте **30-54 лет**



В трудоспособном возрасте находились **75%** от общего числа погибших в ДТП

### Распределение погибших в ДТП по полу и возрасту

2024 год



**75%**

■ мужчины ■ женщины



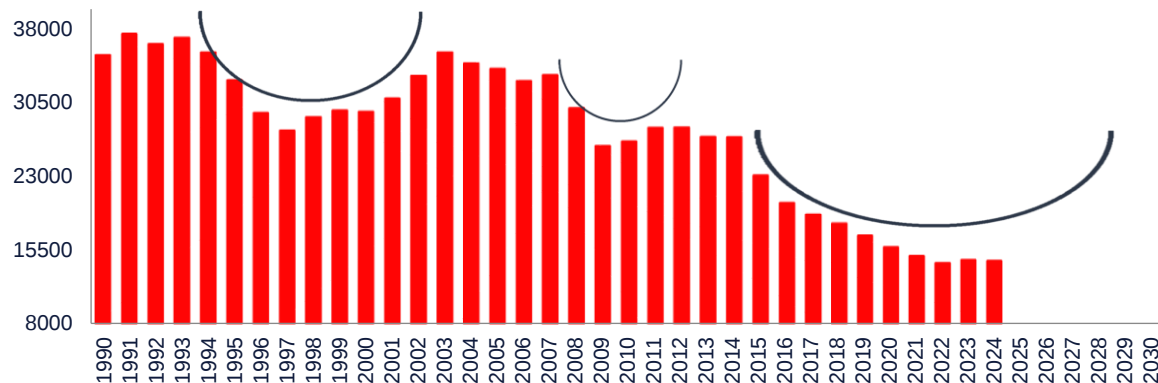
**25%**



Число погибших мужчин в 3 раза выше, чем женщин, при этом в общей численности населения женщин больше в 1,15 раза

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ОКАЗЫВАЮТ ВЛИЯНИЕ НА СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Соотношение динамики числа погибших в ДТП и периодов экономических кризисов

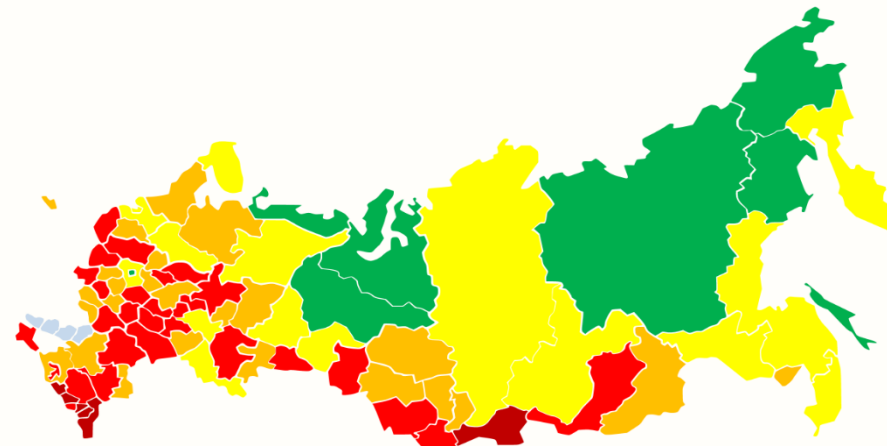


В условиях экономического кризиса и посткризисного состояния первоначально происходит резкое снижение аварийности, а затем темпы замедляются или происходит рост смертности



Кризис, связанный с COVID-19, сменился периодом влияния санкционных ограничений, в результате чего экономика страны продолжила фазу восстановления в 2024 году

Соотношение показателей социального риска и валового регионального продукта субъектов РФ



Ср. соц. риск – 7,59  
Ср. ВРП – 5 318 568  
Ср. соц. риск – 13,01  
Ср. ВРП – 527 514

Ср. соц. риск – 10,48  
Ср. ВРП – 1 209 961  
Ср. соц. риск – 13,87  
Ср. ВРП – 291 980

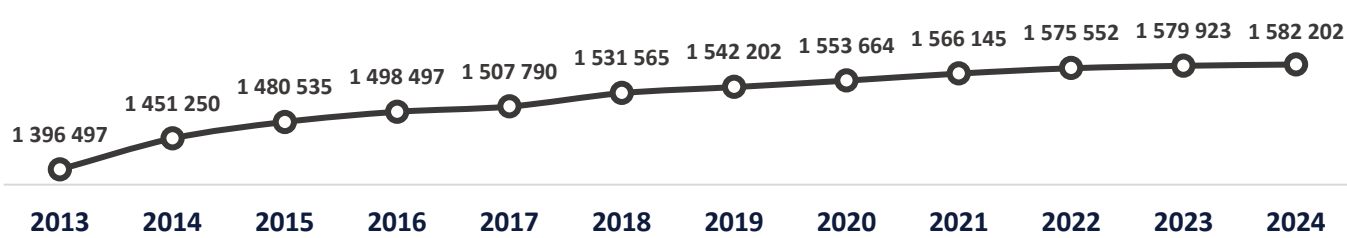
Ср. соц. риск – 12,18  
Ср. ВРП – 770 988



Регионы с высоким значением валового регионального продукта, как правило, характеризуются более низкими показателями социального риска

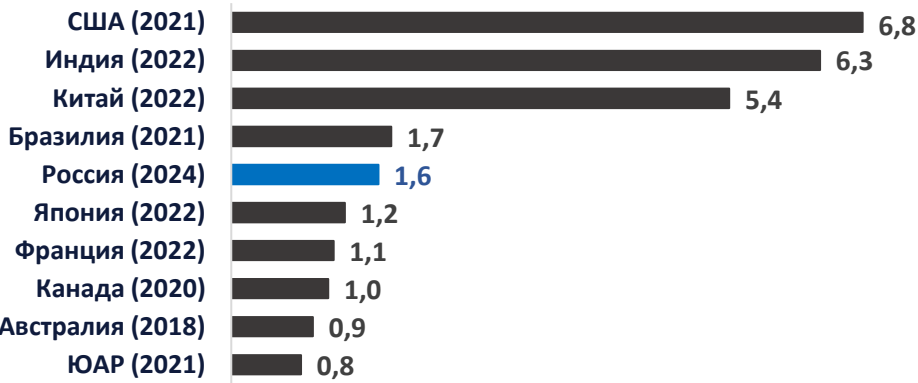
# ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В РОССИИ И МИРЕ

Протяженность автомобильных дорог  
общего пользования в России

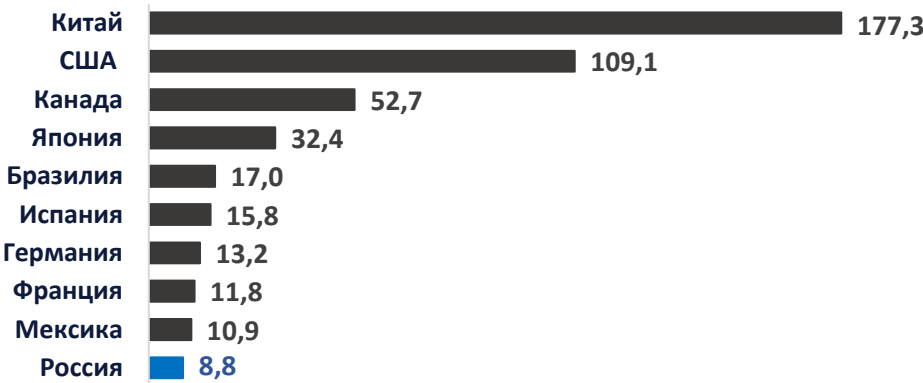


За последние 7 лет общая протяженность дорог увеличилась на 4,9%

Распределение стран  
по протяженности дорог (млн км)



Протяженность дорог скоростного класса  
в разных странах (тыс. км)



По протяженности дорожной сети Россия занимает 5 место в мире



Россия входит в десятку стран с наибольшей протяженностью дорог скоростного класса

## ДОРОЖНАЯ СЕТЬ НУЖДАЕТСЯ В ПОСТОЯННОЙ ПОДДЕРЖКЕ И СВОЕВРЕМЕННОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ

2024 год



### Дорожный риск\* в 2024 году



По числу погибших показатель **дорожного риска** на **федеральных дорогах в 6 раз выше**, чем на региональных и межмуниципальных дорогах, и **в 16 раз выше**, чем на местных дорогах

В сравнении с 2017 годом наблюдается значительное **снижение показателя дорожного риска на всех дорогах**, при этом наиболее существенное – на дорогах федерального значения

В 2024 году на дорогах **местного значения** доля **ДТП с НДУ** составила **более трети (33,9%)**, на **региональных и межмуниципальных – более четверти (25,2%)**



Высокие показатели дорожного риска и относительно низкая доля ДТП с НДУ на дорогах федерального значения в первую очередь свидетельствуют о необходимости проведения конструктивных изменений, включающих повышение технической категории дорог



Дороги регионального и межмуниципального, а также местного значения больше приспособлены для своей интенсивности движения, однако требуют большего внимания в ходе текущего содержания

### Целевые показатели приведения дорожной сети в нормативное состояние

не менее  
**85%**  
к 2030 году



федеральные  
дороги

не менее  
**60%**  
к 2030 году



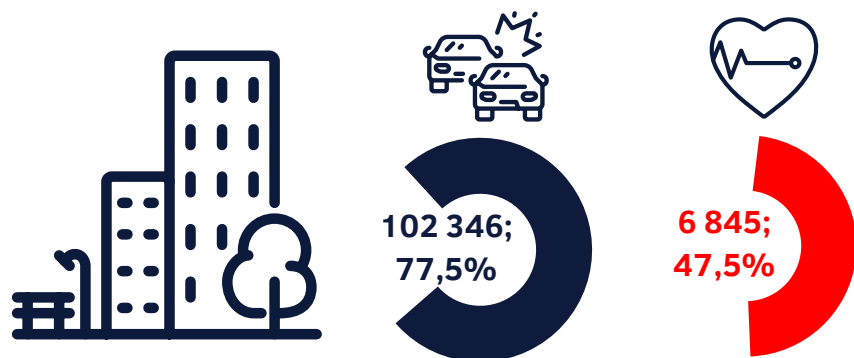
региональные  
и межмуниципальные  
дороги

\* Количество ДТП либо число погибших на 100 км протяженности дороги

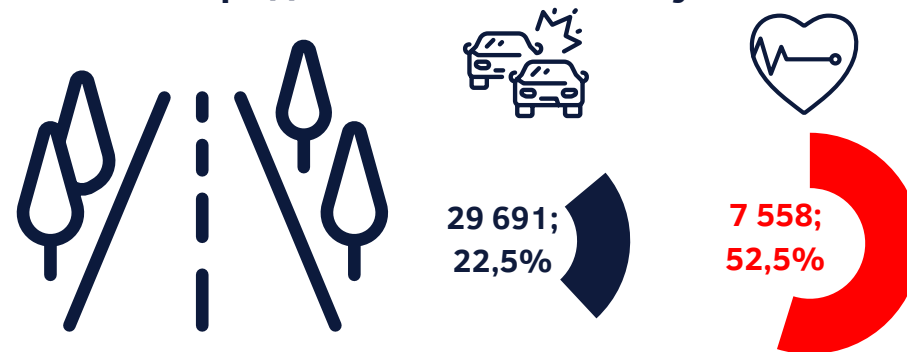
# НА АВТОДОРОГАХ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ПРОИЗОШЛО МЕНЕЕ ЧЕТВЕРТИ ДТП, ОДНАКО НА НИХ ПРИХОДИТСЯ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ПОГИБШИХ

2024 год

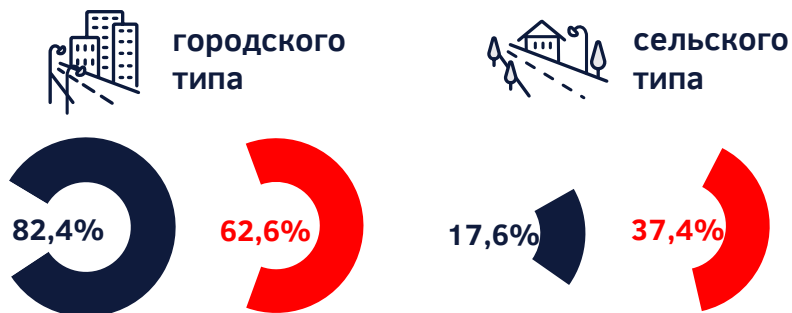
## Аварийность в городах и населенных пунктах



## Аварийность на дорогах вне городов и населенных пунктов



Большая часть ДТП (82,4%) и погибших (62,6%) приходится на НП городского типа. Однако тяжесть последствий в 2,5 раза выше в НП сельского типа



Почти половина (47,4%) из всех погибших на дорогах вне городов и населенных пунктов получили смертельные травмы на федеральных дорогах



АВАРИЙНОСТЬ В ГОРОДАХ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ ВНЕ ИХ ГРАНИЦ



## АВАРИЙНОСТЬ НА УЧАСТКАХ АВТОДОРОГ, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, ОКАЗЫВАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ

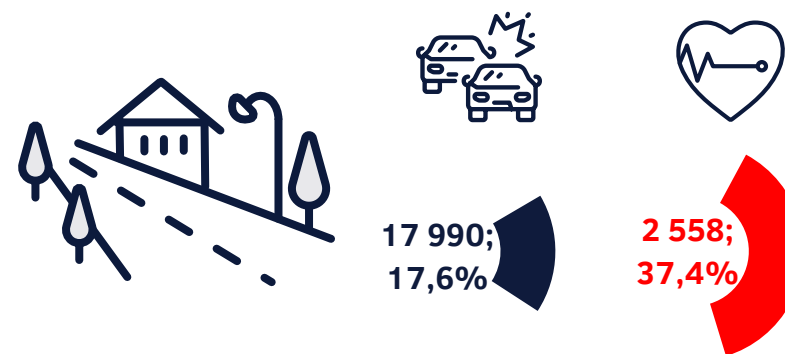
2024 год

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



Суммарное число погибших в ДТП на участках федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящих через территорию населенных пунктов, приближается к половине (41,4%) от общего числа погибших в НП

Аварийность в населенных пунктах сельского типа

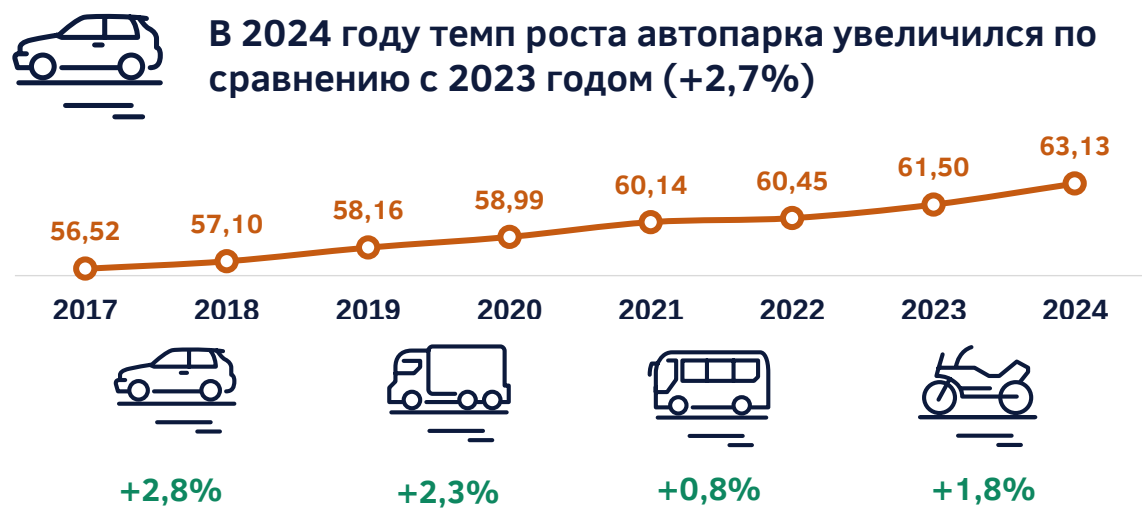


На населенные пункты сельского типа приходится менее пятой части (17,6%) от всех ДТП в НП, однако доля погибших в два раза выше и составляет более трети (37,4%)

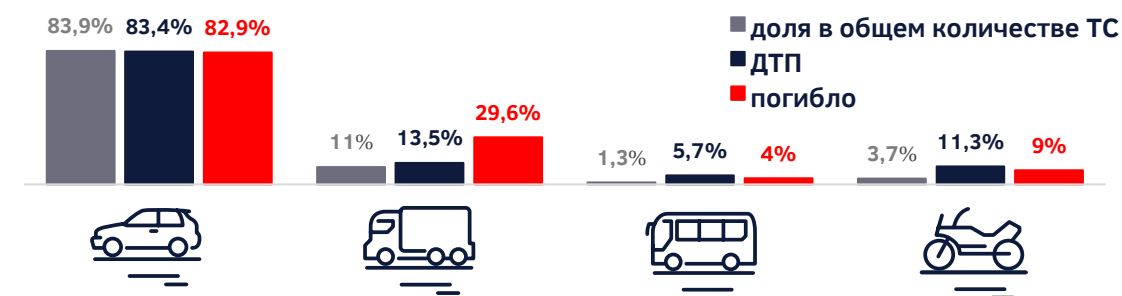


Относительно высокая аварийность в НП сельского типа связана с транзитным движением транспорта через такие НП. Две трети смертельных случаев (66,8%) составляют погибшие на участках ФАД и РимМАД, проходящих по территории данных НП

# ПАРК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПОСТОЯННО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

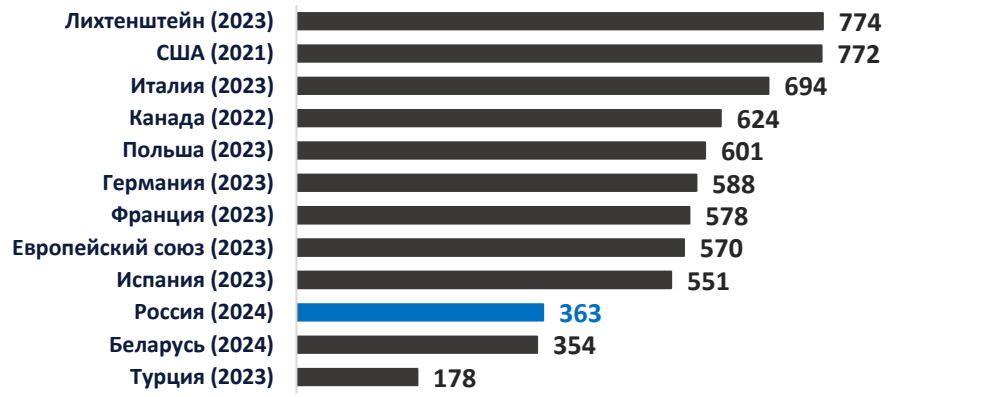


Удельный вес количества ТС по видам и удельный вес ДТП и погибших в 2024 году



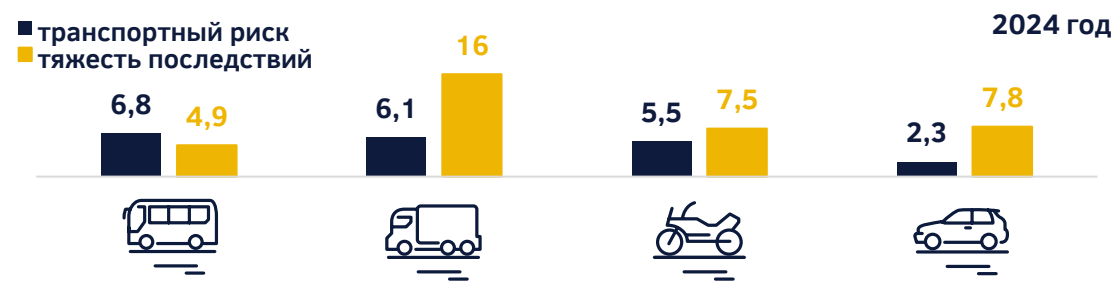
\* В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать транспортные средства разных категорий, данное ДТП будет одновременно учитываться как происшествие с участием ТС разных видов, в результате чего сумма удельных весов ДТП и погибших в них будет превышать 100%

Распределение стран по уровню автомобилизации (на 1000 чел. населения)



 По уровню автомобилизации Россия значительно отстает от наиболее автомобилизированных государств

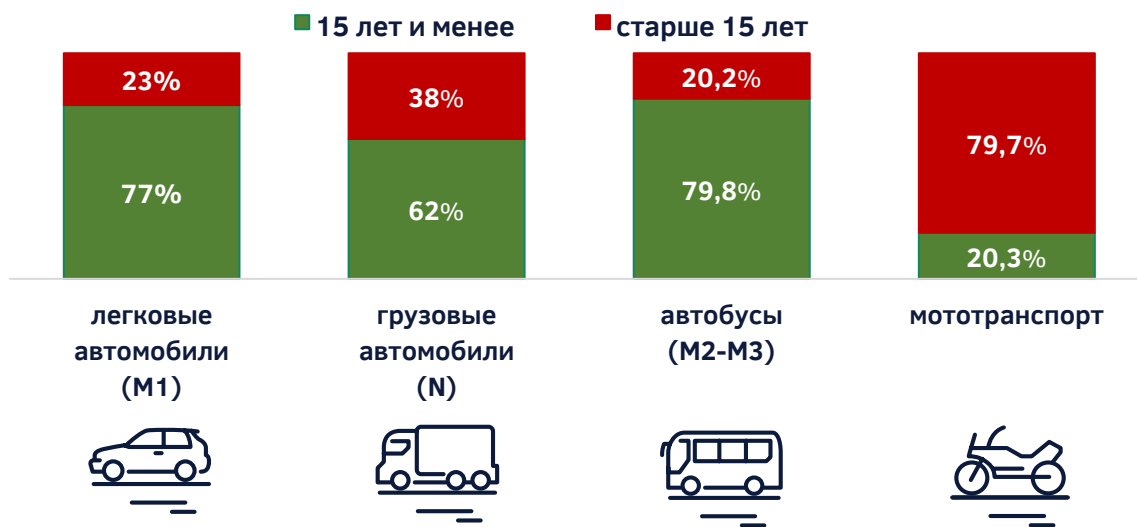
ДТП с участием грузовых ТС имеют высокие значения транспортного риска и тяжести последствий



## ЭКСПЛУАТАЦИЯ УСТАРЕВШЕГО ТРАНСПОРТА ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2024 год

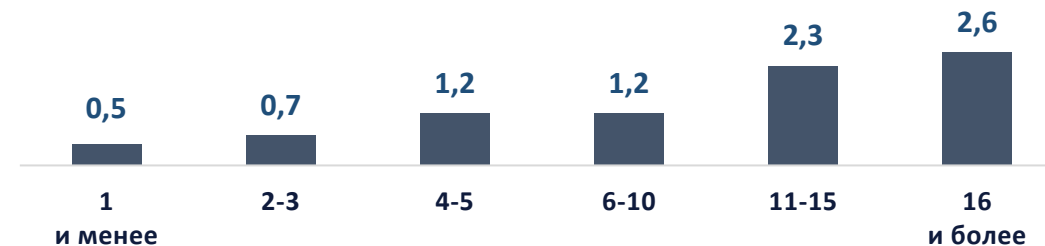
Распределение ТС по возрасту



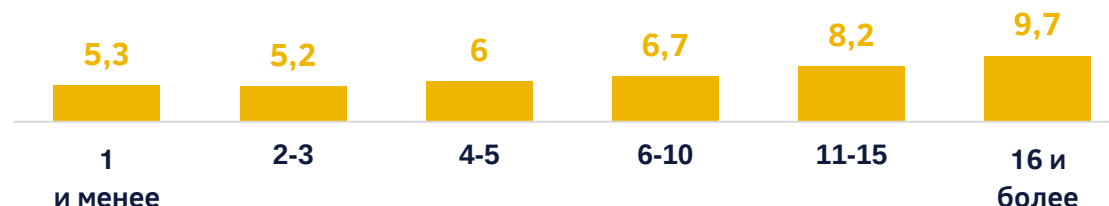
Устаревшие модели с длительными сроками эксплуатации (более 15 лет) занимают значительную долю парка ТС, однако в сравнении с 2023 годом ситуация несколько улучшилась



Наименьший показатель транспортного риска (0,5) имеют ТС возрастом менее 1 года. Наибольшее значение (2,6) имеют ТС возрастом от 11 до 15 лет.



При увеличении срока эксплуатации ТС возрастает тяжесть последствий для лиц, находящихся в момент ДТП в салоне ТС



## ОТМЕЧАЕТСЯ СНИЖЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВЫХ ТС

2024 год

2024 год

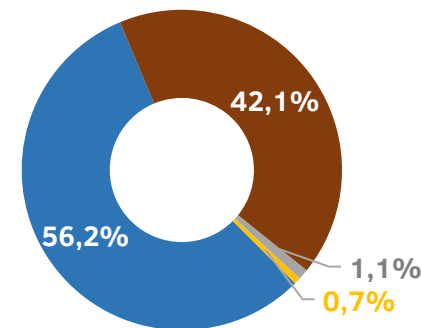
**-4,3%****-4,4%****-4,5%**

### Распределение перевезенных грузов по видам транспорта\*

**84,2%****14,2%****1,7%****0,01%**

! Подавляющее **большинство перевозок** грузов среди всех видов транспорта **выполняется автомобильным транспортом**

■ ФЛ  
■ ЮЛ  
■ ИП  
■ иные



Более **половины** всех зарегистрированных грузовых ТС принадлежит **физическим лицам**

■ ЮЛ ■ ИП ■ ФЛ

17,6 22,1 14,2

тяжесть  
последствий

48,4 42,3 51,3

коэффициент  
виновности

! Наибольшие значения **тяжести последствий** имеют ДТП с участием грузовых ТС, эксплуатируемых **индивидуальными предпринимателями**, однако наибольшее значение **коэффициента виновности** имеют водители, управляющие ТС в личных целях (**ФЛ**)

\* Без учета трубопроводного транспорта

## ОТМЕЧАЕТСЯ СНИЖЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ

2024 год



-3,1%

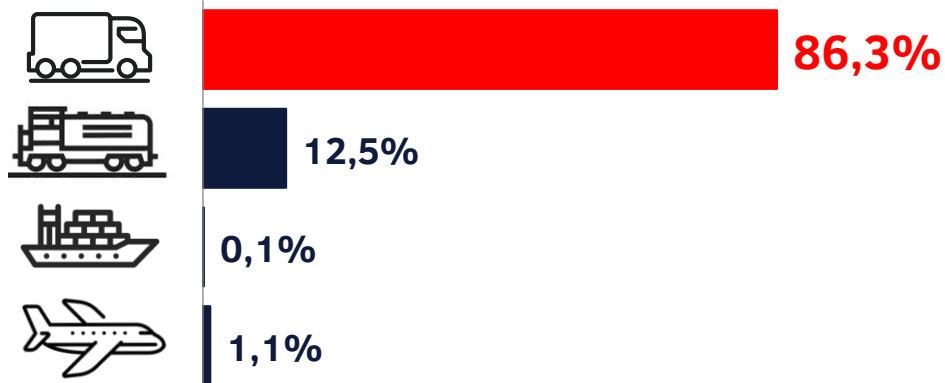


-3,4%



-3,3%

### Распределение перевозок пассажиров по видам транспорта\*



**!** Подавляющее большинство перевозок пассажиров из всех видов общественного транспорта осуществляется автобусами

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



### Распределение показателей аварийности с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, по видам перевозок



\* Без учета городского электрического транспорта

# АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА\* СНИЖАЕТСЯ, С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

Аварийность с общественным транспортом в 2024 году



Распределение аварийности с участием общественного транспорта, осуществляющего регулярные перевозки, по видам ТС



Технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки, зафиксированы только в 2,8% ДТП, однако доля погибших составила 5,2%



не менее **85%** к 2030 году  
доля парка общественного транспорта имеющего срок эксплуатации не старше нормативного в агломерациях и городах

Аварийность с участием легкового такси в 2024 году



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



29,8%



С участием легкового такси, фактически эксплуатируемого ИП, произошло чуть менее половины (43,4%) от всех ДТП, при этом доля погибших несколько больше (47,8%)

Почти в трети ДТП с участием такси водителями являлись иностранные граждане

Согласно данным ФГИС «Такси», в России зарегистрировано 681 500 автомобилей, включенных в реестр такси\*\*

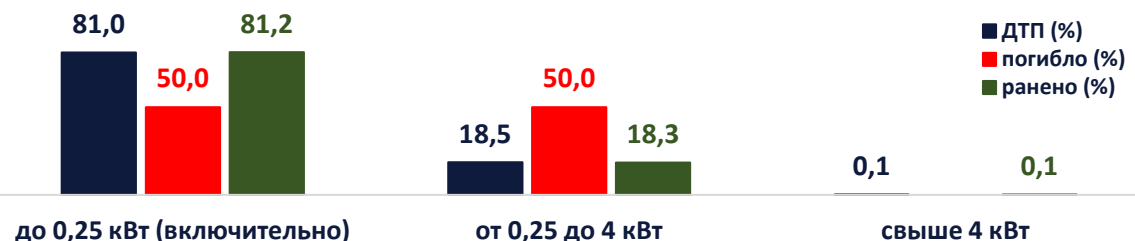
\* автомобильный транспорт и городской наземный электрический транспорт, осуществляющий регулярные перевозки  
\*\* по данным ФГИС «такси»: итоги 2024. Сайт ФГБУ «СИЦ Минтранса России»

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕЖЕГОДНО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

2024 год



**!** Почти треть пострадавших передвигавшихся на СИМ составляют лица в возрасте от 10 до 17 лет



Большинство ДТП произошло с участием СИМ с электродвигателем мощностью до 0,25 кВт

- ▶ из всех погибших в ДТП с участием СИМ **51** являлись лицами, передвигающимися на СИМ
- ▶ **двое** погибших являлись пешеходами, на которых совершило наезд СИМ
- ▶ в одном ДТП погибший передвигался на моноколесе по дороге с 6 полосами движения, на которой разрешено движение со скоростью до 80 км/ч
- ▶ **12** погибших, передвигавшихся на СИМ не справились с управлением и допустили опрокидывание



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

## ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА

### Управление транспортным средством в состоянии опьянения



Почти четверть всех погибших в ДТП получили смертельные ранения в происшествиях с участием водителей с признаками опьянения

24,4%

### Травматизм пешеходов



Почти четверть всех погибших в ДТП являлась пешеходами

24,1%

### Выезд на полосу для встречного движения



Четверть погибших получили смертельные ранения в ДТП, связанных с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения

24,9%

### Ошибки в выборе скоростного режима движения



Более четверти всех погибших получили смертельные ранения в ДТП, произошедших из-за нарушения скоростного режима движения

27,1%

2024 год

# КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ДТП, СВЯЗАННЫХ С ВЫЕЗДОМ НА ПОЛОСУ, ПРЕДНАЗНАЧЕННУЮ ДЛЯ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

2024 год



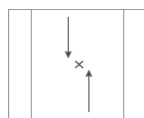
Большая часть таких происшествий произошла на дорогах, имеющих две полосы движения (82,6%)



67,6% таких происшествий регистрировались в местах, где выезд на ПВД разрешен

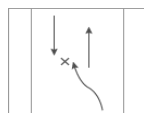


Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошедших при встречном движении ТС, наибольшее количество не связано с обгоном или выполнением иного маневра



встречное столкновение, не связанное с выполнением маневра

71,4%



встречное столкновение при выполнении обгона

21,7%

встречное столкновение, связанное с выполнением иных маневров

7,0%

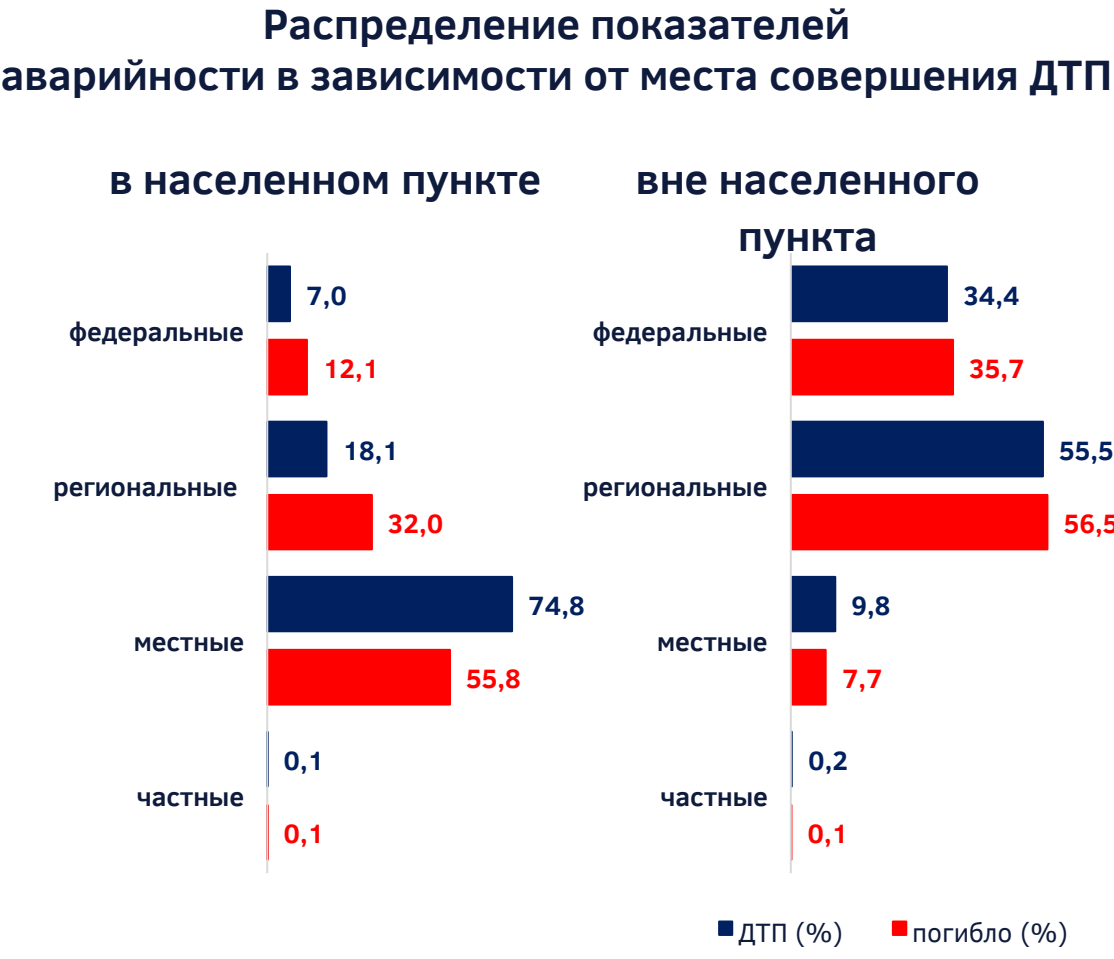


Почти три четверти (73,1%) погибших из-за выезда на ПВД приходится на ДТП, произошедшие на дорогах вне городов и населенных пунктов



Более трети (35%) всех ДТП из-за выезда на полосу встречного движения в зимнее время произошли в местах, обработанных противогололедными материалами

КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ДТП,  
ПРОИЗОШЕДШИХ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ



КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ПРОИСШЕСТВИЯХ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИБО ОТКАЗАВШИХСЯ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ



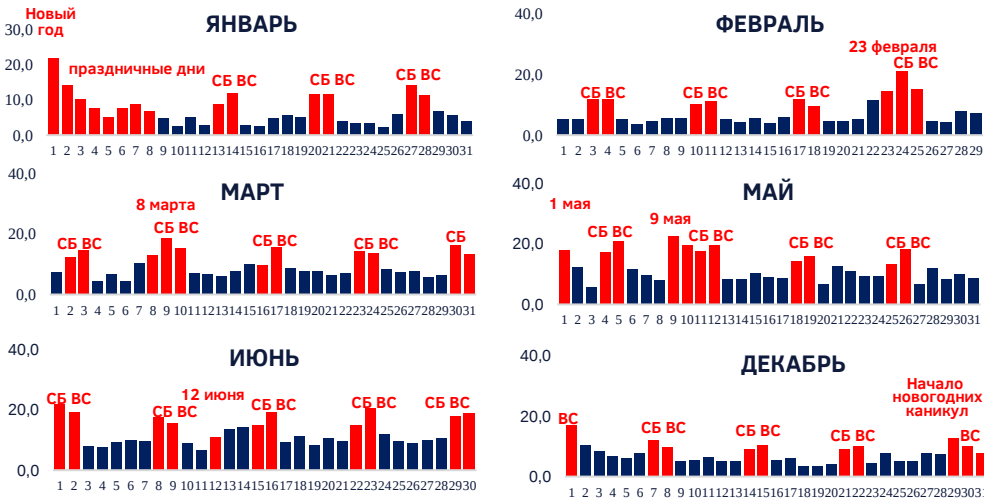
2024 год

В выходные и праздничные дни аварийность с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения значительно выше



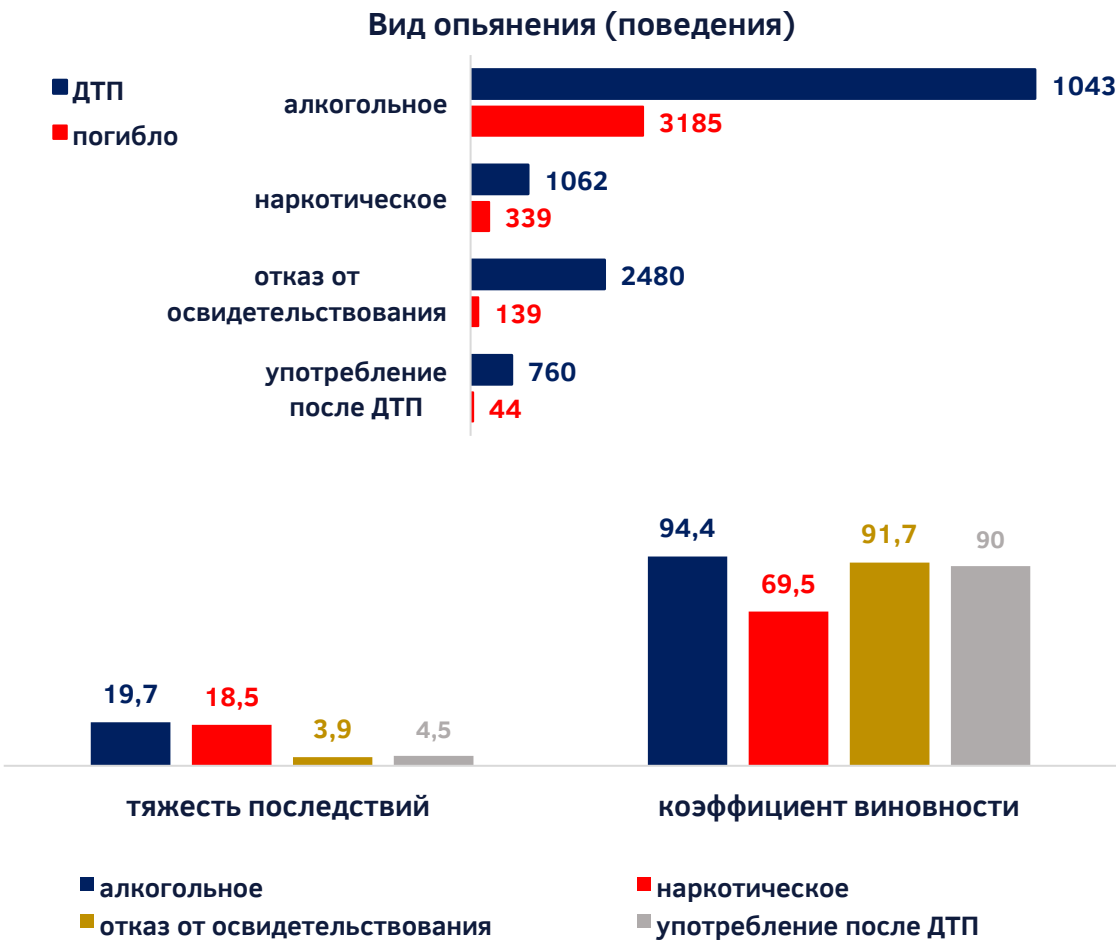
|             |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| январь      | 3,0 | 4,9 | 2,7 | 4,2 | 5,5 | 3,1 | 4,3 | 3,7 | 4,0  | 5,1 | 7,3  | 7,9  | 10,0 | 11,2 | 14,5 | 13,9 | 21,9 | 26,4 | 28,9 | 27,1 | 19,4 | 14,3 | 10,6 | 2,8  |
| февраль     | 3,1 | 2,8 | 2,1 | 5,8 | 4,2 | 3,7 | 3,1 | 5,8 | 6,0  | 7,0 | 8,5  | 8,8  | 9,3  | 9,2  | 14,7 | 20,7 | 29,5 | 25,6 | 30,4 | 45,8 | 22,4 | 13,8 | 7,2  | 4,8  |
| март        | 4,4 | 5,1 | 6,0 | 5,6 | 5,4 | 4,9 | 6,3 | 8,0 | 9,0  | 7,7 | 10,4 | 11,0 | 11,1 | 14,2 | 13,2 | 15,8 | 18,0 | 35,9 | 26,5 | 30,8 | 33,3 | 31,6 | 14,0 | 4,7  |
| апрель      | 5,4 | 5,4 | 7,5 | 6,9 | 8,2 | 8,3 | 9,6 | 9,4 | 8,1  | 9,2 | 10,8 | 14,7 | 14,6 | 15,7 | 17,4 | 20,7 | 32,2 | 29,8 | 42,5 | 27,2 | 33,9 | 28,1 | 18,0 | 8,1  |
| май         | 5,2 | 5,0 | 4,4 | 4,9 | 6,4 | 6,9 | 6,0 | 9,4 | 9,2  | 9,9 | 11,7 | 13,8 | 15,8 | 18,8 | 19,6 | 23,6 | 20,9 | 37,0 | 36,2 | 33,1 | 35,0 | 31,3 | 18,3 | 11,0 |
| июнь        | 6,8 | 6,8 | 6,3 | 7,1 | 6,3 | 7,6 | 8,3 | 9,4 | 8,3  | 7,8 | 9,7  | 12,6 | 13,8 | 17,6 | 17,6 | 25,4 | 27,6 | 32,8 | 36,3 | 32,7 | 36,4 | 31,6 | 20,5 | 11,5 |
| июль        | 6,2 | 7,5 | 6,3 | 8,0 | 8,5 | 6,0 | 8,4 | 9,7 | 9,3  | 8,9 | 8,6  | 13,0 | 15,0 | 15,1 | 17,4 | 18,1 | 22,4 | 29,1 | 26,8 | 28,8 | 40,6 | 27,5 | 19,9 | 13,1 |
| август      | 6,0 | 5,3 | 5,5 | 8,3 | 8,1 | 9,1 | 8,9 | 9,2 | 9,3  | 7,8 | 10,6 | 11,2 | 13,6 | 13,6 | 17,6 | 26,6 | 25,4 | 30,9 | 38,8 | 36,4 | 38,3 | 26,8 | 24,7 | 8,0  |
| сентябрь    | 7,0 | 6,3 | 5,4 | 6,4 | 6,9 | 6,1 | 8,4 | 8,8 | 8,6  | 9,3 | 9,9  | 12,1 | 12,0 | 14,1 | 18,8 | 26,2 | 27,7 | 34,1 | 35,0 | 36,6 | 28,3 | 25,3 | 12,0 | 6,2  |
| октябрь     | 4,0 | 4,7 | 3,6 | 3,8 | 7,2 | 8,5 | 7,3 | 6,0 | 11,4 | 7,9 | 7,3  | 10,3 | 11,1 | 11,8 | 23,0 | 23,9 | 33,7 | 36,7 | 40,0 | 38,8 | 32,8 | 25,0 | 8,7  | 5,8  |
| ноябрь      | 3,5 | 4,3 | 4,5 | 3,0 | 6,9 | 4,9 | 7,2 | 7,6 | 7,0  | 6,3 | 6,7  | 7,9  | 8,7  | 14,5 | 15,8 | 20,1 | 25,4 | 33,6 | 28,2 | 34,8 | 35,3 | 10,9 | 12,1 | 5,0  |
| декабрь     | 4,3 | 2,8 | 3,5 | 4,4 | 2,5 | 3,5 | 4,8 | 5,2 | 6,0  | 5,3 | 7,8  | 7,7  | 9,5  | 12,2 | 20,3 | 13,7 | 24,0 | 23,5 | 30,7 | 27,5 | 31,4 | 16,8 | 10,7 | 3,9  |
| 08:00-08:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 09:00-09:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 10:00-10:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 11:00-11:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 12:00-12:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 13:00-13:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 14:00-14:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 15:00-15:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 16:00-16:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 17:00-17:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 18:00-18:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 19:00-19:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 20:00-20:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 21:00-21:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 22:00-22:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 23:00-23:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 00:00-00:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 01:00-01:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 02:00-02:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 03:00-03:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 04:00-04:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 05:00-05:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 06:00-06:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 07:00-07:59 |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

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



В ночное время (с 22:00 до 06:00) в среднем каждое четвертое ДТП происходит с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ ПОЛУЧИЛ СМЕРТЕЛЬНЫЕ РАНЕНИЯ В ПРОИСШЕСТВИЯХ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИБО ОТКАЗАВШИХСЯ ОТ ПРОХОЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ



В большинстве ДТП с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, они находились в состоянии алкогольного опьянения



Почти каждый пятый из водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

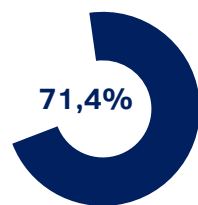


Наибольшими значениями тяжести последствий и коэффициента виновности характеризуются ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения

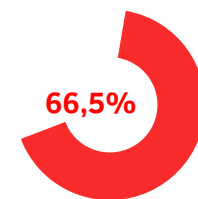
## ПОЧТИ КАЖДЫЙ 4-Й ПОГИБШИЙ В ДТП ЯВЛЯЛСЯ ПЕШЕХОДОМ



Почти в трех четвертях происшествий (71,4%) водители становились виновными при наездах на пешеходов



В двух третях погибшие пешеходы погибли по собственной неосторожности



Почти половина (42,2%) всех наездов произошла на пешеходных переходах



70% наездов на пешеходных переходах произошли на нерегулируемых пешеходных переходах



Наезды на пешеходов вне населенных пунктов имеют очень высокую тяжесть последствий, в них погибает практически каждый второй из пострадавших пешеходов

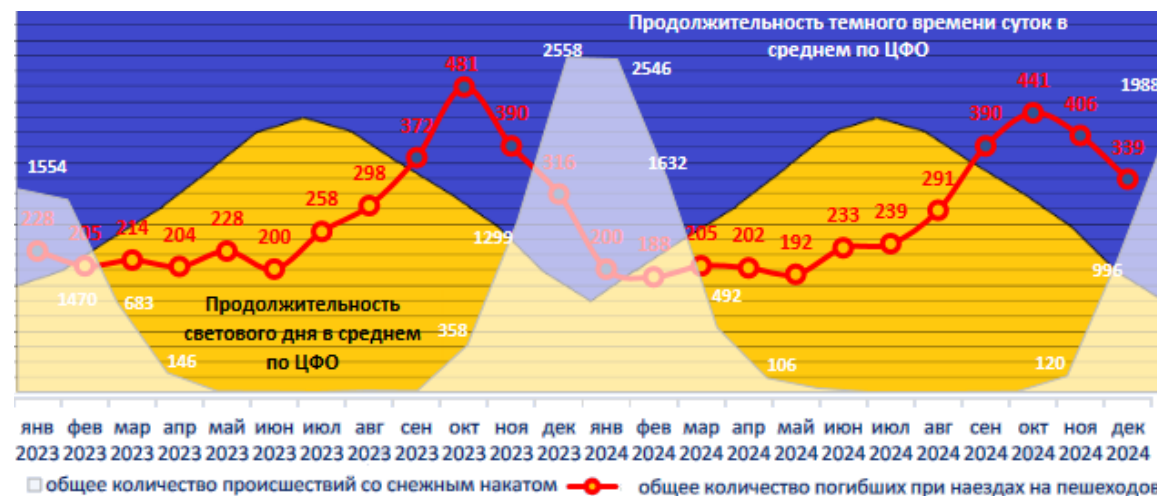


Тяжесть последствий наездов на пешеходов в темное время суток почти в 3,5 раза выше, чем в светлое

16,8



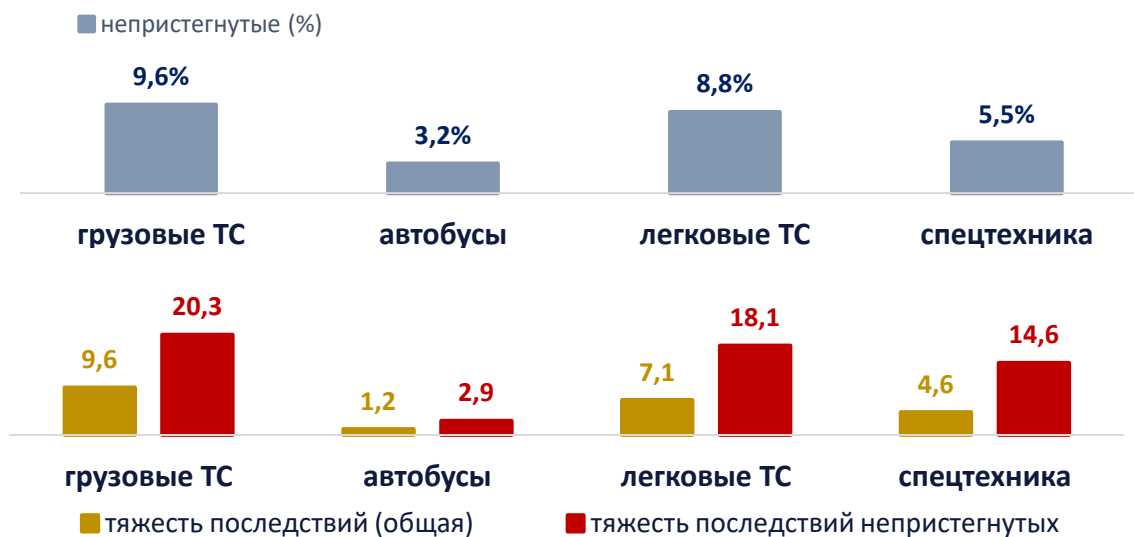
Наиболее низкие показатели смертности при наездах на пешеходов зарегистрированы в период с января по июнь. Это снижение связано с увеличением продолжительности светового дня. Рост числа пострадавших пешеходов отмечается с момента уменьшения светового дня (август) и достигает своего пика в октябре



## КАЖДЫЙ ПЯТЫЙ ПОГИБШИЙ ПАССАЖИР НЕ БЫЛ ПРИСТЕГНУТ РЕМНЕМ БЕЗОПАСНОСТИ\*

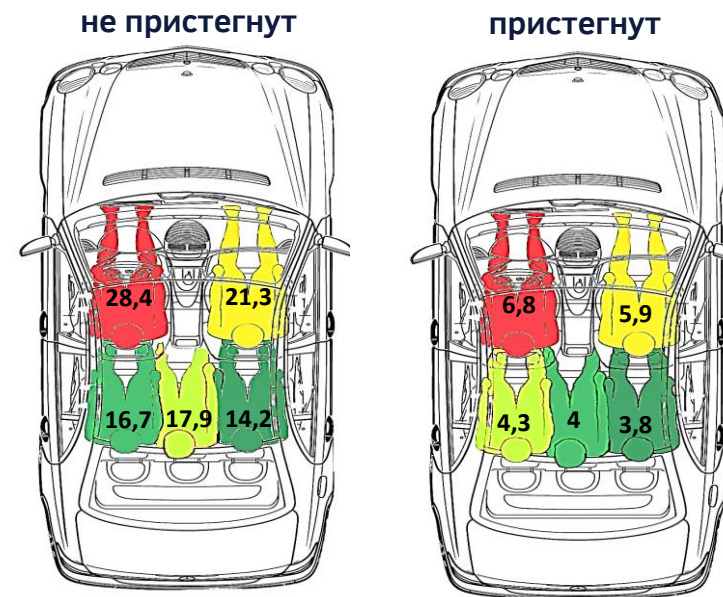
2024 год

Доля пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности\* при ДТП, и тяжесть последствий для них в зависимости от типа ТС



В легковых ТС смертельные травмы получил почти **каждый шестой** не пристегнутый пассажир, а в грузовых ТС смертельные травмы получил почти **каждый пятый** не пристегнутый пассажир

Тяжесть последствий для водителей и пассажиров в зависимости от пристегивания ремнем безопасности



При игнорировании использования ремня безопасности тяжесть последствий ДТП значительно выше

\*при условии, что конструктивно такая возможность имелаась

## В 2024 ГОДУ УМЕНЬШИЛОСЬ ЧИСЛО ПОГИБШИХ ДЕТЕЙ В ВОЗРАСТЕ ДО 16 ЛЕТ



+4,3%



-8%



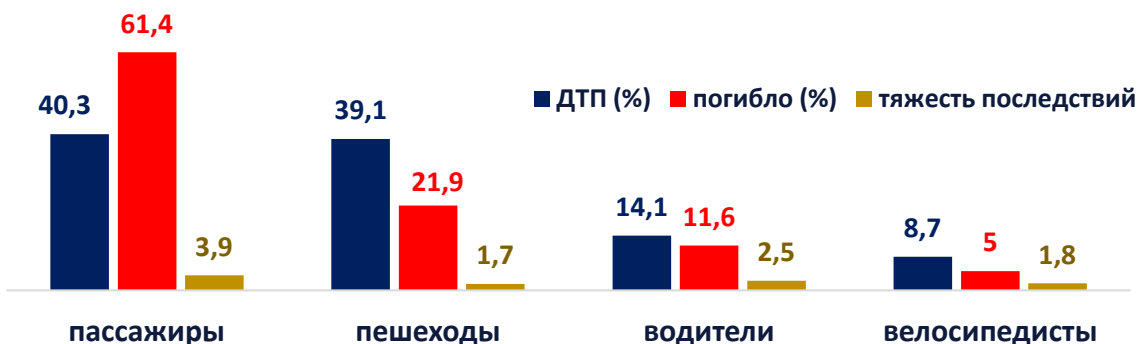
+4,5%



На 5,1% сократилось количество ДТП, при которых зафиксировано нарушение водителями правил перевозки детей, число погибших в таких ДТП детей-пассажиров уменьшилось на 28,7%



Почти две трети погибших детей являлись пассажирами, пятая часть – пешеходами



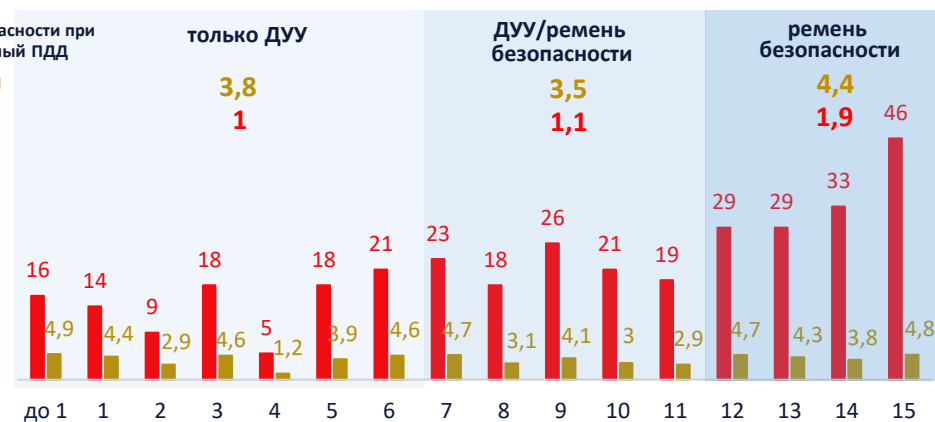
### Распределение погибших в ДТП детей-пассажиров по возрасту

способ обеспечения безопасности при перевозке, предусмотренный ПДД

тяжесть последствий

социальный риск

погибло  
тяжесть последствий  
возраст, лет



Число погибших детей-пассажиров уменьшилось на 14%



В каждом пятом (19,1%) ДТП с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет водители нарушили правила их перевозки

## В 2024 ГОДУ УВЕЛИЧИЛАСЬ АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ-ПЕШЕХОДОВ



**+1,8%**



**+0,8%**



**+2,3%**



Большинство (90,3%) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями ПДД, допущенными водителями



Почти половина (43,2%) наездов на детей произошла на пешеходных переходах



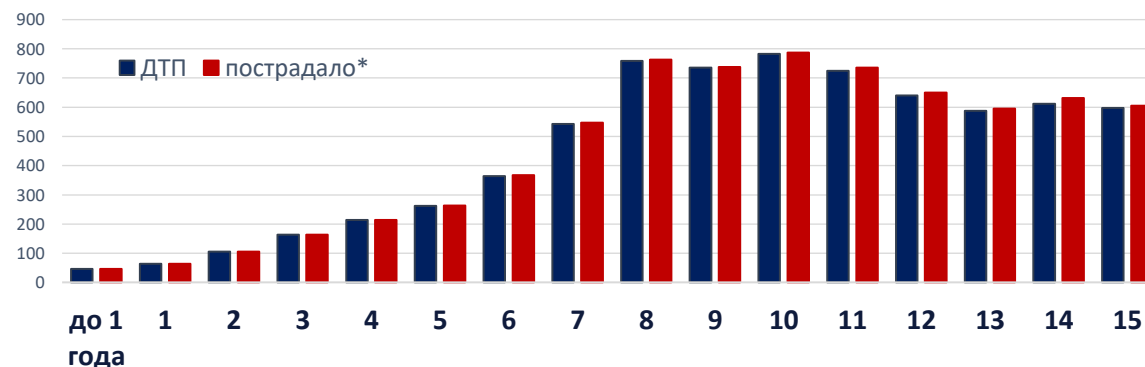
В 80,2% наездов на детей в темное время суток они не имели световозвращающих элементов



В 69,3% случаев наезды на детей на пешеходных переходах произошли на нерегулируемых пешеходных переходах

Резкое увеличение показателей аварийности с участием детей-пешеходов отмечено в возрасте 7 и 8 лет. Вероятнее всего, это связано с тем, что в этом возрасте дети начинают посещать общеобразовательные организации и, соответственно, становятся более активными участниками дорожного движения

### Распределение показателей аварийности детей-пешеходов по возрасту в 2024 году



\* общее число погибших и раненых

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ДОПУСКУ К УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ И САМОХОДНЫМИ МАШИНАМИ

Число лиц, получивших право на управление ТС (млн)



Более трех четвертей (1,08 млн человек; 80,6%) кандидатов в водители получили водительские удостоверения впервые



Наиболее популярной категорией являлась «В» и подкатегория «А1»

Распределение лиц, сдавших экзамен на получение права управления ТС впервые, в зависимости от количества попыток



Динамика количества автошкол



6,3 тыс. автошкол профессиональной подготовки



1,8 тыс. автошкол переподготовки



258 автошкол повышения квалификации

2024 год

Распределение лиц, сдавших отдельные этапы экзамена на право управления ТС с первого раза



2024 год

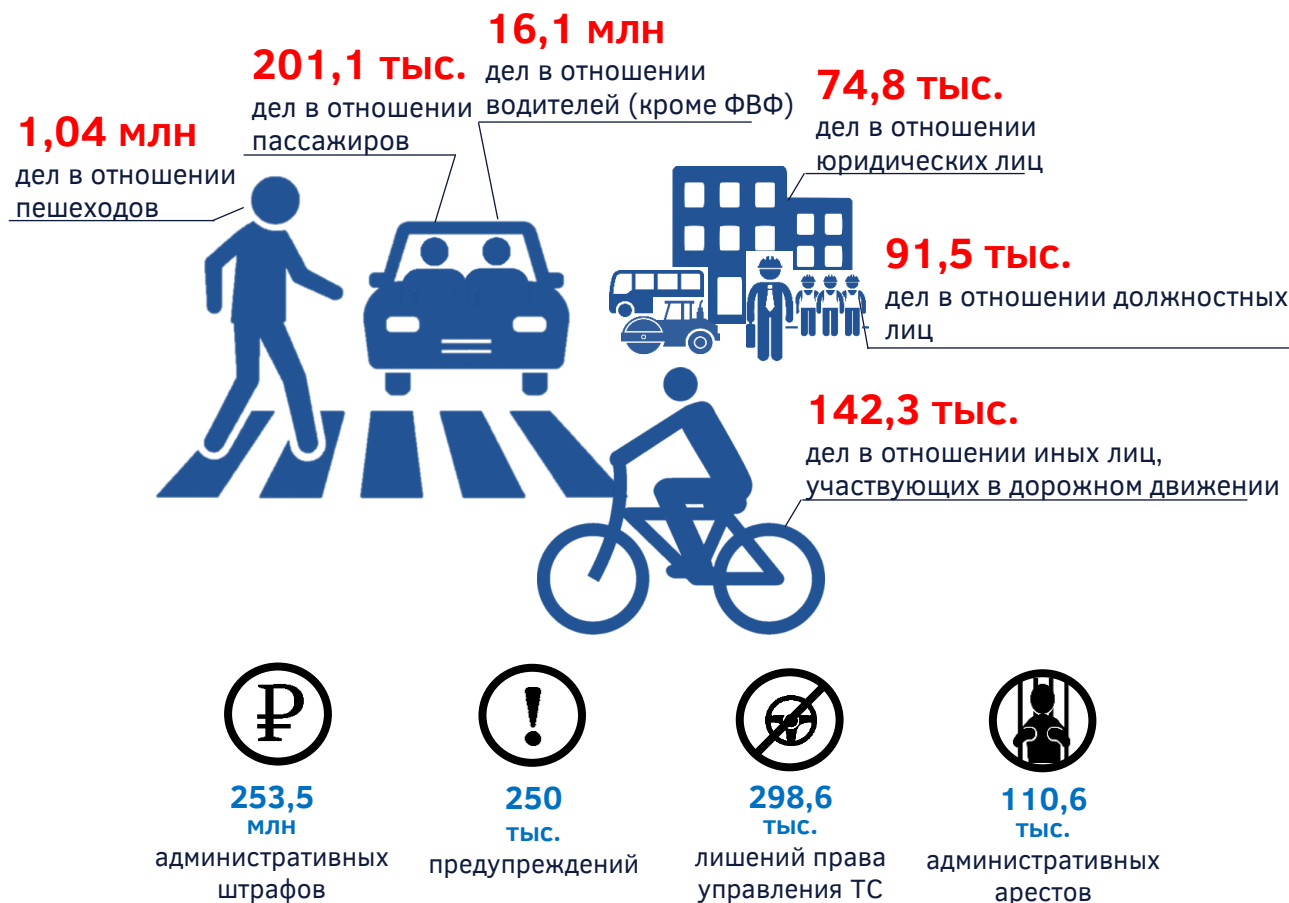
## ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2024 год

в автоматическом  
режиме выявлено



**236,8 млн**  
нарушений



сотрудниками  
полиции  
пресечено

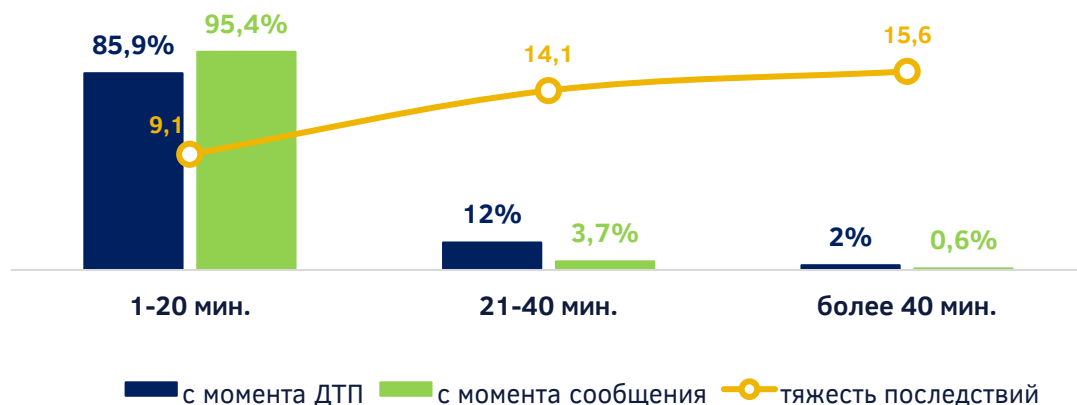


**18,4 млн**  
нарушений

## ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

2024 год

Распределение доли прибытия бригад СМП по времени



В случае прибытия бригады СМП в течение первых 20 минут с момента возникновения происшествия отмечается наименьшая тяжесть последствий



Почти в половине случаев (47,5%) бригады СМП прибывали в течение 10 минут, и в этих случаях зафиксирован более низкий показатель тяжести последствий (8)

Доля числа погибших в зависимости от периода наступления смерти



Почти две третьих (63,5%) от всех погибших скончались на местах происшествий до прибытия СМП

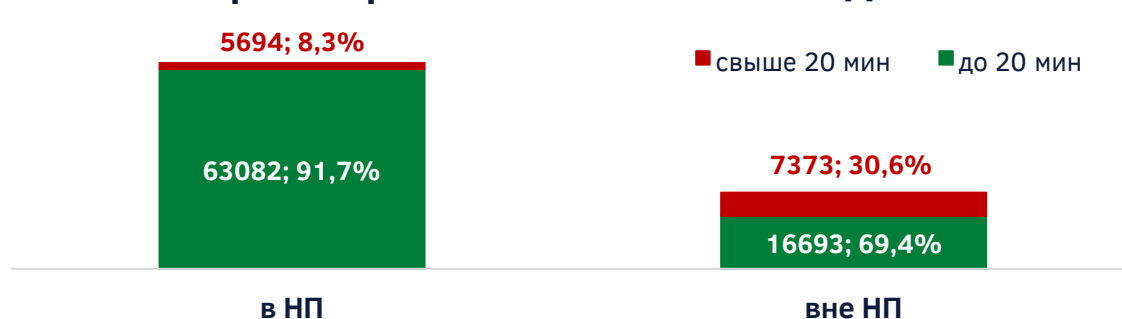


Задержка во времени при передаче сообщения о происшествии в 9,5% случаев оказала влияние на возможность прибытия бригад СМП в течение 20 минут с момента происшествия

## ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

2024 год

## Время прибытия СМП на места ДТП



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 69,4% случаев



В случае возникновения ДТП вне НП доля погибших до приезда СМП составляет 72,9%. В зависимости от оперативности прибытия бригад СМП данный показатель меняется незначительно



Необходимо более активное вовлечение лиц, оказавшихся непосредственно на месте ДТП, к немедленному оказанию первой помощи пострадавшим, особенно в случае ДТП вне НП

## Доля погибших до прибытия СМП в зависимости от места совершения ДТП и времени прибытия СМП

