

## **ДИНАМИКА ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ И ПУТИ СНИЖЕНИЯ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2015 Г. В СРАВНЕНИИ С 2014 Г.**

**ГРИГОРОВ Петр Павлович**, Санкт-Петербургский государственный аграрный университет

*В статье приведены сведения о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в Самарской области за 2015 г. в сравнении с 2014 г. Приводится общая ситуация при перевозке грузов и пассажиров и влияние их при этом на безопасность движения, транспортных средств, приведены данные в динамике за указанные годы по числу ДТП, числу погибших и раненых при этом. Уделено внимание доле ДТП, пострадавших в них из-за нарушения правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств, числу ДТП и пострадавших в них детей в возрасте до 16 лет (с летальными исходами и ранениями).*

Транспортные происшествия в Самарской области, как и в других регионах страны, являются причиной ежегодной гибели и ранений тысяч людей. Этому способствуют большой объем грузо- и пассажироперевозок, рост количества транспортных средств и несоответствие дорожной сети уровню автомобилизации. Кроме того, имеют место так называемый человеческий фактор, недостатки подготовки водителей, включая их профотбор, недисциплинированность участников дорожного движения и отсутствие в ряде случаев культуры движения и поведения участников дорожного движения, вопросы организации перевозок, отказы систем транспортных средств и участников дорожного движения, особенно водителей [1, 3–5, 11]. К изложенному следует добавить вопросы неполного соответствия совершенствования конструкций требованиям системы стандартов безопасности труда (ССБТ) в части обеспечения безопасности и безвредности самих транспортных средств и технологий, выполняемых ими работ по всему циклу, начиная от постановки транспортных средств под погрузку, процессов погрузки грузов (в зависимости от их видов – воодушевленные и невоодушевленные, насыпные или монолитные, жидкие, газообразные или твердые, крупно- или малогабаритные, легко- или тяжеловесные, взрыво- или пожароопасные и др.),

способности смещаться в кузове (меняя статический или динамический центр тяжести), обеспечение допустимой скорости транспортирования, нуждающиеся в сопровождении ГИБДД или нет, нуждающиеся в специальных маршрутах, соблюдения разгрузки и складирования и др. Каждый из перечисленных этапов в соответствии с существующими положениями должен реализовываться безопасно и безвредно.

Между тем практика транспортирования наземных перевозок автомобилями, тракторами, автотракторными поездами, характеризуется отклонениями технологий выполнения работ от установленных правил по различным причинам. Рассмотрим ситуацию на примере Самарской области (табл. 1).

Данные табл. 1 свидетельствуют, что в Самарской области в 2015 г. всего зарегистрировано 3883 ДТП, что на 11,2 % меньше, чем в 2014 г. В этих происшествиях погибло 430 чел., что на 19,5 % меньше, чем в 2014 г. Число раненых в 2015 г. в транспортных происшествиях составило 5133 чел., что на 11,1 % ниже 2014 г. При этом число ДТП и пострадавших в них по причине нарушения ПДД водителями и их последствий следующие: общее число ДТП по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств в 2015 г. составило в области 3471, что на 10,6 % ниже 2014 г.; в этих ДТП погибло 368 чел. (на 20,3 % меньше, чем в 2014 г.) и ранено 4770 (на 10,6 %



**Динамика дорожно-транспортных происшествий и их последствий в Самарской области  
за 2015 г. в сравнении с 2014 г.**

Наименование показателя	ДТП	% АППГ	погибло	% АППГ	ранено	% АППГ
ДТП – всего	3883	-11,2	430	-19,5	5133	-11,1
ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств – всего	3471	-10,6	368	-20,3	4770	-10,6
ДТП и пострадавшие пешеходы – всего	1322	-3,2	155	-4,3	1232	-3,8
ДТП и пострадавшие дети в возрасте до 16 лет – всего	466	2,0	10	-23,1	505	1,2

меньше, чем в 2014 г.). Число ДТП с пострадавшими пешеходами в рассматриваемом году в области составило 1322 (на 3,2 % меньше, чем в 2014 г.), при этом погибло 155 пешеходов (на 4,3 % меньше, чем в 2014 г.) и ранено 1232 пешехода (на 3,8 % меньше по сравнению с 2014 г.). Кроме того, в области произошло 466 ДТП с пострадавшими детьми в возрасте до 16 лет (на 2 % больше, чем было в 2014 г.). При этом погибло 10 детей (на 23,1 % меньше, чем в 2014 г.) и ранено 505 (на 1,2 % больше, чем в 2014 г.).

Как видно из табл. 1, 89,4 % ДТП происходит по вине водителей транспортных средств; по их же вине в 2015 г. в области в указанных ДТП погибло 85,5 % от общего числа погибших в ДТП и 93 % ранено (от общего числа раненых). Приведенные данные являются убедительным свидетельством тому, на что необходимо обратить пристальное внимание при разработке профилактических мероприятий. При обосновании и разработке этих мероприятий следует уделить внимание полному их циклу: нормативно-правовой базе; медико-биологической и санитарно-гигиенической составляющим; организационно- и инженерно-техническим проблемам; профессиональному отбору и психофизиологическим особенностям кадров; психологическому климату в коллективе; эргономическим аспектам проблемы; социально-экономическим, материально-техническим и моральным

вопросам проблемы; научно-практическим достижениям в рассматриваемой области и совершенствованию конструкций транспортных средств и др. Реализация изложенного позволит улучшить ситуацию в 2,5–3 раза в течение 3–4 лет.

Данные табл. 1 показывают, что в общем числе ДТП (3883) в 2015 г. в области произошло 1322 (на 3,2 % меньше, чем в 2014 г.) ДТП (34 % от общего числа их за год) погибло 155 пешеходов (на 4,3 % меньше, чем в 2014 г.), что составляет 36 % от общего числа погибших в 2015 г. в ДТП, в 1232 (на 3,8 % меньше, чем в 2014 г.) ранено (24 % от общего числа в ДТП за 2015 г.). Количество ДТП, в которых пострадали дети до 16 лет, в 2015 г. составило 466 (на 2 % больше, чем в 2014 г.), т.е. 12 % от общего числа ДТП. Доля погибших в этих ДТП составляет 2,3 % от общего числа погибших, а раненых – 9,9 % от общего числа раненых (508 чел.).

В целях профилактики транспортных происшествий представляют интерес виды ДТП и число пострадавших при этом. Статистические данные по рассматриваемому вопросу по Самарской области за 2015 г. в сравнении с аналогичным периодом 2014 г. приведены в табл. 2.

Данные табл. 2 показывают, что классификация осуществляется по 10 видам (см. левую часть табл. 2). Остановимся на их анализе. Как видно, ведущая роль в приведенной градации видов ДТП по последстви-



**Количество транспортных происшествий по видам ДТП в 2015 г. в Самарской области  
в сравнении с 2014 г., %, вертикальные колонки 3, 5, 7**

Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам	3883	-11,2	430	-19,5	5133	-11,1
Столкновение транспортных средств (ТС)	1629	-11,5	172	-27,7	2649	-10,6
Опрокидывание ТС	253	-34,3	50	-27,5	353	-35,5
Наезд на стоящее ТС	209	-17,1	19	46,2	281	-16,4
Наезд на пешехода	1299	-2,6	152	-5,6	1218	-3,3
Наезд на препятствие	191	-27,7	26	-13,3	274	-23,0
Наезд на велосипедиста	99	-4,8	6	-25,0	94	-5,1
Наезд на гужевой транспорт						
Падение пассажира	110	5,8	1	-50,0	119	12,3
Наезд на животное	2	-66,7	0	-100,0	2	-75,0
Иные виды происшествий (такие как наезд на сотрудника Госавтоинспекции, наезд на дорожного рабочего, наезд на ребенка в коляске и т.п.)	91	7,1	4	-66,7	143	40,2

ям принадлежит трем из них (столкновению транспортных средств, наезду на пешеходов, опрокидыванию транспортных средств). Рассмотрим эти и другие виды ДТП и их последствия, имевшие место в области в 2015 г. в сравнении с 2014 г.

Так, случаи столкновения транспортных средств составляли 1629 (на 11,5 % меньше, чем 2014 г.), что в общей доле ДТП в 2015 г. составляло 42 %. При этом погибло 172 чел. (на 27,7 % меньше, чем в 2014 г.), т.е. 40 % от общего числа погибших; ранено 2649 чел. (на 10,6 % меньше, чем в 2014 г.) – 51,6 % от общего числа раненых.

Наезд на пешехода имел место в 1299 случаях (на 2,6 % меньше, чем в 2014 г.); доля наездов в общей сумме ДТП составляла 33,45 %. Последствия этих наездов – 152 погибших (на 5,6 % меньше, чем 2014 г.), т.е. 35,35 % от общего числа погибших, ранено 1218 чел. (на 3,3 % меньше по сравнению с 2014 г.), т.е. 24 % от общего числа раненых в ДТП.

В рассматриваемом году имело место 253 опрокидываний транспортных средств (на 34,3 % меньше, чем в 2014 г.), что составило 6,5 % в общей сумме ДТП. При этом погиб-

ло 50 чел. (на 27,5 % меньше, чем в 2014 г.) – 11,6 % от общего числа погибших; ранено 353 чел. (на 35,5 % меньше по сравнению с 2014 г.), т.е. 6,87 % от общего числа раненых.

Имели место наезды на стоящие транспортные средства. Их число в 2015 г. составляло 209 (на 17,1 % меньше, чем в 2014 г.), т.е. 5,4 % от общего числа ДТП. При этом погибло 19 чел. (на 46,2 % больше, чем в 2014 г.), что составило 4,4 % в общем числе погибших; ранено 281 человек (на 16,4 % меньше 2014 года), т.е. 5,5 % от общего числа раненых.

В 2015 г. в области зарегистрировано 191 ДТП в связи с наездом на препятствие (на 27,7 % меньше, чем в 2014 г.), что составляет 4,9 % от общего числа ДТП в области. При этом погибло 26 чел. (на 13,3 % меньше, чем в 2014 г.), или 6 % от общего числа погибших, ранено 274 чел. (на 23 % меньше по сравнению с 2014 г.) – 5,3 % от общего числа раненых.

В рассматриваемом году имели место 110 ДТП, связанных с падением пассажиров (на 5,8 % больше, чем в 2014 г.). При этом погиб 1 чел. (в 2014 г. – 2 чел.), ранено 119 чел. (на 12,3 % больше, чем в 2014 г.), что составило





2,3 % от общего числа раненых.

Кроме того, имели место 99 случаев наезда на велосипедиста (на 4,5 % меньше, чем в 2014 г.) – 2,5 % в общем числе ДТП, повлекших гибель 6 чел. (на 25 % меньше по сравнению с 2014 г.), или 1,4 % от общего числа погибших, ранено 94 чел. (на 5,1 % меньше, чем в 2014 г.) – 1,83 % от общего числа раненых.

Иные виды происшествий (такие как наезд на сотрудника ГИБДД, наезд на дорожного рабочего, наезд на ребенка в коляске и др.) имели место в 91 случае (больше на 7,1 %, чем в 2014 г.), составив 2,34 % в общем числе ДТП. При этом погибло 4 чел. (на 66,7 % меньше, чем в 2014 г.) – 0,9 % от общего числа погибших, ранено 143 чел. (на 40,2 % больше, чем в 2014 г.) – 2,8 % от общего числа раненых в 2015 г.

Имели место 2 ДТП в связи с наездом на животных (в 2014 г. – 1 случай), при этом погибших не было, ранено 2 чел. (в 2014 г. – 1 чел.).

Наездов на гужевой транспорт в 2015 г. в Самарской области не зарегистрировано.

Приведенный анализ показывает, что положение с транспортными происшествиями в области неблагоприятное и не укладывается в рамки стратегии и тактики динамичного снижения и ликвидации транспортных происшествий [10].

Основными видами ДТП являются столкновения транспортных средств, наезд на пешеходов, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, на препятствие, падение пассажиров, наезд на велосипедиста, иные виды происшествий. Наиболее значимыми являлись первые 6 видов ДТП, имевшие место в 3691 случае (95 % в общем числе ДТП в области в 2015 г.). При этом погибло 420 чел. (97,67 % от общего числа погибших), ранено 4894 чел. (95,3 % от общего числа раненых).

Приведенные сведения ориентируют на первоочередность профилактических мер в общем ряду их по предупреждению транспортных происшествий в области.

Представляют также интерес число ДТП и пострадавших в них с участием автомобильного транспорта общего пользования и наземного электротранспорта по видам сообщений области в 2015 г. (табл. 3).

Как видно из табл. 3, число ДТП с участием автотранспорта общего пользования, осуществляющего автобусные перевозки, в 2015 г. в Самарской области составило 211 (на 6,6 % больше, чем в 2014 г.), погибло 7 чел. (на 75 % больше по сравнению с 2014 г.), ранено 357 чел. (на 17 % больше по сравнению с 2014 г.), в числе которых 246 пассажиров автобусов, троллейбусов и трамваев (на 21,2 % больше, чем в 2014 г.).

Подробный анализ данных табл. 3 показывает, что имеет место большое число ДТП рассматриваемого вида (464), составляя 12 % от общего числа их по области. В результате погибло 14 чел. (3,25 % от общего числа погибших в области), ранено 724 чел. (14,1 % от общего числа раненых в области); при этом ранено 496 пассажиров автобусов, троллейбусов и трамваев (9,66 % от общего числа раненых в области в 2015 г.).

Анализ аналогичных материалов за 2014 г. показывает, что подобная ситуация является типичной, повторяющейся из года в год и отличающаяся количественными и качественными показателями (как правило, в большинстве случаев в сторону несущественного улучшения ситуации). Этому способствовали работа в направлении выполнения Постановления Правительства РФ №100 [8], а также результаты мероприятий и мер, предпринимаемых специалистами трудовой охраны и ограниченного использования их в практике [2, 3, 9, 11]. Анализ научных положений проблемы [2, 3, 8, 9, 10] указывает на существенные резервы в направлении профилактики транспортных происшествий в стране вообще и в Самарской области в частности. Речь идет о новых научных разработках путей решения проблемы научно-педагогической школой Санкт-Петербургского госагроуниверситета [3], трудозащитниками Орловского, Южно-Уральского, Брянского, Красноярского и Московского госагроуниверситетов [3, 4, 8, 9, 10], Курганской, Самарской и Ярославской госсельхозакадемий [6, 11], Курганского и Орловского госуниверситетов [1], Орловского ВНИИ охраны труда в сельском хозяйстве [8, 11].

В Санкт-Петербургском ГАУ проблема решается по замкнутому циклу – подготовка дипломированных специалистов по проблеме (научно-педагогических кадров че-



**Характеристика дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них с участием автомобильного транспорта общего пользования и наземного электротранспорта по видам сообщений в Самарской области за 2015 г. в сравнении с 2014 г., %**

Показатель	ДТП	± % к АППГ	Погибло				Ранено			
			всего	± % к АППГ	пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев	± % к АППГ	всего	± % к АППГ	пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев	± % к АППГ
ДТП с участием автомобильного транспорта общего пользования осуществляющего автобусные перевозки	211	6,6	7	75,0			357	17,0	246	21,2
В том числе										
регулярные перевозки в городском сообщении с высадкой пассажиров в установленных остановочных пунктах	136	-11,7	4	33,3			202	-21,1	144	-15,8
регулярные перевозки в городском сообщении с высадкой пассажиров в любом не запрещенном ПДД месте	5	150,0	0	0,0			12	500,0	8	700,0
перевозки в городском сообщении по заказам	1	0,0	0	0,0			1	0,0		
регулярные перевозки в пригородном сообщении	18	350,0	1	0,0			36	800,0	26	1200,0
перевозки в пригородном сообщении по заказам										
регулярные перевозки в междугородном (международном) сообщении	12	-29,4	1	0,0			59	156,5	38	280,0
перевозки в междугородном (международном) сообщении										
ДТП с участием троллейбусов	15	-37,5	0	0,0			24	-17,2	12	-36,8
ДТП с участием трамваев	26	36,8	1	0,0	1	0,0	33	37,5	22	37,5



рез аспирантуру и докторантуру с защитой диссертации. Итоги работы – подготовлено около 800 дипломированных специалистов в области охраны труда, 104 кандидата и 32 доктора технических наук по охране труда. Новизна решений по проблеме защищена более чем 200 патентами на изобретения. Результаты НИР одобрены пятью решениями НТС министерств сельского хозяйства СССР, РСФСР, РФ и рекомендованы к внедрению в практику. Тем не менее, следует отметить, что в настоящее время по объективным причинам внедрение осуществляется крайне медленно, поскольку авторы разработок часто не в состоянии нести расходы на внедрение. Поэтому весомые, важнейшие отечественные разработки по проблеме профилактики ДТП, представляющие интерес для Китая, Конгресса США, Западной Европы, Японии, в России «стареют» вместе с результатами их положительных лабораторных испытаний. Вопросы обоснованной стратегии и тактики динамического снижения и ликвидации производственного травматизма в АПК не могут быть решены без широкого внедрения в практику важнейших и новейших решений проблемы, которыми так богата трудовая научная школа СПбГАУ и названных выше учебных заведений и НИИ.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Горбунов А.А., Григоров П.П. Транспортная безопасность объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта и дорожного хозяйства / Институт управленческих технологий и аграрного рынка. – Самара: Книга, 2013. – 152 с.
2. Горшков Ю.Г., Золотых С.В., Старунова И.Н. Повышение эффективности и безопасности движения колесных машин в условиях сельского хозяйства. – Челябинск, 2016. – 484 с.
3. Григоров П.П., Горбунов А.А. Организация

и безопасность перевозок пассажиров и грузов. Институт управленческих технологий и аграрного рынка. – Самара: Книга, 2013. – 520 с.

4. Загородних А.Н., Севрюгина Н.С., Загородних Н.А. Теоретические основы безопасности движения и эффективности работы самоходной техники. – Орел, 2005. – 302 с.

5. Крюков Н.П., Истомина С.В., Турченко В.Н. Обеспечение безопасных условий и охраны труда на автомобильном транспорте / Поволжский межрегиональный филиал ФГУ «ВНИИ охраны и экономики труда» Росздрава. – Саратов, 2009. – 276 с.

6. Левашов С.П., Шкрабак В.С. Профессиональный риск: методология мониторинга и анализа / под общ. ред. В.С. Шкрабака. – Курган, 2015. – 308 с.

7. Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 года № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» // СПС «Гарант».

8. Теория и практика охраны труда в АПК / Ю.Н. Баранов [и др.]; под ред. В.С. Шкрабака. – СПб., 2015. – 744 с.

9. Шкрабак В.В. Стратегия и тактика динамического снижения и ликвидации производственного травматизма в АПК. Теория и практика. – СПб., 2007. – 580 с.

10. Шкрабак В.С., Христофоров Е.Н., Сакович Н.Е. Теория и практика обеспечения безопасности дорожного движения в агропромышленном комплексе. – Брянск, 2008. – 282 с.

11. Шкрабак В.С. Биобиблиографический указатель трудов / сост. Н.В. Кубрицкая. – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб., 2012. – 315 с.

**Григоров Петр Павлович**, аспирант кафедры «Безопасность технологических процессов и производств», Санкт-Петербургский государственный аграрный университет. Россия.

196601, г. Санкт-Петербург – Пушкин, Петербургское шоссе, 2.

Тел.: (812) 451-76-18.

**Ключевые слова:** транспортное происшествие; Самарская область; динамика.

#### DYNAMICS OF ACCIDENTS AND THEIR CONSEQUENCES IN THE SAMARA REGION IN 2015 COMPARED WITH 2014

**Grigorov Peter Pavlovich**, Post-graduate Student of the chair «Safety of Technological Processes and Production», St. Petersburg State Agrarian University. Russia.

**Keywords:** accident; Samara region; dynamics.

*The article presents data on road traffic accidents in the Samara region in 2015 compared with 2014. It is given a general situation during the carriage of*

*goods and passengers and their influence on traffic safety. They are given data in dynamics for the years in the number of road accidents, the number of dead and wounded at the same time. A great attention is paid to the share of road accident injured in them due to violation of traffic rules, the number of accidents and victims that are children under the age of 16 (with fatalities and injuries).*

