

Оригинальная статья / Original article

УДК 343.9

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-1-131-146>



Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси

Д.В. Иванькович¹✉

¹Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя
ул. Академика Волгина, д. 12, г. Москва 117437, Российская Федерация

✉ e-mail: dr.solovv@mail.ru

Резюме

Актуальность. Повышенный уровень автомобилизации населения, существенные изменения в сфере автомобилестроения, а также внедрение искусственного интеллекта в дорожно-транспортную инфраструктуру определяют повышение уровня безопасности дорожного движения как одну из основных задач любого государства. Складывающаяся ситуация, а также материальный и моральный ущерб, причиняемый совершением дорожно-транспортных происшествий и преступлений как обществу в целом, так и отдельным гражданам, обуславливают необходимость своевременного комплексного исследования показателей состояния и ситуации совершения как дорожно-транспортных происшествий, так и дорожно-транспортных преступлений для установления общих закономерностей и корреляций, а также выработки актуальных рекомендаций по их предупреждению.

Цель состоит в дополнении научного знания в части исследования детерминации дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений.

Задачи: установить общие факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений.

Методология. Исследование проводилось на основании использования системного подхода, посредством методов обобщения, анализа и синтеза, индукции и дедукции, обобщения судебной практики, статистического и системно-аналитического методов.

Результаты. Анализ основных показателей, характеризующих состояние и ситуацию совершения дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений, позволил установить факторы, детерминирующие их совершение. Результаты исследования носят теоретико-прикладной характер и могут быть использованы для разработки комплекса мероприятий по предупреждению рассматриваемых негативных социальных явлений.

Вывод. Результаты исследования свидетельствуют об идентичной природе факторов, детерминирующих совершение дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений, к которым относятся: правонарушающее поведение участников дорожного движения, состояние опьянения водителя, недостаточный контроль за соблюдением требований Правил дорожного движения со стороны правоохранительных органов, неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры и транспортных средств, неблагоприятные погодные условия, неправильная организация дорожного движения. Сделан вывод о возможности восполнения пробелов, имеющих в статистических данных в отношении дорожно-транспортных преступлений, путем обращения к статистическим формам учета в отношении дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; дорожное движение; детерминация; состояние преступности; предупреждение.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Иванькович Д.В. Факторы, детерминирующие совершение дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 131–146. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-1-131-146>.

Поступила в редакцию 03.12.2024

Принята к публикации 23.01.2025

Опубликована 26.02.2025

© Иванькович Д.В., 2025

Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право / Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law. 2025;15(1):131-146

Factors determining the commission of traffic accidents and crimes in Russia and Belarus

Darya V. Ivankovich¹✉

¹Moscow University of the Ministry of the Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot
12 Akademika Volgina Str., Moscow 117437, Russian Federation

✉e-mail: dr.solovv@mail.ru

Abstract

Relevance. The increased level of motorization of the population, significant changes in the automotive industry, as well as the introduction of artificial intelligence into the road transport infrastructure determine the improvement of road safety as one of the main tasks of any state. The current situation, as well as the material and moral damage caused by the commission of road accidents and crimes to both society as a whole and individual citizens, necessitate a timely comprehensive study of the indicators of the state and situation of both road accidents and road traffic crimes in order to establish general patterns and correlations, as well as to develop current recommendations for their prevention.

The purpose of the study is to supplement scientific knowledge regarding the study of the determination of road accidents and traffic crimes.

Objectives: to establish common factors determining the commission of road accidents and traffic crimes.

Methodology. The research was conducted based on the use of a systematic approach, through methods of generalization, analysis and synthesis, induction and deduction, generalization of judicial practice, statistical and system-analytical methods.

The results. The analysis of the main indicators characterizing the state and situation of road accidents and traffic crimes allowed us to identify the factors determining their commission. The results of the study are of a theoretical and applied nature and can be used to develop a set of measures to prevent the negative social phenomena under consideration.

Conclusion. The results of the study indicate the identical nature of the factors determining the commission of road accidents and traffic crimes, which include: delinquent behavior of road users, driver intoxication, insufficient control over compliance with traffic regulations by law enforcement agencies, unsatisfactory condition of road infrastructure and vehicles, adverse weather conditions, improper traffic management. It is concluded that it is possible to fill in the gaps in statistical data on road traffic crimes by referring to statistical accounting forms for road accidents.

Keywords: traffic accident; traffic; determination; crime status; prevention.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Ivankovich D.V. Factors determining the commission of traffic accidents and crimes in Russia and Belarus. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law.* 2025;15(1):131–146. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-1-131-146>.

Received 03.12.2024

Accepted 23.01.2025

Published 26.02.2025

Введение

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из приоритетных задач каждого государства ввиду серьезных негативных последствий, вызванных дорожно-транспортным травматизмом. Одним из показателей уровня безопасности дорожного движения является количество совершаемых дорожно-

транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений¹.

Несмотря на значительное количество трудов, посвященных исследованию состояния как дорожно-транспортных

¹ В рамках настоящей статьи под дорожно-транспортными преступлениями мы понимаем деяние, предусмотренное ст. 264 Уголовного кодекса РФ (ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь).

происшествий, так и дорожно-транспортных преступлений, в литературе отсутствует детальный анализ показателей состояния дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений. Однако именно системный подход к рассмотрению данных явлений позволит отразить не только уровень корреляции последних, но и установить отдельные аналогичные факторы, детерминирующие их совершение, а комплексное исследование дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений в России и Беларуси, в связи с высоким транспортным сообщением между ними, обусловленным открытыми границами ввиду создания Союзного государства, позволит гармонизировать законодательство рассматриваемых стран, опираясь на полученные результаты исследования.

В качестве дорожно-транспортных происшествий регистрируются те нарушения, которые повлекли причинение любой степени тяжести вреда человеку либо смерть, а также материальный ущерб [1, с. 189], к дорожно-транспортным преступлениям относятся те из них, которые повлекли наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека или смерти одного лица и более (в Беларуси также причинение вреда средней тяжести) и сопряжены с нарушением требований Правил дорожного движения (далее – ПДД)¹ лицом, управляющим транспортным средством (далее – ТС).

Анализ сущности феноменов «дорожно-транспортное происшествие» и

«дорожно-транспортное преступление» позволяет сделать вывод о том, что они соотносятся как целое и его часть. По этой причине комплексное исследование состояния дорожно-транспортных преступлений не может осуществляться в отрыве от исследования состояния дорожно-транспортных происшествий.

Методология

Методология настоящего исследования определена исходя из поставленной цели и намеченных задач. Автором используется системный подход, который позволяет рассмотреть дорожно-транспортные происшествия и дорожно-транспортные преступления в их взаимосвязи и взаимообусловленности, а также установить корреляционную взаимосвязь между последними и социальными процессами, происходящими в обществе. Методологическая база исследования представлена общенаучными методами познания (обобщение, анализ и синтез, индукция и дедукция), которые позволили дать объективную оценку состоянию дорожно-транспортных происшествий и преступлений в России и Беларуси и факторам, детерминирующим их совершение. Особое место в методологии придавалось частнонаучным методам: метод обобщения судебной практики, статистический метод и системно-аналитический метод. Метод обобщения судебной практики был использован при изучении материалов уголовных дел Беларуси и приговоров судов России. Статистический метод позволил изучить статистические данные в отношении дорожно-транспортных происшествий, совершенных в России и Беларуси. На основе системно-аналитического метода проведена систематизация эмпирического материала и статистических данных. Комплексное использование указанных методов позволило провести теоретико-практическое исследование состояния дорожно-транспортных происшествий и преступлений и сформулировать как отдельные выводы, касающиеся отдельных факто-

¹ Об утверждении Правил дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 : [ред. от 06.12.2024] // КонсультантПлюс: [сайт]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/; О мерах по повышению безопасности дорожного движения: указ Президента Республики Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551: [с изм. от 31.07.2023] // Законодательство стран СНГ: сайт. URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=24802 (дата обращения: 29.12.2024).

ров, детерминирующих рассматриваемые негативные социальные явления, так и общий вывод проведенного исследования.

Эмпирическую базу исследования составили данные статистической отчетности и правоприменительная практика России (159 приговоров судов) и Беларуси (151 материал уголовных дел) в сфере безопасности дорожного движения. Поскольку информация в отношении дорожно-транспортных преступлений была получена в результате изучения материалов уголовных дел Беларуси и приговоров судов России за период времени 2013–2023 гг., для достоверности результатов исследования и сравнения аналогичных показателей мы приводим в настоящей статье среднюю арифметическую соответствующего показателя за период 2013–2023 гг. в отношении дорожно-транспортных происшествий.

Результаты и их обсуждение

Одним из основных показателей состояния дорожно-транспортных преступлений и дорожно-транспортных происшествий является общее число зарегистрированных рассматриваемых негативных явлений за определенный период времени (рис. 1–2).

Анализ динамики абсолютных показателей как дорожно-транспортных преступлений, так и дорожно-транспортных происшествий позволяет сделать вывод об общей тенденции к снижению рассматриваемых показателей как в России, так и в Беларуси. При этом тенденции, складывающиеся в изменении абсолютных показателей дорожно-транспортных преступлений, в целом отражают изменения абсолютных показателей дорожно-транспортных происшествий.

В обеих странах установлен высокий уровень корреляционной зависимости между количеством дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений, который в России составил 0,93, в Беларуси – 0,83.

Характеризуя такой показатель состояния рассматриваемых явлений, как латентность, необходимо отметить, что, в отличие от абсолютных показателей дорожно-транспортных преступлений, рассматриваемые показатели в отношении дорожно-транспортных происшествий характеризуются большей латентностью. Указанное связано с тяжестью последствий, наступающих в результате совершения рассматриваемых негативных социальных явлений, которая определяет необходимость пострадавших обращаться в медицинские учреждения [2, с. 210], а также обязанность медицинского персонала фиксировать информацию о данной категории граждан, что способствует более низкому уровню латентности. В то же время причинение, например, легкой тяжести вреда здоровью человека в результате совершения дорожно-транспортного происшествия зачастую не сопровождается обращением пострадавшего в медицинские учреждения, а также характеризуется урегулированием вопроса компенсации вреда на месте совершения дорожно-транспортного происшествия. Значимым показателем состояния рассматриваемых негативных социальных явлений выступает количество лиц, пострадавших в результате их совершения (рис. 3–4)¹.

¹ Как в России, так и в Беларуси статистические формы учета в отношении дорожно-транспортных происшествий включают в себя данные о количестве раненых (без указания на степень тяжести причиненного вреда здоровью) и погибших, в отношении дорожно-транспортных преступлений – количество лиц, которым причинен тяжкий вред здоровью, и погибших (в Беларуси – количество лиц, которые получили менее тяжкое телесное повреждение, тяжкое телесное повреждение и погибших). Вместе с тем существующие формы статистического учета в России за период 2013–2020 гг. включают в себя данные в отношении потерпевших, получивших средней тяжести вред здоровью, не относящийся к признакам объективной стороны рассматриваемого преступления.



Рис. 1. Динамика количества дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений в России за 2013-2023 гг. ¹

Fig. 1. Dynamics of the number of traffic accidents and traffic crimes in Russia in 2013-2023

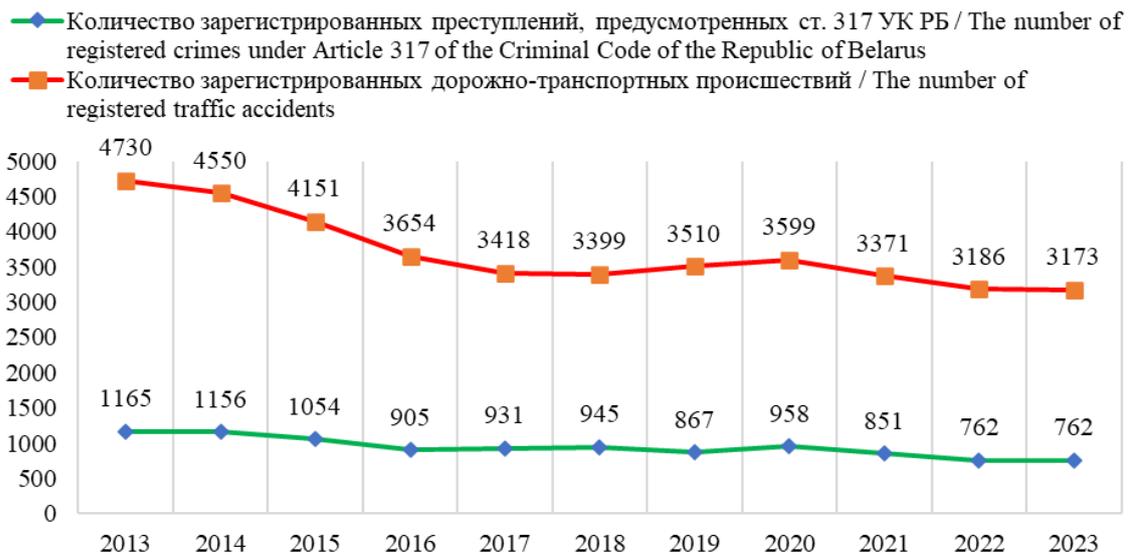


Рис. 2. Динамика количества дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений в России за 2013-2023 гг. ²

Fig. 2. Dynamics of the number of traffic accidents and traffic crimes in Russia in 2013-2023

¹ Сводный отчет по России. Единый отчет о преступности за 2013-2023 гг. Ф. 491. 1-ЕГС // Главный информационно-аналитический центр МВД России: [сайт]. URL: <https://мвд.рф/folder/101762> (дата обращения: 29.12.2024); Научный центр БДД МВД России. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 2013-2023 гг. // Научный центр безопасности дорожного движения МВД России: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояния-безопасно> (дата обращения: 29.12.2024).

² Запрос в информационный центр МВД Республики Беларусь о предоставлении статистических сведений от 07.08.2023 № 2/36/4133овд; Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь за 2013-2023 гг. // Главное управление внутренних дел Мингорисполкома: [сайт]. URL: <https://accidents-rate.tilda.ws/> (дата обращения: 29.12.2024).



Рис. 3. Динамика количества пострадавших от дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений в России за 2013-2023 гг.¹

Fig. 3. Dynamics of the number of victims of road accidents and traffic crimes in Russia in 2013-2023



Рис. 4. Динамика количества пострадавших от дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений в Беларуси за 2013–2023 гг.²

Fig. 4. Dynamics of the number of victims of road accidents and traffic crimes in Belarus in 2013–2023

¹ Сводный отчет по России. Единый отчет о преступности за 2013-2023 гг. Ф. 491. 1-ЕГС // Главный информационно-аналитический центр МВД России: [сайт]. URL: <https://мвд.рф/folder/101762> (дата обращения: 29.12.2024); Научный центр БДД МВД России. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 2013-2023 гг. // Научный центр безопасности дорожного движения МВД России: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояния-безопасно> (дата обращения: 29.12.2024).

² Запрос в информационный центр МВД Республики Беларусь о предоставлении статистических сведений от 07.08.2023 № 2/36/4133овд; Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь за 2013-2023 гг. // Главное управление внутренних дел Мингорисполкома: [сайт]. URL: <https://accidents-rate.tilda.ws/> (дата обращения: 29.12.2024).

Несмотря на положительную динамику по снижению количества дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений, число пострадавших в результате дорожно-транспортной аварийности остается на достаточно высоком уровне, хотя также характеризуется положительной тенденцией снижения.

К сожалению, складывающаяся общая тенденция снижения рассмотренных показателей не позволяет сделать положительный прогноз, о чем свидетельствует увеличение отдельных показателей в 2023 г. Последние изменения состояния дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений обусловлены, во-первых, сложностью обеспечения безопасности дорожного движения в условиях растущего уровня автомобилизации населения [3, с. 39], а во-вторых, изменениями в транспортной инфраструктуре, связанными с влиянием как санкционных ограничений [4, с. 78], так и внедрением искусственного интеллекта в дорожно-транспортную инфраструктуру. Для сохранения положительной тенденции по снижению рассмотренных показателей требуется пересмотр действующей системы мер предупреждения дорожно-транспортных происшествий с учетом стремительных изменений в сфере дорожного движения. Кроме того, как справедливо отметил В.Д. Кондратьев, «чем ниже уровень смертности, тем сложнее обеспечить ее дальнейшее снижение» [5, с. 6].

Важное место при исследовании состояния дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений имеет обстановка их совершения, включающая в себя место, время и другие обстоятельства [6, с. 68]. Установление отличительных характеристик данных показателей не только позволяет выявить факторы, детерминирующие совершение рассматриваемых явлений [7, с. 153], но и занимает одну из ключевых

позиций для организации и проведения наиболее эффективных профилактических мероприятий.

Доля дорожно-транспортных происшествий, совершаемых вне населенных пунктов, в России составляет 24,76%, в Беларуси – 49,76%. Вместе с тем именно на эту долю приходится более половины погибших в результате совершения дорожно-транспортных происшествий. Так, закономерным является то, что в большинстве случаев дорожно-транспортные преступления совершаются вне населенного пункта: в России – 55,35%, в Беларуси – 66,23%. Приведенные данные позволяют сделать вывод, что такие факторы детерминации, как низкое качество дорог [8, с. 69], более высокое, и в то же время установленное ПДД скоростное ограничение [9, с. 28], отдаленность от медицинских учреждений [10, с. 105], снижение уровня контроля со стороны правоохранительных органов вне населенных пунктов, которое приводит к несоблюдению скоростного ограничения, оказывают влияние не только на механизм совершения дорожно-транспортного происшествия в целом, но и на степень тяжести причиняемого вреда.

В абсолютном большинстве случаев виновным в совершении дорожно-транспортного происшествия является водитель ТС. Так, в России в среднем в 87,55% случаев совершения дорожно-транспортного происшествия виновен водитель ТС, в 32,98% причиной рассматриваемого явления становятся неудовлетворительные дорожные условия, в 11,85% – нарушение правил ПДД пешеходами, в 3,17% – техническая неисправность ТС. В Беларуси складывается следующая ситуация: в 81,28% случаев дорожно-транспортное происшествие совершается по вине водителя ТС, в 17,22% – по причине нарушения ПДД пешеходами, в 0,94% – неудовлетворительных дорожных условий, в 0,80% – технической неисправности ТС.

Содержание уголовно-правовой нормы, устанавливающей ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления, предусматривает в качестве виновного лица только водителя ТС. При этом исследование правоприменительной практики позволяет констатировать ряд факторов, оказывающих влияние на механизм совершения дорожно-транспортного преступления. В России 8,81% дорожно-транспортных преступлений сопряжены с технической неисправностью ТС, 17,61% – с неблагоприятными погодными условиями, 2,52% – с неудовлетворительными дорожными условиями, 24,74% – с нарушением ПДД иными лицами. В Беларуси 7,95% дорожно-транспортных преступлений совершаются при сопутствующей технической неисправности ТС, 21,85% – неудовлетворительных погодных условиях, 4,65% – неудовлетворительных дорожных условиях, 6,67% – нарушении ПДД иными лицами. Однако приведенные данные во многом зависят от информации, фиксируемой в материалах уголовных дел правоохранительными органами, которая не всегда соответствует объективной реальности. Так, например, в приговорах находит отражение только непосредственное нарушение требований ПДД пешеходами, несмотря на то что на механизм совершения преступления могло оказать влияние поведение пешехода, которое выразилось в неосмотрительности [11, с. 114].

В России в среднем 8,97% дорожно-транспортных происшествий совершаются лицами, находящимися в состоянии опьянения, в Беларуси – 10,19%. Что касается совершения дорожно-транспортных преступлений, то данный показатель имеет более критичное значение: в России – 27,21%, в Беларуси – 14,20%, при этом в отличие от России в Беларуси сложилась тенденция к снижению данного показателя. Изложенное свидетельствует о влиянии состояния опьянения лица, управляющего ТС, на степень тяжести причиняемого им вреда, что обу-

словлено спецификой психофизиологического состояния лиц в рассматриваемом состоянии [12, с. 32], а также допускаемыми ими нарушениями: несоблюдение скоростного ограничения, выезд на встречную полосу, опасное маневрирование [13, с. 34].

Несмотря на то, что как дорожно-транспортные происшествия, так и дорожно-транспортные преступления в абсолютном большинстве случаев совершаются по причине правонарушающего поведения водителя в так называемой обычной (штатной) дорожной ситуации [14, с. 12], т. е. при отсутствии сопутствующих факторов не стоит минимизировать влияние иных факторов на совершение рассматриваемых правонарушений.

Поскольку система дорожного движения представляет собой совокупность нескольких взаимосвязанных элементов, традиционно «водитель – автомобиль – дорога – среда» [15, с. 162], а состояние дорожной инфраструктуры и ТС являются наиболее управляемыми со стороны государственного регулирования факторами, детерминирующими совершение рассматриваемых явлений [16, с. 138], государство должно обеспечить такую дорожно-транспортную систему, которая будет нивелировать возможные ошибки участников дорожного движения, в частности лиц, управляющих ТС [17, с. 8].

Установление требований ПДД, нарушение которых приводит к совершению наибольшего числа дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений, позволит проложить вектор для реализации наиболее эффективных мер предупреждения в сфере дорожного движения (табл. 1).

Наиболее распространенным требованием ПДД, нарушение которого приводит к совершению дорожно-транспортного преступления, как в России, так и в Беларуси, является нарушение установленного скоростного режима. К дорожно-транспортным происшествиям в

России чаще всего приводит нарушение правил проезда перекрестков, в Беларуси – нарушение порядка проезда нерегулируемого пешеходного перехода, однако почти все дорожно-транспортные происшествия, которые произошли вследствие несоблюдения скоростного режима, относятся к уголовно наказуемым деяниям.

Поскольку указанное правонарушение наибольшим образом влияет на степень тяжести последствий [18, с. 106], возникает необходимость уделения повышенного внимания разработке и внедрению мер, направленных на предупреждение нарушения скоростного режима водителями.

Таблица 1. Распределение дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений по нарушению требований ПДД в России и Беларуси за 2013–2023 гг.¹

Table 1. Distribution of traffic accidents and traffic crimes by violation of traffic regulations in Russia and Belarus for 2013–2023

Нарушение требований ПДД <i>Violation of traffic regulations</i>	Дорожно-транспортные преступления <i>Traffic crimes</i>		Дорожно-транспортные происшествия <i>Traffic accidents</i>	
	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>
Нарушение скоростного режима <i>Violation of the speed limit</i>	84,28%	84,11%	14,90%	17,34%
Нарушение правил подачи сигналов при маневрировании, проезда перекрестков <i>Violation of the rules for signaling when maneuvering, crossing intersections</i>	20,75%	7,95%	24,02%	29,62%
Выезд на встречную полосу <i>Driving into the oncoming lane</i>	15,09%	14,57%	13,97%	5,06%
Выезд на разделительную полосу, обочину, тротуар, пешеходную или велосипедную дорожку <i>Exit to the dividing line, curb, sidewalk, pedestrian or bicycle path</i>	10,69%	20,53%	12,94%	13,03%
Нарушения порядка проезда нерегулируемого пешеходного перехода <i>Violations of the order of passage of an unregulated pedestrian crossing</i>	10,06%	21,19%	13,10%	25,10%
Иное <i>Other</i>	20,13%	17,61%	21,07%	9,85%

¹ Научный центр БДД МВД России. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 2013-2023 гг. // Научный центр безопасности дорожного движения МВД России: [сайт]. URL: <https://нцибдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояния-безопасно> (дата обращения: 29.12.2024); Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь за 2013-2023 гг. // Главное управление внутренних дел Мингорисполкома: [сайт]. URL: <https://accidents-rate.tilda.ws/> (дата обращения: 29.12.2024).

Исследование временных показателей совершения дорожно-транспортных преступлений и дорожно-транспортных происшествий имеет особое значение для эффективной организации предупреди-

тельной деятельности и выявления факторов, детерминирующих совершение рассматриваемых негативных социальных явлений (табл. 2).

Таблица 2. Распределение дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений по месяцам в России и Беларуси за 2013–2023 гг.¹

Table 2. Distribution of traffic accidents and traffic crimes by months in Russia and Belarus for 2013–2023

Месяц Month	Дорожно-транспортные преступления <i>Traffic crimes</i>		Дорожно-транспортные происшествия <i>Traffic accidents</i>	
	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>
Январь <i>January</i>	5,03%	3,31%	7,07%	7,70%
Февраль <i>February</i>	3,77%	1,32%	6,02%	6,29%
Март <i>March</i>	2,52%	5,30%	6,35%	5,94%
Апрель <i>April</i>	4,40%	7,28%	6,39%	6,66%
Май <i>May</i>	5,66%	1,99%	7,95%	7,79%
Июнь <i>June</i>	8,81%	5,96%	8,81%	8,54%
Июль <i>July</i>	14,47%	17,88%	9,78%	9,26%
Август <i>August</i>	16,35%	10,60%	10,32%	10,02%
Сентябрь <i>September</i>	8,81%	13,25%	9,90%	9,51%
Октябрь <i>October</i>	11,95%	9,93%	9,91%	9,64%
Ноябрь <i>November</i>	7,55%	12,58%	8,59%	9,49%
Декабрь <i>December</i>	10,69%	10,60%	8,91%	9,18%

¹ Научный центр БДД МВД России. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 2013-2023 гг. // Научный центр безопасности дорожного движения МВД России: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояния-безопасно> (дата обращения: 29.12.2024); Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь за 2013-2023 гг. // Главное управление внутренних дел Мингорисполкома: [сайт]. URL: <https://accidents-rate.tilda.ws/> (дата обращения: 29.12.2024).

Тенденция к увеличению количества дорожно-транспортных преступлений и дорожно-транспортных происшествий в период июль-декабрь обусловлена повышенной бдительностью водителей при неблагоприятных погодных условиях, в то время как благоприятные погодные условия способствуют превышению скоростного режима [19, с. 25], а также увеличению эксплуатируемых ТС, в том числе двухколесных, в летний период.

Вероятность совершения дорожно-транспортного преступления увеличивается в предвыходной (пятница) и выход-

ные дни как в России, так и в Беларуси. В то же время дорожно-транспортные происшествия чаще всего совершаются в пятницу и субботу (табл. 3), что обусловлено более интенсивным движением ТС по сравнению с рабочими днями, а также употреблением алкогольных напитков в указанные дни. Концентрация совершения дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений свидетельствует о неправильной организации дорожного движения [20, с. 61].

Таблица 3. Распределение дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений по дням недели в России и Беларуси за 2013-2023 гг.¹

Table 3. Distribution of traffic accidents and traffic crimes by the days of the week in Russia and Belarus for 2013-2023

Дни недели <i>Weekday</i>	Дорожно-транспортные преступления <i>Traffic crimes</i>		Дорожно-транспортные происшествия <i>Traffic accidents</i>	
	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>
Понедельник <i>Monday</i>	13,21%	11,26%	14,07%	13,73%
Вторник <i>Tuesday</i>	10,06%	13,25%	13,82%	13,69%
Среда <i>Wednesday</i>	13,21%	11,92%	13,68%	13,70%
Четверг <i>Thursday</i>	11,95%	10,60%	13,92%	14,02%
Пятница <i>Friday</i>	19,50%	21,19%	15,45%	16,30%
Суббота <i>Saturday</i>	15,09%	15,23%	15,33%	14,93%
Воскресенье <i>Sunday</i>	16,98%	16,56%	13,74%	13,64%

¹ Научный центр БДД МВД России. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 2013-2023 гг. // Научный центр безопасности дорожного движения МВД России: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояния-безопасно> (дата обращения: 29.12.2024); Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь за 2013-2023 гг. // Главное управление внутренних дел Мингорисполкома: [сайт]. URL: <https://accidents-rate.tilda.ws/> (дата обращения: 29.12.2024).

Таблица 4. Распределение дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных преступлений по времени суток в России и Беларуси за 2013–2023 гг. ¹**Table 4.** Distribution of traffic accidents and traffic crimes by the time of a day in Russia and Belarus for 2013–2023

Время суток <i>Time of day</i>	Дорожно-транспортные преступления <i>Traffic crimes</i>		Дорожно-транспортные происшествия <i>Traffic accidents</i>	
	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>	Россия <i>Russia</i>	Беларусь <i>Belarus</i>
00.00-01.00	3,77%	3,31%	2,28%	2,01%
01.00-02.00	3,77%	1,32%	1,77%	1,60%
02.00-03.00	2,51%	1,99%	1,37%	1,24%
03.00-04.00	2,51%	1,99%	1,18%	1,01%
04.00-05.00	1,25%	0,66%	1,09%	0,88%
05.00-06.00	2,51%	2,65%	1,19%	1,14%
06.00-07.00	5,66%	4,64%	1,84%	2,21%
07.00-08.00	3,77%	1,99%	4,25%	6,83%
08.00-09.00	2,51%	3,97%	4,86%	5,48%
09.00-10.00	3,77%	1,32%	4,18%	3,67%
10.00-11.00	1,26%	3,31%	4,42%	3,96%
11.00-12.00	1,88%	3,31%	5,05%	4,29%
12.00-13.00	3,77%	5,30%	5,24%	4,85%
13.00-14.00	5,03%	7,95%	5,45%	4,90%
14.00-15.00	4,40%	0,66%	5,52%	4,87%
15.00-16.00	5,66%	4,64%	5,56%	5,08%
16.00-17.00	5,03%	4,64%	6,04%	5,65%
17.00-18.00	5,03%	3,97%	7,13%	6,96%
18.00-19.00	7,55%	11,92%	7,18%	7,81%
19.00-20.00	6,91%	7,28%	6,70%	7,70%
20.00-21.00	6,91%	6,62%	5,84%	6,22%
21.00-22.00	7,55%	9,27%	4,85%	4,94%
22.00-23.00	5,66%	3,97%	3,88%	3,68%
23.00-00.00	1,26%	3,31%	3,14%	3,02%

¹ Научный центр БДД МВД России. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 2013-2023 гг. // Научный центр безопасности дорожного движения МВД России: [сайт]. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/аналитические-обзоры-состояния-безопасно> (дата обращения: 29.12.2024); Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь за 2013-2023 гг. // Главное управление внутренних дел Мингорисполкома: [сайт]. URL: <https://accidents-rate.tilda.ws/> (дата обращения: 29.12.2024).

Пик активности дорожно-транспортных преступлений в обоих государствах приходится на период времени с 06:00 до 07:00 и с 18:00 до 22:00. Интенсивность совершения дорожно-транспортных происшествий охватывает более продолжительный период времени с 16:00 до 21:00, при этом в Беларуси также стоит выделить период времени с 07:00 до 09:00, который характеризуется повышенным количеством совершаемых дорожно-транспортных происшествий (табл. 4). Увеличение количества совершаемых рассматриваемых деяний происходит в период более интенсивного движения, поскольку указанные часы традиционно связаны с началом и окончанием рабочего дня. Кроме того, в вечерние часы физиологическое состояние человека характеризуется усталостью, что оказывает отрицательное влияние на скорость физических и психических процессов последнего, в результате чего наблюдается увеличение скорости реакции на изменение окружающей обстановки.

Выводы

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о высоком уровне корреляционной зависимости между дорожно-транспортными происшествиями и дорожно-транспортными преступлениями, а также о единой природе возникновения факторов, детерминирующих совершение рассматриваемых негативных социальных явлений. Дорожно-транспортные происшествия и дорожно-транспортные преступления чаще всего совершаются в условиях интенсивного движения, в летне-осенний период, в предвыходной или выходные дни из-за нарушения требований ПДД водителем ТС при отсутствии сопутствующих факторов.

К основным факторам, детерминирующим совершение рассматриваемых деяний, относятся: правонарушающее

поведение участников дорожного движения, состояние опьянения водителя ТС, недостаточный контроль за соблюдением требований ПДД со стороны правоохранительных органов, неудовлетворительное состояние дорожного полотна, техническая неисправность ТС, неблагоприятные погодные условия, неправильная организация дорожного движения.

Установлена необходимость комплексного (системного) подхода при организации и осуществлении мер предупреждения рассматриваемых негативных социальных явлений, ключевыми направлениями которых следует признать: организацию дорожного движения в период интенсивного транспортно-пешеходного потока, расширение использования современных инженерных сооружений вне населенных пунктов, повышение правовой культуры населения в целом, выявление и пресечение нарушений требований ПДД, совершаемых различными категориями участников дорожного движения. К основным требованиям ПДД, нарушение которых приводит к более тяжким последствиям в результате совершения дорожно-транспортного происшествия, относятся: несоблюдение установленного скоростного ограничения, а также управление ТС в состоянии опьянения.

Поскольку фиксируемые данные в отношении дорожно-транспортных преступлений не содержат все необходимые сведения для осуществления комплексного исследования рассматриваемого преступного деяния, установленные связи между дорожно-транспортными происшествиями и дорожно-транспортными преступлениями позволяют сделать вывод о возможности восполнения указанных пробелов обращением к статистическим формам учета, которые ведутся в отношении дорожно-транспортных происшествий.

Список литературы

1. Мандрыкин А.Ю. Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации автотранспорта // *Общество и право*. 2007. № 4 (18). С. 188–191.
2. Новикова Е.П. Криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // *Вестник Воронежского института МВД России*. 2021. № 3. С. 208–211.
3. Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции // *Вестник Казанского юридического института МВД России*. 2022. Т. 13, № 1 (47). С. 38–45. <https://doi.org/10.37973/KUI.2022.52.68.021>.
4. Ляхов П.В. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации в условиях изменения внешней среды в 2023 году // *Безопасность дорожного движения*. 2024. № 1. С. 78–80.
5. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «Дорожное движение») // *Безопасность дорожного движения*. 2023. № 2. С. 6–10.
6. Жакулин С.Ш. Обстановка преступных нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, как элемент криминалистической характеристики преступления (по законодательству Республики Казахстан) // *Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки*. 2023. Вып. 3. С. 67–74. <https://doi.org/10.24412/2071-6184-2023-3-69-76>.
7. Колесников Р.В. Состояние, особенности и основные показатели дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними // *Вестник Воронежского института МВД России*. 2019. № 1. С. 151–158.
8. Борзых К.А., Пономарев Ю.Ю. Анализ основных детерминант количества дорожно-транспортных происшествий и смертности на дорогах в России: статистический подход // *Экономическое развитие России*. 2022. Т. 29, № 12. С. 63–73.
9. Антонов А.А., Симакина И.А. Дорожно-транспортные происшествия: причины и последствия // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. 2021. № 12 (2). С. 27–29. <https://doi.org/10.23672/y1694-9780-2302-u>.
10. Тузов А.И., Жбанова С.А. Факторы и условия, влияющие на дорожно-транспортный травматизм. Пути снижения показателей смертности // *Вестник Краснодарского университета МВД России*. 2023. № 4 (62). С. 104–108.
11. Иванькович Д.В. Типология жертв дорожно-транспортных преступлений // *Гуманитарные социально-экономические и общественные науки*. 2024. № 8. С. 113–117. <https://doi.org/10.24412/2220-2404-2024-8-8>.
12. Готчина Л.В., Семенова В.В. Криминологическая характеристика лиц, совершающих транспортные преступления в состоянии опьянения // *Криминалистика*. 2023. № 2 (43). С. 30–34.
13. Баранчикова М.В. Особенности уголовно-правовой оценки лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения // *Правопорядок: история, теория, практика*. 2019. № 2 (21). С. 33–38.
14. Юрпалова Д.Н. Характеристика ситуации совершения женщинами преступлений в сфере безопасности дорожного движения // *Вестник Краснодарского университета МВД России*. 2020. № 1 (47). С. 12–16.

15. Бушуев И.В., Власенко Е.Е. Водитель как субъект преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда» // Закон и право. 2024. № 1. С. 161–165. <https://doi.org/10.24412/2073-3313-2024-1-161-165>.
16. Пономарева Е.А., Савина А.Д. Факторы, влияющие на смертность в ДТП // Экономическая политика. 2022. Т. 17, № 4. С. 128–153. <https://doi.org/10.18288/1994-5124-2022-4-128-153>.
17. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (управление) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 6–11.
18. Смоляков А.И. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения: шаг вперед, два назад // Сибирское юридическое обозрение. 2020. Т. 17, № 1. С. 105–109. <https://doi.org/10.19073/2658-7602-2020-17-1-105-109>.
19. Сравнительная оценка факторов риска при дорожно-транспортных происшествиях / А.А. Сашко, А.М. Воробьев, А.К. Чернышев, Л.А. Ситко // Медицина в Кузбассе. 2011. Т. 10, № 2. С. 22–25.
20. Анализ и оценка дорожно-транспортных происшествий (ПДД) в обеспечении безопасности дорожного движения / Ш.О. Абдуганиев, А.Ш. Насриддинов, А.Я. Разоков [и др.] // Universum: технические науки. 2023. № 2-3 (107). С. 60–63.

References

1. Mandrykin A.Yu. Criminological characteristics of criminal violations of traffic rules and vehicle operation. *Obshchestvo i pravo = Society and law*. 2007;(4):188–191. (In Russ.)
2. Novikova E.P. Criminological characteristics of road traffic crimes. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii = Bulletin of the Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2021;(3):208–211. (In Russ.)
3. Bitsheva A.V., Nikiforov Yu.A. Criminological characteristics of crimes related to road safety and safe operation of vehicles: problems, features and trends. *Vestnik Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii = Bulletin of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2022;13(1):38–45. (In Russ.). <https://doi.org/10.37973/KUI.2022.52.68.021>.
4. Lyakhov P.V. Road safety in the Russian Federation in the context of changes in the external environment in 2023. *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya = Road safety*. 2024;(1):78–80. (In Russ.)
5. Kondrat'ev V.D. Ensuring road safety. Questions of theory (the "Road traffic" system). *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya = Road safety*. 2023;(2):6–10. (In Russ.)
6. Zhakulin S.Sh. The situation of criminal violations of traffic safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles as an element of the criminalistic characteristics of a crime (according to the legislation of the Republic of Kazakhstan). *Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomicheskie i yuridicheskie nauki = Izvestiya Tula State University. Economic and Legal Sciences*. 2023;(3):67–74. (In Russ.) <https://doi.org/10.24412/2071-6184-2023-3-69-76>.
7. Kolesnikov R.V. The state, features and main indicators of road traffic crimes committed by minors. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii = Bulletin of the Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2019;(1):151–158. (In Russ.)
8. Borzykh K.A., Ponomarev Yu.Yu. Analysis of the main determinants of the number of road accidents and deaths on the roads in Russia: statistical approach. *Ekonomicheskoe razvitie Rossii = The economic development of Russia*. 2022;29(12):63-73. (In Russ.)

9. Antonov A.A., Simakina I.A. Road traffic accidents: causes and consequences. *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki = Humanities, socio-economic and social sciences*. 2021;12(2):27–29. (In Russ.) <https://doi.org/10.23672/y1694-9780-2302-u>.
10. Tuzov A.I., Zhanova S.A. Factors and conditions affecting road traffic injuries. Ways to reduce mortality rates. *Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii = Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2023;(4):104–108. (In Russ.)
11. Ivan'kovich D.V. Typology of victims of traffic crimes. *Gumanitarnye sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki = Humanities, socio-economic and social sciences*. 2024;(8):113–117. (In Russ.) <https://doi.org/10.24412/2220-2404-2024-8-8>.
12. Gotchina L.V., Semenova V.V. Criminological characteristics of persons who commit transport crimes while intoxicated. *Kriminalist" = Criminologist*. 2023;(2):30–34. (In Russ.)
13. Baranchikova M.V. Features of the criminal legal assessment of persons driving vehicles in a state of intoxication. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika = Law and order: history, theory, practice*. 2019;(2):33–38. (In Russ.)
14. Yurpalova D.N. Characteristics of the situation of women committing crimes in the field of road safety. *Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii = Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2020;(1):12–16. (In Russ.)
15. Bushuev I.V., Vlasenko E.E. The driver as the subject of a crime under Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation in the system "driver – car – road – environment". *Zakon i pravo = Law and law*. 2024;(1):161–165. (In Russ.) <https://doi.org/10.24412/2073-3313-2024-1-161-165>.
16. Ponomareva E.A., Savina A.D. Factors influencing mortality in road accidents. *Ekonomicheskaya politika = Economic policy*. 2022;17(4):128–153. (In Russ.) <https://doi.org/10.18288/1994-5124-2022-4-128-153>.
17. Kondrat'ev V.D. Ensuring road safety. Questions of theory (management). *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya = Road safety*. 2023;(3):6–11. (In Russ.)
18. Smolyakov A.I. State policy in the field of road safety: one step forward, two steps back. *Sibirskoe yuridicheskoe obozrenie = Siberian Legal Review*. 2020;17(1):105–109. (In Russ.) <https://doi.org/10.19073/2658-7602-2020-17-1-105-109>.
19. Sashko A.A., Vorob'ev A.M., Chernyshev A.K., Sitko L.A. Comparative assessment of risk factors in road accidents. *Meditsina v Kuzbasse = Medicine in Kuzbass*. 2011;10(2):22–25. (In Russ.)
20. Abduganiev Sh.O., Nasriddinov A.Sh., Razokov A.Ya., et al. Analysis and implementation of road transport environments (SDA) in ensuring road safety. *Universum: tekhnicheskie nauki = The Universe: technical science*. 2023;(2-3):60–63. (In Russ.)

Информация об авторе / Information about the Author

Иванькович Дарья Викторовна, адъюнкт факультета подготовки научно-педагогических и научных кадров, Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, г. Москва, Российская Федерация,
e-mail: dr.solovv@mail.ru,
ORCID: 0009-0007-9180-3632

Darya V. Ivankovich, Adjunct of the Faculty of Training Scientific, Pedagogical and Scientific Personnel, Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya Kikot, Moscow, Russian Federation,
e-mail: dr.solovv@mail.ru,
ORCID: 0009-0007-9180-3632