

Научная статья
УДК 343.9

**Социальный риск и его взаимосвязь
с возрастом и уровнем образования
субъекта дорожно-транспортного преступления
(анализ криминальных показателей
дорожно-транспортных происшествий в России)**

Баранчикова Марина Вячеславовна

Орловский ЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова, Орел, Россия

marina-baranchikova@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2707-9874>

Аннотация. В статье рассматриваются особенности социального риска в сфере дорожного движения, его состояние, динамика и тенденции в Российской Федерации, раскрываются социально-демографические признаки лиц, совершающих дорожно-транспортные происшествия и их связь с дорожно-транспортной аварийностью, виктимностью участников дорожного движения. На основе анализа российских статистических данных проведено сопоставление показателей, связанных с дорожно-транспортными преступлениями, влекущими гибель людей, с возрастом, полом и уровнем образования лиц, виновных в их совершении и их жертв.

Высказано предположение о том, что улучшение количественных и качественных особенностей дорожно-транспортных преступлений будет связано с учетом специфики характеристик в нем людского фактора.

Ключевые слова: социальный риск, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, нарушения правил дорожного движения, водители транспортных средств, дорожно-транспортные преступления, смертность в ДТП, аварийность, жертвы

Для цитирования: Баранчикова М. В. Социальный риск и его взаимосвязь с возрастом и уровнем образования субъекта дорожно-транспортного преступления (анализ криминальных показателей дорожно-транспортных происшествий в России) // Виктимология. 2021. Т. 8, № 4. С. 336–343.

Scientific article

Social Risk and its Relationship with the Age and Level of Education of the Subject of a Traffic Crime (Analysis of Criminal Indicators of Road Accidents in Russia)

Marina V. Baranchikova

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Orel, Russia
marina-baranchikova@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2707-9874>

Abstract. The article examines the features of social risk in the field of road traffic, its state, dynamics and trends in the Russian Federation, reveals the socio-demographic characteristics of persons who commit road traffic accidents and their connection with road traffic accidents, victimization of road users. Based on the analysis of Russian statistical data, the comparison of indicators related to road traffic crimes involving the death of people with the age, gender and level of education of the perpetrators and their victims was carried out.

It is suggested that improving the quantitative and qualitative features of traffic crimes will be associated with the specific characteristics of the human factor in it.

Keywords: social risk, road safety, traffic injuries, traffic violations, drivers of vehicles, traffic crimes, mortality in road accidents, accidents, victims

For citation: Baranchikova M. V. Social Risk and its Relationship with the Age and Level of Education of the Subject of a Traffic Crime (Analysis of Criminal Indicators of Road Accidents in Russia). *Viktimologiya* [Victimology]. 2021, vol. 8, no. 4, pp. 336-343. (In Russ.)

Введение

Современная уголовно-правовая охрана сферы обеспечения безопасности дорожного движения приобретает особенности, обусловленные как изменением ситуации в данной области в неблагоприятную сторону, так и модернизированием, повышением автоматизации процесса управления автотранспортом. Внедрение автономных транспортных средств на дорогах общего пользования призвано стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, сохранить жизнь и здоровье его участников, снизить дорожно-транспортный травматизм. Однако это направление отдаленной перспективы, достижимое в ситуации, когда число беспилотных транспортных средств на дорогах станет более 50 % от числа всех автомобилей, что позволит снизить аварийность на 70 % [1]. Пока же основным объектом деятельности по снижению уровня и тяжести последствий в сфере дорожного движения остается человек, вовлеченный в нее как основной участник,

в том числе возможный виновный или потерпевший в дорожно-транспортном происшествии.

В многочисленных статистических сводках и исследованиях традиционно говорится о масштабности, высокой опасности и вредоносности последствий, причиняемых в результате нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. Особенно трудно восполним, а часто и необратим ущерб, возникший при совершении их криминальных видов. Лишение жизни и причинение вреда здоровью наиболее трудоспособной категории российского населения сравнимое по масштабам с национальной трагедией может иметь долгосрочные последствия для социальной, экономической, демографической и иных значимых сфер общественной жизни. Это обуславливает важность снижения числа жертв дорожно-транспортных преступлений, обеспечения неотвратимости и соразмерности мер ответственности за причиняемые им последствия.

Стратегией безопасности дорожного движения на 2018–2024 гг. провозглашено стремление к числу не более четырех погибших на 100 тысяч населения к 2024 г. и нулевой смертности на дорогах — к 2030 г. Это обуславливает необходимость оценки современных характеристик социального риска и разработки мер его снижения как основополагающего направления в противодействии дорожно-транспортной аварийности. Установление зависимости уровня социального риска от возрастных, гендерных, образовательных характеристик участников дорожного движения позволит повысить его безопасность и минимизировать число погибших.

Описание исследования

Сегодня большинство аварий в России происходит из-за человеческого фактора, однако изучение участников дорожного движения с позиции уровня их предрасположенности быть виновниками дорожно-транспортных происшествий, в том числе со смертельными последствиями, характеризуется фрагментарностью и несистемностью, отсутствием ярко выраженной ориентации на их социально-демографические особенности. Между тем социальные риски тесно связаны с человеческим фактором, то есть спецификой и поведением участников дорожного движения.

Социальный риск, являясь относительным показателем, определяется как число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 000 населения. Он связан с наиболее тяжкими последствиями дорожно-транспортных преступлений в виде смерти людей. Не случайно в российских федеральных целевых программах по повышению безопасности дорожного движения социальный риск обозначается как один из целевых индикаторов.

Согласно данным официальной статистики последние годы характеризовались снижением социального риска, в целом аварийности, объема и тяжести последствий в области дорожного движения. Однако уровень смертности от дорожных аварий в России все еще остается высоким по сравнению с зарубежными государствами и может нарастать по мере дальнейшей автомобилизации.

Если в 2017 г. социальный риск в России составлял 13 погибших на 100 000 населения, то в 2020 г. он снизился до 10,8. Цель федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» по сокращению смертности от ДТП к 2020 г. на 42,8 % по сравнению с 2012 г. была достигнута, причем на 13,98 % выше первоначальных плановых значений. В полном объеме был выполнен такой индикатор Программы, как число детей, погибших в ДТП¹.

Достижению показателя социально-го риска 10,8 в 2020 году, при его планируемом целевом значении 10,9 погибших на 100 000 населения способствовала и реализация проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Однако дальнейшие декларируемые позитивные изменения могли быть не достигнуты. Эксперты утверждали, что сократить смертность от дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в 3,5 раза за следующие семь лет невозможно, поскольку ни одной стране в мировой истории это не удавалось в столь сжатые сроки [2].

Существенное ускорение динамики уменьшения социального риска ожидалось на период с 2022 по 2024 гг., но для достижения прогнозируемого значительного снижения количества погибших в ДТП были необходимы выработка и применение новых подходов к повышению безопасности дорожного движения [3, с. 313]. Осознание данного факта послужило основанием для смещения конечного года достижения показателя социального риска с 2024 на 2030 г. Целью действующих программных документов в сфере дорожного движения является поэтапное снижение социального риска к 2024 г. — до 8,4, а к 2030 г. — до 4.

Сегодня российские показатели криминальных дорожно-транспортных происшествий неблагоприятнее зарубежных аналогов [10; 11; 12; 13; 14]. Человеческий

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в европейском регионе ВОЗ 2019 // Европейское региональное бюро ВОЗ : [сайт]. URL: <https://www.euro.who.int/ru/publications/abstracts/european-regional-status-report-on-road-safety-2019> (дата обращения: 12.10.2021).

фактор, оставаясь преобладающим в механизме их совершения, по-прежнему оказывает крайне негативное влияние на уровень дорожно-транспортного травматизма и тяжесть его последствий.

Согласно Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 74/229 период с 2021 по 2030 гг. провозглашен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, его целью является снижение смертности и травматизм в результате ДТП не менее, чем на 50%. В ней отмечается, что «дорожно-транспортные происшествия ежегодно являются причиной почти 1,3 миллиона предотвратимых смертей и приблизительно 50 млн травм, что делает их главной причиной смертности среди детей и молодых людей во всем мире¹. В докладе ВОЗ 2020 г. ДТП названы ведущей причиной смерти детей в возрасте от 5 до 14 лет.

В 2020 г. в России было зарегистрировано более 145 073 ДТП, где погибли 16 152 человека. При этом 13% из них представляли собой дорожно-транспортные преступления, а каждое девятое было со смертельным исходом. В период 2017–2020 гг. наблюдалось уменьшение числа преступлений против безопасности дорожного движения, квалифицируемых по ст. 264 УК РФ. Если в 2017 г. их было совершено 21 007 (–4,6%), то в 2018 – 20 144 (–4,1%), в 2019 – 19 618 (–2,6%), 2020 – 18 629 (–5%) [4]. Хотя их число имело тенденцию к снижению, каждое одиннадцатое ДТП в России приводило к смертельному исходу, а каждый шестой смертельный случай приходился на водителей, находящихся в состоянии опьянения, а таковым был каждый тринадцатый водитель.

В 2020 г. число осужденных по ст. 264 УК РФ составило 7698 человек, из которых 41% были осуждены по частям 3–6 ст. 264 УК РФ, предусматривающим последствия в виде смерти людей [5].

В России ежегодно жертвами ДТП становится наиболее социально-активная и трудоспособная часть населения страны, а также дети. В размещенной на сайте НИЦ БДД России² информации о показателях аварийности, отдельное внимание уделено распределению лиц, виновных и погибших в дорожно-транспортных происшествиях, по возрасту, гендерному признаку и уровню образования.

Согласно данным статистики, в 81% случаев виновными в дорожно-транспортных происшествиях являются мужчины. Тяжесть последствий совершенных по их вине деяний в 1,5 раза выше, чем у виновных женщин. В 2020 г. 91,4% осужденных за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, были лицами мужского пола.

Дифференциация осужденных по возрасту показала, что более склонными к совершению преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта по неосторожности оказались лица в возрасте до 24 и старше 50 лет. Аналитики объясняют это сравнительно небольшим опытом управления автомобилем у молодых людей, а также психофизиологическими особенностями людей пожилого возраста, оказывающих негативное влияние на активную безопасность водителя [5].

Официальные данные свидетельствуют об увеличении числа ДТП, совершенных лицами в возрасте до 15 лет. Их доля в 2020 г. увеличилась на 30,1%, а в возрасте от 16–17 лет – на 4,2%. К негативным тенденциям относился рост всех основных показателей аварийности по вине водителей моложе 20 лет. Количество совершенных по их вине ДТП возросло на 6,7%, погибших – на 11,1%, раненых – на 5,4%³. Значимую роль играло снижение среднего возраста водителей в целом и нарушителей в частности.

Высокий риск для участников дорожного движения исходил от водителей в возрасте 30–39 лет, ставших в 2020 г. виновниками

¹ Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 гг. // Всемирная организация здравоохранения : [сайт]. <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (дата обращения: 12.10.2021).

² Научный центр безопасности дорожного движения. URL: <https://ницбдд.мвд.рф/> / (дата обращения: 12.11.2021).

³ Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 гг.

почти каждого четвертого ДТП (24,4 %), где наблюдалось наибольшее число погибших (21,7 %) и раненых (25,6 %). При этом имел место рост погибших на 0,8 % в ДТП, совершенных водителями в возрасте от 35 до 39 лет.

Наибольшая тяжесть последствий (9,7) была характерна для водителей старше 80 лет. На 31,8 % возросло число погибших по вине лиц в возрасте 70–74 года. На основании этого очевиден вывод о том, что, что тяжесть последствий дорожно-транспортных преступлений возрастает одновременно с увеличением возраста водителей автотранспорта. В этой связи не лишними оснований выглядят предложения об установлении предельного возраста лиц, дающего право на управление автотранспортом.

Между тем распространенным на протяжении многих лет считается возраст водителей-нарушителей от 18 до 24 лет. Совершение по их вине значительного объема дорожно-транспортных происшествий связано с небольшим опытом вождения транспортных средств, который сочетается с завышенной оценкой своих возможностей, склонностью к лихачеству, частому употреблению спиртных напитков, низким уровнем развития и т. д.

В возрастной группе молодежного и зрелого возраста находится наибольшее число водителей, явившихся субъектами агрессивного вождения, среди которых 70 % составляют лица мужского пола [6, с. 35]

Спецификой социального статуса и уровня образования характеризовались субъекты дорожно-транспортных преступлений. В прошедшем году преобладающую часть среди осужденных по ст. 264 УК РФ составили трудоспособные лица, не имеющие постоянного источника дохода, доля которых была 38,9 %, а также рабочие — 35,5 %.

Показатели дорожно-транспортной аварийности демонстрируют преобладание виновных лиц со средним профессиональным образованием, доля которых в 2020 г. составила 42,8 %. При этом среди осужденных за преступные нарушения правил дорожного движения лица, имеющие среднее профессиональное образование, составили 39 %. В свою очередь лица со средним

образованием были признаны виновными в 29,2 % дорожно-транспортных происшествий, а 20,3 % происшествий произошло по вине тех, кто имел высшее образование. Наименьшая доля ДТП прилась на лиц, не имеющих или не получивших образование, составив 0,1 %, а также лиц, имеющих ученую степень — 0,02 %.

В дорожно-транспортных происшествиях прослеживалась ярко выраженная зависимость между тяжестью последствий дорожных аварий и уровнем образования их виновников. Так, тяжесть последствий в ДТП, совершенных по вине лиц со средним или средним профессиональным образованием выше, чем у участников с более высоким уровнем образования. Наиболее высокая тяжесть последствий (11,1) наблюдалась в ДТП по вине лиц, не имеющих или не получивших образование. Она составила у лиц со средним образованием — 9,5, средним профессиональным — 8,4, высшим образованием — 5,3, а у лиц, имеющих ученую степень — 2,4.

Наибольший социальный риск наблюдался в дорожно-транспортных преступлениях, совершенных по вине участников, имеющих среднее (22,2) и среднее профессиональное (12,9) образование, а наименьшее — по вине лиц, имеющих ученую степень (0,1).

От уровня образования участника дорожного движения зависит не только вероятность стать виновником, но и быть жертвой ДТП [7]. Наиболее высокий показатель социального риска, составляющий 32,9 характерен группе погибших, имеющих среднее образование. Показатели социального риска других групп ниже в 1,5 и более раза. Его наименьшее значение наблюдалось у лиц, имеющих ученую степень, где показатель социального риска был меньше в 41 раз и составил 0,8 [4].

Анализ гендерных характеристик погибших показал, что чаще ими становились мужчины в возрасте 30–34 лет. Риск смерти в результате автотранспортных преступлений для мужчин составил 74 % погибших. Однако у женщин-водителей больше шансов получить травмы при аварии.

В разделе Глобальной программы по обеспечению безопасности дорожного

движения, посвященном учету гендерной проблематики в процессе транспортного планирования, указано, что, «несмотря на то, что женщины более уязвимы в случае аварии, у них гораздо меньше шансов погибнуть в результате ДТП, чем у мужчин. Обычно они гибнут, будучи пешеходами и пассажирами. Мужчины-водители автомобилей и мотоциклов повергаются в 2–4 раза более высокому риску в расчете на километр, чем женщины. Однако у женщин риск получения серьезных травм в результате ДТП на 47 % выше, чем у мужчин. Анатомические гендерные различия могут быть причиной более высокого травматизма среди женщин»¹.

В 2020 г. повышенную виктимность демонстрировали лица в возрасте от 15 до 29 лет, из числа погибших ими становился каждый пятый (24 %). Однако на вероятность становления жертвой дорожных аварий влияет не только вид участника дорожного движения, но и его сочетание с возрастом. В 2020 г. каждый четвертый погибший являлся пешеходом, 11 % составляли мотоциклисты, 5 % — велосипедисты. Возрастные коэффициенты смертности пешеходов росли с увеличением возраста, достигая максимума в старших возрастах, особенно после 75 лет. В свою очередь возрастной профиль смертности у водителей и пассажиров имел высокий показатель в возрасте с 15 до 25 лет, достигает пика в 25–29 лет. Однако данные особенности не находят отражения в стратегиях безопасности дорожного движения в качестве приоритетных направлений. Единственным возрастным индикатором смертности является ее оценка применительно к детскому дорожно-транспортному травматизму.

На определении уровня виктимности участника дорожно-транспортного преступления основывается эффективность деятельности по минимизации виктимологических рисков в сфере дорожного движения [8]. И хотя возраст, пол, образование и род занятий участников дорожного движения сложно скорректировать с целью

повышения их безопасности, важно эффективно реализовать программы, которые применяются в данном направлении на международном и национальных уровнях.

Сегодня для анализа национальной динамики состояния безопасности дорожного движения показатель социального риска не всегда оказывается продуктивен. В России, где население практически стабильно, кривая социальных рисков в точности воспроизводит кривую абсолютных показателей смертности в ДТП. Справедливо мнение, что более информативный показатель — количество погибших в расчете на единицу суммарного пробега автомобильного парка [9, с. 19]. В аналитических сводках МВД России наряду с социальным риском, активно используются показатели транспортного и дорожного рисков, характеризующие число лиц, погибших в ДТП, соответственно на 10 тысяч транспортных средств и на 100 км протяженности дорог.

Цели в области устойчивого развития на период до 2030 года, а также 12 глобальных целевых показателей в области обеспечения безопасности дорожного движения включают активное принятие мер по 50 % сокращению дорожно-транспортной смертности². Одним из направлений достижения поставленных целей может стать воздействие на участников дорожного движения с учетом опасности и уязвимости связанных с ними факторов.

Заключение

Особенности участников дорожного движения, связанные с их половозрастной, образовательной спецификой, имеют важное значение для оценки социальных рисков в дорожно-транспортной сфере, а также их общественной опасности и потенциальной виктимности, могут быть использованы для прогнозирования дорожно-транспортного травматизма.

В связи с тем, что участники дорожного движения в разных возрастных группах подвержены разным рискам смерти, то приоритеты в формировании политики в области безопасности дорожного

¹ Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 гг.

² Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в европейском регионе ВОЗ 2019.

движения должны быть расставлены с учетом этих особенностей.

В настоящее время определяющей целью снижения аварийности на дорогах остается воздействие на участников дорожного движения с учетом

их социально-демографических, ролевых особенностей. Представляется, что улучшение количественных и качественных особенностей дорожно-транспортных преступлений будет связано с учетом специфики характеристик в нем людского фактора.

Список источников

1. Ищенко Е. П. Смертельно опасная триада, или все о дорожной безопасности. Москва, Проспект. 2021. 368 с.
2. Пьянкова А. И., Фаттахов Т. А. Смертность от дорожно-транспортных происшествий в России: подходы к оценке, тенденции и перспективы // Демографическое обозрение. 2019. № 3. С. 58–84.
3. Миронов В. Л. Социальный риск как один из показателей безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 311–315.
4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. Москва : НЦ БДД МВД России, 2021. 79 с.
5. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. Москва : НЦ БДД МВД России, 2021. 75 с.
6. Кузнецова И. И. Личностные особенности водителей, демонстрирующих опасный стиль вождения, приводящий к дорожно-транспортным происшествиям // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова. 2020. № 3 (84). С. 34–38.
7. Майоров А. В., Царакова А. П. Виктимологические аспекты дорожно-транспортных происшествий : монография. Челябинск : Челябинский юридический институт МВД России, 2009. 181 с.
8. Кашкарова Н. А. О необходимости активизации проведения виктимологических исследований дорожно-транспортной преступности в современных условиях // Виктимология. 2017. № 3 (13). С. 70–73.
9. Блинкин М. Я., Решетова Е. М. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институты. Москва : 2013. 240 с.
10. Bekar E. Injury and death offences in traffic accidents caused by criminal negligence // Journal of penal law and criminology-Ceza hukuku ve kriminoloji dergisi. 2016. Vol. 4, No. 1. P. 105–117.
11. Cabrera-Arnau C., Prieto Curiel R., Bishop S. R. Uncovering the behaviour of road accidents in urban areas // Royal Society Open Science. 2020. Vol. 7. URL: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.191739> (дата обращения: 29.10.2021).
12. Erdogan S. Explorative spatial analysis of traffic accident statistics and road mortality among the provinces of Turkey // Journal of safety research. 2009. Vol. 40. No 5. P. 341–351. DOI: 10.1016/j.jsr.2009.07.006
13. Hayakawa H., Fischbeck P. S., Fischhoff B. Traffic accident statistics and risk perceptions in Japan and the United States // Accident; analysis and prevention. 2000. Vol. 32. No 6. P. 827–835. DOI: 10.1016/S0001-4575(00)00007-5
14. Risk factors for extremely serious road accidents: Results from national Road Accident Statistical Annual Report of China / Liu G. [et al.]. // PLoS ONE. 2018. Vol. 13. No 8. URL: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0201587>

References

1. Ishchenko E. P. *Deadly triad, or all about road safety*. Moscow, Prospect. 2021. (In Russ.)
2. Pyankova A. I., Fattakhov T. A. Mortality from road traffic accidents in Russia: approaches to assessment, trends and prospects. *Demograficheskoe obozrenie* [Demographic review]. 2019;(3):58–84. (In Russ.)

3. Mironov V. L. Social risk as one of the indicators of road safety. *Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya* [Management of activities to ensure road safety: state, problems, ways of improvement]. 2019;(1):311-315. (In Russ.)
4. *Road traffic accidents in the Russian Federation for 2020. Informational and analytical review*. Moscow, 2021. (In Russ.)
5. *Law enforcement activities in the field of road safety in 2020. Informational and analytical review*. Moscow, 2021. (In Russ.)
6. Kuznetsova I. I. Personal characteristics of drivers demonstrating a dangerous driving style that leads to road accidents. *Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V. V. Luk'yanova* [Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov]. 2020;(3):34-38. (In Russ.)
7. Mayorov A. V., Tsarakova A. P. *Victimological aspects of road accidents: monograph*. Chelyabinsk, 2009. (In Russ.)
8. Kashkarova N. A. On the need to intensify victimological studies of road traffic crime in modern conditions. *Viktimologiya* [Victimology]. 2017;(3):70-73. (In Russ.)
9. Blinkin M. Ya., Reshetova E. M. *Road safety: background, international experience, basic institutions*. Moscow, 2013. (In Russ.)
10. Bekar E. Injury and death offences in traffic accidents caused by criminal negligence. *Journal of penal law and criminology-Ceza hukuku ve kriminoloji dergisi*. 2016;4(1):105-117.
11. Cabrera-Arnau C., Prieto Curiel R., Bishop S. R. Uncovering the behaviour of road accidents in urban areas. *Royal Society Open Science*, 2020;7. URL: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.191739> (accessed 29.10.2021).
12. Erdogan S. Explorative spatial analysis of traffic accident statistics and road mortality among the provinces of Turkey. *Journal of safety research*. 2009;40(5):341-51. doi: 10.1016/j.jsr.2009.07.006
13. Hayakawa H., Fischbeck P. S., Fischhoff B. Traffic accident statistics and risk perceptions in Japan and the United States. *Accident; analysis and prevention*. 2000;32(6):827-835. doi: 10.1016/s0001-4575(00)00007-5
14. Liu G., Chen S., Zeng Z., Cui H., Fang Y., Gu D., Yin Z., Wang Z. Risk factors for extremely serious road accidents: Results from national Road Accident Statistical Annual Report of China. *PLoS ONE*. 2018;13(8):e0201587. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0201587>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Баранчикова Марина Вячеславовна, кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии, Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. В. Лукьянова.

302027, Орел, ул. Игнатова, д. 2.
marina-baranchikova@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0003-2707-9874>

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Marina V. Baranchikova, Candidate of Law Sciences, Associate Professor, Deputy Head of the Department of Criminal Law, Criminology and Psychology, Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation named after V. V. Lukyanov.

2 Ignatova st., Orel 302027, Russia.
marina-baranchikova@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0003-2707-9874>

Дата поступления статьи / Received: 05.11.2021.

Дата рецензирования статьи / Revised: 15.11.2021.

Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 13.12.2021.