

ТРАНСПОРТ

ТРАНСПОРТ

TRANSPORT

*Шаршембиев Ж.С., Касманбетова Ч., Кулеков Н.А.,
Сагынбекова Г.С., Алымсеитова Ж.К.*

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНДАГЫ ЖОЛ-ТРАНСПОРТ
КЫРСЫКТАРЫН БАШКА ӨЛКӨЛӨР МЕНЕН САЛЫШТЫРМА
ТАЛДООСУ ЖАНА СУНУШТАРДЫ ИШТЕП ЧЫГУУ**

*Шаршембиев Ж.С., Касманбетова Ч., Кулеков Н.А.,
Сагынбекова Г.С., Алымсеитова Ж.К.*

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ С ДРУГИМИ
СТРАНАМИ И РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ**

*Zh.S. Sharshembiev, Ch. Kasmanbetova, N.A. Kulekov,
G.S. Sagynbekova, Zh.K. Alymseitova*

**COMPARATIVE ANALYSIS OF TRAFFIC INCIDENTS
OF THE KYRGYZ REPUBLIC WITH OTHER COUNTRIES AND
DEVELOPMENT OF RECOMMENDATIONS**

УДК: 629.067 (575.2+1-1)

Бул макалада КМШнын ар кайсы өлкөлөрүндөгү жол-транспорт кырсыктары тууралуу статистикалык маалыматтарды талдоонун жыйынтыктары келтирилген. Кыргыз Республикасында жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатуу боюнча бир катар сунуштар иштелип чыккан.

Негизги сөздөр: жол-транспорт кырсыгы, жол жаракаты, өлүм, жол кыймылынын коопсуздугу.

В статье приведены результаты анализа статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях в разных странах СНГ. Разработаны ряд рекомендаций по повышению безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, дорожный травматизм, смертность, безопасность дорожного движения.

The article presents the results of the analysis of statistical data on road accidents in various CIS countries. A number of recommendations have been developed to improve road safety in the Kyrgyz Republic.

Key words: road traffic accident, road traffic injuries, mortality, road safety.

Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий в мире погибает около 1,24 миллиона человек. По прогнозам, при сохранении нынешних тенденций к 2030 году дорожные аварии станут пятой по значимости причиной смерти [1].

Согласно данным всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) на 2011 г. в европейском регионе ВОЗ на первом месте по основным причинам смерти по возрастным группам стоит смертность от полу-

ченных травм в результате ДТП среди возрастной категории от 5-14 лет (2584 случаев) и 15-29 лет (25912 случаев) [2].

Согласно стандартам ВОЗ, многие страны придерживаются 30-дневного определения смертности в ДТП, основываясь на научных исследованиях, где это обосновано тем, что большинство пострадавших в ДТП умирают в течении этого времени. В Кыргызстане подсчет смертности определяется в течении одного года. Между тем, моральный ущерб от потери жизни близкого человека или его инвалидности является чрезвычайно высокими и никогда еще не изучались в стране.

Для понимания общей ситуации с ДТП в сравнении с другими странами СНГ можно привести такие цифры. Самое худшее положение среди стран СНГ и в Европейском регионе ВОЗ у России: в 2011г. произошло **199 589** ДТП, **число смертности в этом году составило 27 849 человек** [3]. Следом идет **Казахстан: в 2013 г. в Казахстане произошло 23 359** ДТП, смертность составила более 3 000 человек, 33 000 - пострадавших. Отмечается, что в 2013 году в Казахстане произошел резкий рост количества дорожно-транспортных происшествий по сравнению с 2012 годом, составив 65%, количество пострадавших - на 60%, число людей, получивших травмы - на 70%, среди них более 5000 детей и 13000 женщин [4].

В Узбекистане в 2011 г. было зарегистрировано 10 611 ДТП, смертность составила 2161 человек, но при этом число пострадавших составило 112 228 человек. Интересен тот факт, что в Узбекистане фикси-

руется огромное количество нарушений по сравнению с другими странами: свыше 3 миллионов 896 тысяч правонарушений, из них свыше 1 миллиона 588 тысяч – грубых.

Кыргызстан: в 2013 году зарегистрировано 7492 ДТП, 1217 – число смертности, 10 739 – число пострадавших.

За нами идет Беларусь: в 2010 году зарегистрировано 6346 ДТП, число погибших - 1185 человек. Утверждается, что в 2014 году по сравнению с другими годами удалось добиться большого снижения смертности до 894 человек [5].

В Азербайджане ситуация чуть лучше: в 2013 году зарегистрировано 2846 ДТП, число погибших 1164, число пострадавших – 2948 человек [6].

И самая лучшая ситуация среди всех этих стран у Таджикистана:

В 2011 году зарегистрировано 995 ДТП, смертность составила 324 человека, число пострадавших - 1,100.

Также для сравнения Кыргызстана с данными стран Центральной Азии приведена в таблице 1.

Таблица 1

Сравнительная таблица по странам Центральной Азии на основе данных ВОЗ за 2010 г.

Страна	Национальная стратегия обеспечения БДД	Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	Количество ТС (2010)	ДТП со смертельным исходом (2010)	Смертность на 100 тыс. чел.
Казахстан	Да	30%	3 249 966	3379 (в течении 30 дней)	21,9
Кыргызстан	Нет	Нет	430 314	875 (зарегистрированные в течении года после ДТП)	19,2
Таджикистан	Да	Нет	357 869	411 (умершие в течении 7 дней)	18,1
Узбекистан	Да		Нет данных	2731 (в течении 30 дней - данные МВД за 2007 г.)	11,3

Источник по Кыргызстану: Национальный статистический комитет.

Данные приведены из Отчета ВОЗ «Состояние дорожной безопасности за 2013 год. (даются данные за 2010 г.)».

Согласно статистике ВОЗ за 2010 год (Доклад ВОЗ был опубликован в 2013 году) самый худший показатель по смертности на 100 000 населения в Европейском регионе у Казахстана – 21,28. Следом идут наравне Кыргызстан (18,72) и Россия (18,6).

Больше всего жертв ДТП насчитывается в странах Африки. Эксперты объясняют это тем, что там очень много аварий с мотоциклами и мотороллерами. На последних местах в рейтинге также Таиланд, Иран и Ирак.

На первых строках находятся по положительным результатам Мальдивы, Мальта, Япония, Фиджи и Маршалловы острова. В этих странах количество жертв в результате аварий значительно меньше. Так, на Мальдивах из 100 тысяч человек в ДТП умирают только двое.

Рекомендации по повышению безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике:

Правительство:

- необходимо создать условия для нечастых смен руководителя Правительственной Комиссии (глава сменяется при каждой смене Главы Правительства КР). В такой ситуации целесообразно назначать на пост Председателя Комиссии лицо, менее зависимое от смены Главы Правительства КР;

- необходимо четко определить самый главный, руководящий, координирующий орган по обеспечению дорожной безопасности (ДБ). Если это Правительственная Комиссия – надо обеспечить Секретариат Комиссии с соответствующим финансированием и дать более широкие полномочия для

контроля ситуации с ДБ для ведения непрерывной, динамичной и подотчетной работы;

- принимать 3-х или 5-ти летние Программы по повышению уровня безопасности ДД с измеримыми целевыми показателями, с одной четкой целью, например, снижение числа смертности к 2020 году в два раза - до 500 человек в год;

- определить структуру (из числа действующих институтов, вузов, министерств, Агентств, и т.д.) по изучению всех типов ДТП на макро и микро – уровнях или создать Центр сбора и анализа ситуации с ДТП;

- объявить следующий 2018 год – «Годом безопасности на дорогах» – это послужит сигналом для обозначения серьезности ситуации, мероприятия будут проводиться на государственном уровне, сигналом для общества, что думают об их безопасности на дорогах республики;

- выделить «Безопасность населения на дорогах» в приоритетное направление государственной политики на данном этапе, где фиксируется большое количество погибающих на дорогах. Во всех учреждениях, соприкасающихся с данной проблемой – транспортные, инфраструктурные, правоохранительные, технические, образовательные учреждения государственного типа – выработать свои программы, выполнять и отчитываться перед правительством. Проводить общегосударственные социальные кампании;

- создать систему пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям

в сфере дорожного движения. Укрепить понятие о неотвратимости наказания. Через кампании и госполитику формировать мышление участников движения.

ГРС и ПМ МВД КР: Для упорядочивания ситуации на дорогах следует начать с создания Единой Базы Данных (ЕБД) водителей-нарушителей ПДД всех категорий и типов.

- провести оптимизацию работы светофоров в целях сокращения пробок, особенно в час-пик.

ПМ МВД КР: с поступлением 25% дохода от штрафов из республиканского бюджета в бюджет ПМ МВД КР – должны быть приняты жесткие меры для прекращения поборов на дорогах. Средства должны быть также предусмотрены для технического обеспечения службы и широкой пропагандистской работы.

Автошколы:

- 94% территории Кыргызстана занимают горы. В автошколах необходимо усилить практику обучения вождения в горных районах;

- усилить обучение по знанию Законодательства КР (Административный и Уголовный Кодексы КР в части, касающейся мер привлечения к ответственности нарушителей ПДД по законодательству КР).

Местные органы власти:

- инициировать, разрабатывать и содействовать проектам по созданию разгрузочных разветвленных дорог, объездных путей; созданию высотных пешеходных переходов, мостов; созданию условий предотвращения пробок и заторов; разгрузка центра города, особенно в гг. Бишкек и Ош;

- работы, которые должны вестись постоянно и без особых финансовых затрат: улучшить видимость фонарей и знаков за счет срезания деревьев;

- посадить кустарники и низкорослые деревья по периметру всех главных дорог в городах Бишкек и Ош, ограждая переход дорог в неположенных местах со стороны пешеходов;

- обеспечить дополнительное электроснабжение светофоров на случаи отключения электричества. Предусмотреть установку генераторов, особенно с учетом предстоящих систематических отключений в осенне-зимний период, чтобы избежать массовых пробок и заторов;

- ввести в строй существующие, но не действующие подземные переходы;

- систематически проводить ремонт тротуаров, которые находятся в плачевном состоянии или отсутствуют, вынуждая пешеходов ходить по проезжей части дорог;

- ввести в строй и требовать при строительстве новых объектов/офисов/домов парковочных мест.

Все автомобили, несмотря даже на запрещающие знаки, останавливаются на проезжей части дорог, тротуарах;

- нужна пропаганда на государственном уровне по передвижению пешком/велосипеде/общественном транспорте (постепенно надо создавать для этого условия).

Законодательно: Введение изменений в УК КР. Отменить норму подачи встречного заявления при ДТП, повлекшее гибель одного и более человек и тяжкое ранение одного и более человек – все подобные ДТП автоматически должны рассматриваться по нормам уголовного наказания (УК КР).

Минобразования:

- необходимо формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах. Для этого необходимо ввести обязательные уроки по безопасности движения на дорогах в дошкольных и школьных образовательных учреждениях;

- ужесточить контроль за качеством обучения в автошколах и требований к автошколам.

Минтранс/Мэрия/Органы местного управления: 20% от суммы финансирования дорожного строительства направлять в мероприятия по БДД: освещение, дорожные разметки, знаки, новые дорожные развязки, создание парковочных зон, разгрузка дорог по устранению пробок.

Крупные промышленные и торговые компании: должны предпринимать меры по повышению культуры вождения своих сотрудников. Должна быть усилена политика Корпоративной социальной ответственности. Хорошо понят и принят принцип проведения «Корпоративных вечеринок». Точно также должен быть внедрен принцип Корпоративной ответственности в организациях и учреждениях. Одним из методов этого может быть введение обязательного требования прохождения курсов БДД (компьютерная программа либо в другой форме).

Сектор НПО/гражданский сектор: ведение социальных акций/мероприятий/кампаний по всем направлениям, касательно дорожной безопасности. Ведение деятельности в области развития и повышения культуры вождения, широкие профилактические и пропагандистские мероприятия.

Литература:

1. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safet_y_status/ru/
2. Брошюра «Травматизм в Европе».
3. <http://obozrevatel.com/Infographic/91827-analiz-dtp-v-ukraine-i-stranah-mira-2013-prichinyi-geografiyadinamika.htm>
4. <http://remarka.kz/news/view/51184>
5. http://naviny.by/rubrics/auto/2014/09/08/ic_news_120_442185/
6. <http://news.day.az/society/457037.html>.

Рецензент: д.т.н. Суянтбеков И.Э.