

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.