

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

САБЫРОВА К.Ж.
к.ю.н., доцент КГЮА
ualibrary@mail.ru

Аннотация: Данная статья посвящена анализу современного состояния обеспечения дорожной безопасности, выявлению закономерностей ДТП. Автором проведен достаточно подробный анализ статистических данных по исследуемой проблеме. Выявление факторов, значимо влияющих на риск дорожно-транспортного происшествия при решении задачи повышения безопасности на дорогах должно рассматриваться как приоритетная задача. Это позволит принимать решения, которые действительно смогут уменьшить количество аварий. Результаты и выводы, сделанные здесь, могут быть полезны для повышения дорожной безопасности.

Annotation: This article analyzes the current state of road safety, to identify patterns of traffic accidents. The author carried out fairly detailed analysis of the statistical data on the investigated problem. Identify factors which significantly influence the risk of an accident at the task of improving road safety should be considered a priority. This will make the decisions that will actually be able to reduce the number of accidents. The results and findings here may be useful for improving road safety.

Ежегодно во всем мире около 1,3 миллиона человек умирают в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП¹), более 3000 смертей ежедневно и более половины погибших находились вне транспортных средств. От 20 до 50 миллионов человек страдают от полученных в автомобильных авариях травм, которые являются одной из основных причин инвалидности во всем мире.

90% смертельных случаев в результате ДТП случается в странах с низким и средним уровнем дохода, на которые приходится менее половины зарегистрированного в мире автопарка. Дорожно-транспортный травматизм входит в тройку основных причин смертности среди людей в возрасте от 5 до 44 лет. Если не предпринять незамедлительные и эффективные меры, то дорожно-транспортный травматизм, по прогнозам экспертов, станет пятой по значимости причиной смертей в мире среди всех категорий. Это означает, что в условиях быстрого роста автомобилизации и недостаточного совершенствования стратегии безопасности дорожного движения и планирования землепользования порядка 2,4 миллиона человек будут ежегодно погибать в дорожно-транспортных происшествиях.

Экономические последствия дорожно-транспортных происшествий, по оценкам экспертов, составляют от 1% до 3% ВВП мировых стран, достигнув в общей сложности более 500 миллиардов долларов. Сокращение дорожных аварий, несчастных случаев и количества пострадавших позволит высвободить эти ресурсы для более продуктивного использования.

Издержки экономики Кыргызстана от дорожно-транспортных происшествий в 2011 г. составляли порядка \$250 миллионов или 4.3% ВВП.

Ситуация с безопасностью дорожного движения в Кыргызской Республике требует серьезного внимания. Ниже приводятся статистические данные за последние десять лет.

Таблица 1. Статистика аварий за последнее десятилетие

Год	Количество аварий	Число смертей	Травмы	Количество автомобилей	Количество смертей на 100 аварий	Соотношение Смертей: Раненых
2001	3 122	703	3 808	261 676	22.5%	5.4
2002	2 966	725	3 561	267 068	24.4%	4.9
2003	3 380	897	4 091	253 856	26.5%	4.6
2004	3 275	892	3 969	262 428	27.2%	4.4

¹ Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен материальный ущерб (ст.2 Закона Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20 апреля 1998 года N 52)

2005	3 717	893	4 568	266 653	24.0%	5.1
2006	3 911	1 051	4 948	283 892	26.9%	4.7
2007	4 692	1 252	6 223	318 581	26.7%	5.0
2008	3 165	781	4 113	297 368	24.7%	5.3
2009	4 248	1 005	5 680	315 017	23.7%	5.7
2010	4 402	985	6 192	430 314	22.4%	6.3
2011	4 813	1 018	6 697	464 878	21.2%	6.6

Показатели дорожной смертности и травматизма в Кыргызской Республике являются высокими, по сравнению с показателями в других странах ЕЭК ООН². Кроме того высокий показатель смертности в результате ДТП свидетельствует о чрезмерно тяжелых случаях ДТП (около 22 аварий со смертельным исходом на 100 столкновений с жертвами, и 1 (одна) смерть - на каждые 6.6 случаев получения травм, в то время, как в Великобритании этот показатель равен 1:65). Сложившаяся ситуация может быть вызвана несколькими причинами, одной из которых является сокрытие случаев небольших аварий, что снижает полезность общих данных. Учитывая, что дорожные службы не всегда доступны, особенно в отдаленных регионах, то маловероятно, что их будут дожидаться, чтобы сообщить об аварии. Таким образом, несерьезные аварии не регистрируются³⁴. К слову, в странах СНГ имеющиеся данные по ДТП учитывают только аварии с травматическим или смертельным исходом.

Причины серьезных последствий в результате дорожно-транспортных происшествий следующие:

- Во многих регионах страны работа аварийно-спасательных служб и скорой помощи жертвам аварий не всегда доступна в кратчайшие сроки;
- Водители и пассажиры не используют ремни безопасности;
- 44% аварий связаны с наездом на пешехода, который, являясь незащищенным участником дорожного движения, в случае аварии страдает больше.

Число погибших вследствие дорожно-транспортных происшествий в Кыргызской Республике увеличилось на 45% за период с 2001 по 2011 год. Благополучие страны, если судить по объемам ВВП, также увеличилось за указанный период, как и число зарегистрированных транспортных средств.

При статистике 2190 смертей на миллион автомобилей, проблема с безопасностью дорожного движения в Кыргызстане является одной из худших в мире. Следует отметить, что соответствующий показатель за последние 2 года (2010, 2011), по сравнению с 2009 годом, снизился на 31%.

Главными жертвами аварий в Кыргызстане являются пешеходы, на долю которых, приходится 44% всех аварий и 34,5% смертей. Эти показатели являются одними из самых высоких в регионе ЕЭК ООН. Данные цифры показывают, что ДТП с пешеходами случаются не только на городских дорогах, но и на дорогах с интенсивным движением. Усилия, направленные на повышение безопасности дорожного движения, должны рассматривать безопасность пешеходов в качестве приоритетного направления. Особенное внимание должно быть уделено скорости движения в населенных пунктах. Серьезной проблемой является плохое освещение и отсутствие четко обозначенных пешеходных переходов на основных дорогах в городах, что характерно для многих стран СНГ.

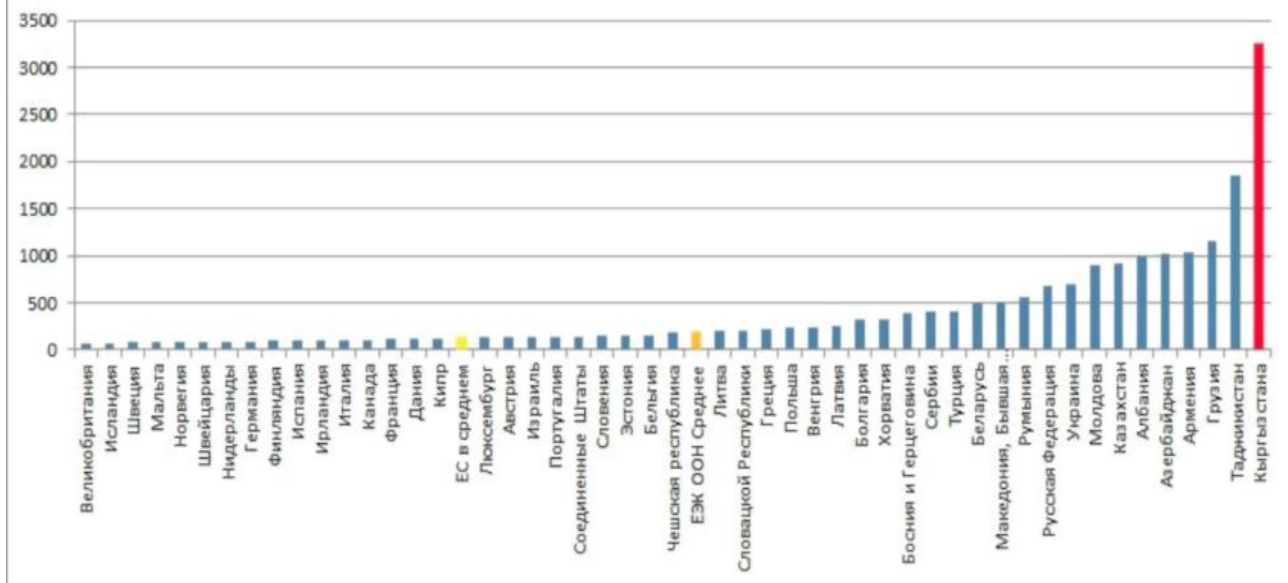
При статистике 2190 смертей на миллион автомобилей, проблема с безопасностью дорожного движения в Кыргызстане является одной из худших в мире. На следующем графике приведены сравнительные данные за 2009 год для стран ЕЭК ООН. Следует отметить, что соответствующий показатель за последние 2 года (2010, 2011), по сравнению с 2009 годом, снизился на 31%.

²Было бы несправедливо сравнивать Кыргызскую Республику с Евросоюзом, поскольку уровень экономического развития в этих странах сильно различается. Поэтому сравнение выполнилось с 56 странами Европейской экономической комиссии ООН.

³ Многие ДТП (например, столкновения машин) в котором несколько транспортных средств понесли ущерб на сотни долларов, не попадет в статистику, так как водители предпочитают «развести» на месте, не сообщая об инциденте в правоохранительные органы.

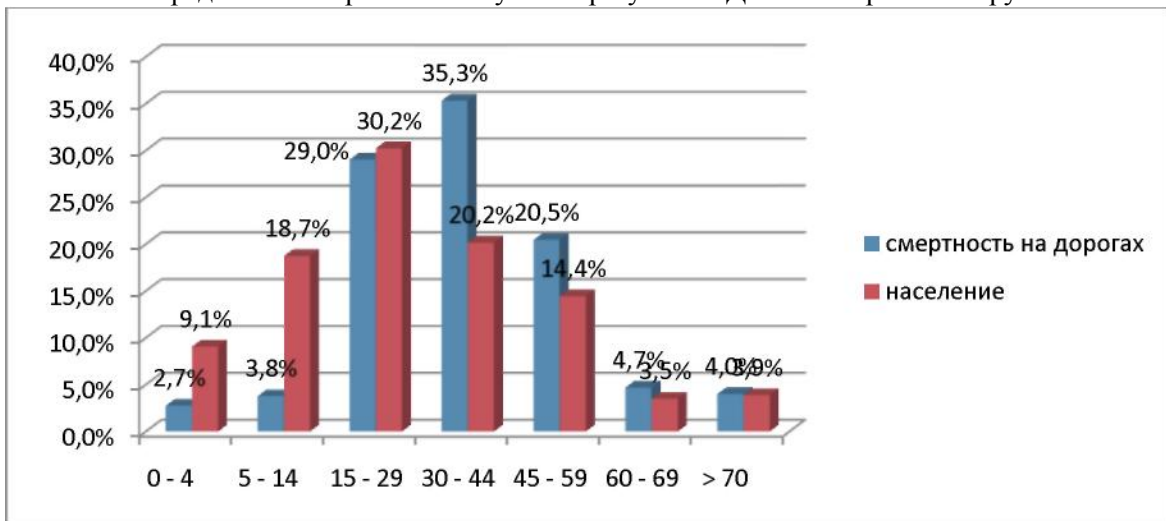
С внедрением обязательного страхования ответственности перед третьими лицами при авариях, в которых никто не пострадал, водители должны будут в обязательном порядке обмениваться информацией относительно их страховых полюсов, как это делается в Европейских странах. Таким образом, сведения о небольших авариях также будут отражаться в статистике.

Рис 1.Международная статистика ДТП со смертельным исходом



На Рис. 2 показано распределение смертельных случаев в результате ДТП по возрастным группам в сравнении с общим количеством населения в 2010 году⁵.

Рис.2. Распределение смертельных случаев в результате ДТП по возрастным группам



Как показано в диаграмме, возрастная группа от 30 до 44 лет наиболее подвержена риску автомобильной аварии, на нее приходится 35,3% смертельных случаев. В большинстве других стран несчастным случаям на дорогах со смертельным исходом больше подвержена возрастная группа 20-29 лет. Средний возраст погибших в ДТП составляет 37.6 лет. Средний показатель детской смертности в результате ДТП составляет 37,6 случаев на миллион человек. В странах Европейского Союза этот показатель составляет 16 случаев на миллион человек и 95 случаев смертей - среди остального населения⁶.

Учитывая географию Кыргызстана, не удивительно, что проблемы с безопасностью дорожного движения также связаны с особенностями регионов.

Таблица 2. Дорожно-транспортные происшествия по регионам

⁵Источники: Несчастные случаи на дорогах со смертельным исходом, Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. Распределение общего количества населения, Отдел народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам ООН.

⁶ Проект по безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. Национальная стратегия безопасности дорожного движения и план действий.

Область	ДТП	Погибли	Ранены	% аварий	% смертей	Число смертей/100 ДТП	Население 2009	Число смертей / Млн
Всего	4813	1018	6697			21.2	5,362,800	189.8
Бишкек	1319	94	1441	27.4%	9.2%	7.1	835,300	112.5
Чуйская область	1283	299	1850	26.7%	29.4%	23.3	803,200	372.3
Иссык-Кульская	375	121	585	7.8%	11.9%	32.3	438,400	276.0
Нарынская област	123	40	169	2.6%	3.9%	32.5	257,800	155.2
Город Ош	359	25	488	7.5%	2.5%	7.0	258,100	96.9
Ошская область	537	149	884	11.2%	14.6%	27.7	1,104,700	134.9
Джалал-Абадская	531	193	847	11.0%	19.0%	36.3	1,009,900	191.1
Таласская область	96	56	153	2.0%	5.5%	58.3	226,800	246.9

Как показывают данные Таблицы 2, проблема с безопасностью дорожного движения особо остро стоит в Таласской, Ошской и Жалал-Абадской областях, где не только очень высок уровень смертности на дорогах на миллион населения, но и тяжесть аварий является особенно серьезной. Необходимо уделять серьезное внимание повышению безопасности дорожного движения в этих областях.

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Кыргызской Республики установлены в Законе Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20 апреля 1998 года N 52⁷. Задачами этого Закона являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Этот Закон всесторонний, он охватывает заявление о политическом курсе в сфере безопасности дорожного движения, основные требования к инфраструктуре, автотранспортным средствам, квалификации водителей, медицинской поддержке (после несчастных случаев), права и обязанности пользователей, а также обеспечение соблюдения правил дорожного движения. В некотором смысле, данный закон является общей декларацией принципов. Однако для определения реализации и ответственности властных структур необходимы отдельные подзаконные акты.

В частности, несмотря на наличие права на восстановление ущерба, понесенного в автодорожной аварии, страхование ответственности перед третьим лицом, являющимся владельцем автотранспортного средства, не является обязательным.

В этом же Законе дано определение безопасности дорожного движения, под которой понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Безопасность дорожного движения также регулируется Законом Кыргызской Республики «О транспорте» от 8 июля 1998 года (ст. 12-17) и Законом Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» от 2 июня 1998 года (ст. 37-39), Правилами дорожного движения от 4 августа 1999 года⁸.

Обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
 - соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
 - программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения
- Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:
- установления полномочий и ответственности органов исполнительной власти и местного самоуправления;

⁷ В редакции Законов КР от 24 июня 2003 года N 113, 7 февраля 2005 года N 15, 5 февраля 2007 года №11, 29 мая 2008 года № 100.

⁸ В редакции постановлений Правительства КР от 3 марта 2009 года № 136

- координации деятельности органов исполнительной власти и местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки в установленном порядке нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
- регистрации и учета автотранспортных средств;
- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности дорожного движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществления обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;
- проведения социально-ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Кыргызской Республики, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В марте 2010 года резолюция № 64/255 Генеральной Ассамблеи ООН провозгласила Десятилетие действий по безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня дорожно-транспортных происшествий по всему миру через улучшение деятельности, осуществляемой на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Резолюция призывает государства-членов проводить мероприятия по безопасности дорожного движения, особенно в области управления, дорожно-транспортной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, поведения участников дорожного движения, образования и пост - аварийного реагирования. Руководящие принципы, лежащие в основе десятилетнего плана действий, включены в подход "безопасная система". Такой подход направлен на развитие дорожно-транспортной системы, которая лучше приспособлена к людским ошибкам и принимает во внимание уязвимость человеческого тела. Он осознает, что нельзя полностью избежать дорожно-транспортные происшествия. Целью является достижение такой безопасности дорожной системы, при которой бы ДТП не приводили к серьезным человеческим травмам. Такой подход предполагает человеческий предел, то есть то, что человеческое тело может выдержать с точки зрения кинетической энергии -это важная основа должна лежать в разработке дорожно-транспортной системы, а другие аспекты дорожной системы, такие, как развитие дорожной инфраструктуры или транспортного средства, должны быть приведены в соответствие с этим пределом. В отличие от традиционных подходов, участники дорожного движения, транспортные средства и дорожная сеть/окружающая среда при таком подходе рассматриваются в комплексе, с большим вниманием к управлению превышением скорости, дизайну дорог и транспортных средств.

Деятельность в рамках Десятилетия должна проводиться на местном, национальном, региональном и глобальном уровнях, однако, в центре внимания все же должны быть действия, осуществляемые на национальном и местном уровнях.

Десятилетний план действий ООН уже был внедрен в Кыргызскую Республику посредством Регионального плана действий по безопасности дорожного движения ТРАСЕКА, который должным образом признает предложения Глобального плана в своем заключительном докладе и рекомендациях (ноябрь 2011). Кроме того, являясь инициативой ЕС, он во многом опирается на его опыт.

Резолюция Генеральной ассамблеи ООН, принятая в марте 2010 года, объявила последующие десять лет Десятилетием Действий по Безопасности Дорожного Движения. Целью Десятилетия является обеспечение безопасности дорожного движения, стабилизация, а затем сокращение уровня смертности в ДТП через усиление мер, осуществляемых на национальном, региональном и глобальном уровнях⁹.

⁹Глобальный план по проведению Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011 - 2020 был запущен в мае 2011 года и основывается на концепции 5-ти "Компонентов" (основных принципов): Управление вопросами безопасности дорожного движения; Безопасные дороги и

Для осуществления национальных мер в целях достижения целей Десятилетия необходимо привлечь неправительственные организации, гражданское общество и частный сектор.

В этой связи важно иметь закон в области безопасности дорожного движения. Такое законодательство должно содержать, как можно больше информации и быть согласовано.

Кроме того, рекомендуется особое внимание уделять наиболее уязвимым группам населения, которые живут в конфликтных странах или там, где безопасность дорожного движения не воспринимается, как важный критерий качества жизни.

Главная цель заключается в том, чтобы стабилизировать и уменьшить количество смертельных случаев из-за дорожно-транспортных происшествий. Это может быть достигнуто посредством:

- Приверженности основным международным соглашениям и конвенциям в области обеспечения безопасности на дорогах и их реализацию;
- Разработки и реализации устойчивой политики и программы по обеспечению безопасности на дорогах;
- Установления директивы для того, чтобы сократить количество дорожно-транспортных происшествий с фатальным исходом;
- Укрепления управленческой инфраструктуры по обеспечению дорожной безопасности на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- Улучшения качества сбора данных на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- Постоянного мониторинга прогресса и результатов деятельности для определения количественных показателей на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- Стимулирования роста проектного финансирования для повышения дорожной безопасности и улучшения использования существующих ресурсов;
- Усиления потенциала на национальном, региональном и международном уровнях.

Защита жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита общественных и государственных интересов посредством предотвращения дорожно-транспортных происшествий и снижение тягот последствий аварий является главной задачей государства в обеспечении безопасности дорожного движения. Для улучшения безопасности дорожного движения все участники автотранспортной отрасли (частный сектор, гражданское общество и правительства) должны взять на себя определенные обязательства и постоянно сотрудничать между собой.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Закон Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республике» от 20 апреля 1998 года;
2. Закон Кыргызской Республики «О транспорте» от 8 июля 1998 года;
3. Закон Кыргызской Республики «Об автомобильных дорогах» от 2 июня 1998 года;
4. Правила дорожного движения от 4 августа 1999 года В редакции постановлений Правительства КР от 3 марта 2009 года № 136;
5. Проект по безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. Национальная стратегия безопасности дорожного движения и план действий.
6. В. Пуцин. Человеческий фактор и ДТП. Журнал «Международные автомобильные перевозки» [http://www.map.asmap.ru/1\(83\)_09/factor.htm](http://www.map.asmap.ru/1(83)_09/factor.htm)
7. http://www.kyrtag.kg/?q=ru/tags/kyrgyzstan_dtp_statistika
8. <http://svodka.akipress.org/news:87931/>
9. http://www.kyrtag.kg/?q=ru/tags/dtp_statistika_itogi

мобильность;Безопасные транспортные средства;Безопасность участников дорожного движения;Пост – аварийное реагирование.К каждому компоненту прилагается ряд мероприятий. ООН рекомендует, чтобы этот глобальный план стал базой для развития национальных и местных планов действий, одновременно обеспечивая основу для скоординированной деятельности на региональном и глобальном уровнях.