

УДК 656.11.001.25 (575.2)

ДИНАМИКА ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КЫРГЫЗСТАНЕ

А.И. Борисов

Рассмотрена динамика аварийности в Кыргызской Республике. Выполнен анализ закономерностей и факторов, влияющих на рост числа и негативных последствий дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия.

DYNAMIC OF FUNDAMENTAL FACTORS OF THE ROAD TRAFFIC SAFETY IN KYRGYZSTAN

A.I. Borisov

It is considered dynamics of accident rate in the Kyrgyz Republic. It is completed the analysis of regularities and factors influencing on increase of number and negative consequences of the road traffic accidents.

Keywords: road traffic safety; road traffic accident; heaviness of consequences in the road traffic accident.

Безопасность дорожного движения – это состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий.

Безопасность как качество дорожного движения имеет количественную оценку, которая характеризуется понятием аварийности. Состояние аварийности определяется количеством ДТП, числом погибших, раненых, размером материального ущерба, причиненного ДТП.

Буквальное понимание выражения: “обеспечение безопасности дорожного движения” дает основание предполагать полное исключение возможности возникновения ДТП, но постановка такой задачи в современных условиях является нереальной. Даже если предположить, что транспортные средства и дорожные условия будут доведены до такого совершенства, при котором их недостатки не будут являться причинами аварийности. Но и в таких условиях, при самом высоком уровне подготовленности и дисциплинированности водителей возможность совершения ими ошибок при управлении транспортными средствами не может быть исключена.

Если обеспечение абсолютной безопасности дорожного движения в современных условиях является задачей нереальной, то возникает вопрос, какой уровень безопасности следует рассматривать в качестве

цели воздействия на процесс дорожного движения? Опираясь на опыт наиболее автомобилизированных стран необходимо планировать в долгосрочной перспективе устойчивое снижение количества ДТП на 1...2 % в год путем оптимизации и постоянного обновления компонентов, образующих процесс дорожного движения. Ситуация в области аварийности в КР настолько сложна, что требует незамедлительного и даже опережающего решения.

11 апреля 2014 г. на заседании правительства по обсуждению проекта о внесении дополнений в закон “О дорожном движении Кыргызской Республики”, было озвучено: “По количеству дорожно-транспортных происшествий Кыргызстан находится на одном из первых мест среди стран СНГ, аварийность приобретает катастрофические масштабы...”.

Анализ многолетних данных и динамики основных показателей безопасности дорожного движения свидетельствует о том, что уровень аварийности в КР крайне высок и имеет общую тенденцию роста. Изменения аварийности за последние 15 лет – в период 2000–2014 гг. – можно разделить на несколько, отличающихся по основным показателям, этапов.

Первый этап 2000–2003 гг. характеризовался отсутствием ярко выраженных тенденций в изменении показателей. Годы с ростом аварийности чередовались с годами ее снижения, тем не менее,

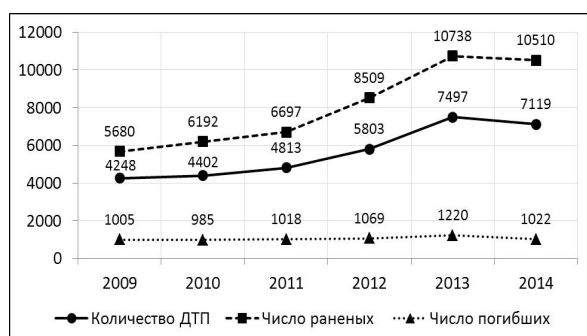


Рисунок 1 – Динамика показателей аварийности по Кыргызстану

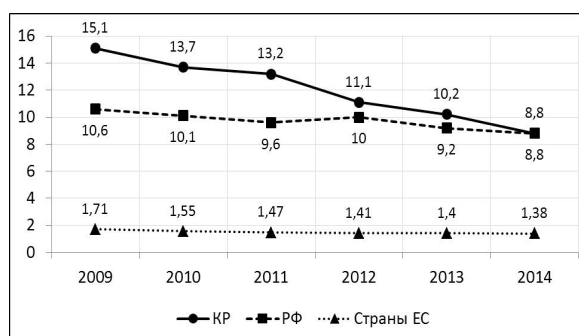


Рисунок 2 – Тяжесть последствий ДТП в различных странах

число происшествий в 2003 г. выросло в сравнении с 2000 г. на 26,6 % и достигло максимального для этого периода значения 3380 ДТП. 2003 г. характеризовался и самыми тяжелыми последствиями дорожно-транспортного травматизма – 17,98 погибших на 100 пострадавших.

Второй этап 2004–2007 гг., характеризуется негативной тенденцией увеличения всех показателей аварийности. Средний рост количества ДТП составил 14,4 % в год, число погибших – 13,5 % и число раненых – 18,9 %. Снижение в 2004 г. по сравнению с 2003 г. числа ДТП до 3275, т. е. на 10,3 %, а также числа погибших и раненых не повлияло на общую негативную тенденцию. В 2004 г. был зарегистрирован максимум тяжести последствий ДТП – 18,35 погибших на 100 пострадавших. Это наибольший показатель за период с 2000 по 2007 г. Прирост количества ДТП и числа погибших и раненых в 2007 г. превысил аналогичные показатели всего предшествующего периода. По количеству ДТП (4692) и количеству погибших в них (1252) – в 1,4 раза, по количеству раненых (6223) – в 1,5 раза.

На третьем этапе, в 2008 и 2009 гг. происходило последовательное снижение всех показателей аварийности: числа ДТП на 10,5 %; числа погибших на 24,6 %; числа раненых – на 9,6 %. Тяжесть последствий ДТП в 2009 г. достигла исторического минимума 15 погибших на 100 пострадавших. Но уже следующий 2010 г. продолжил негативные тенденции роста показателей аварийности в Кыргызской Республике!

Четвертый этап характеризовался стремительным ростом числа ДТП и количества раненых с устойчивой тенденцией снижения числа погибших на 100 пострадавших в ДТП.

Анализ статистических данных за последние годы позволяет заключить, что с 2010 г. в республике наблюдается общая тенденция роста ДТП (рисунок 1), с некоторым снижением в 2014 г. Аварийность в республике в 2013 г. в очередной раз

достигла рекордных показателей, превысив статистику ДТП за все предыдущие годы!

В 2014 г. было зарегистрировано 7119 ДТП, в которых погибло 1022 чел. и ранено 10510 человек. По сравнению с 2013 г. аварийность снизилась на 5,1 %, а количество раненых и погибших в ДТП снизилось соответственно на 2,1 и 18,7 %. Начав рост, показатели аварийности 2010 г. не превысили исторических максимумов аварийности 2007 г. Но уже в 2011 г. негативные рекорды по числу ДТП и числу раненых были превышены в 1,1 раза.

Положительным фактором 2011 г. и всего четвертого периода явилась тенденция снижения числа погибших. Негативный рекорд 2007 г. не был преодолен, и даже превышен. К сожалению, за четвертый период выросли темпы роста показателей аварийности. По сравнению с 2009 г., в 2014 г. количество ДТП выросло в 1,7 раза, количество раненых – в 1,9 раза, а количество погибших увеличилось незначительно с 1005 чел. в 2009 г. до 1022 чел. в 2014 г.

Стремительный рост показателей аварийности за последние годы может быть обоснован многими факторами, но в целом состояние аварийности как в Кыргызстане, так и в других странах, во многом определяется общим уровнем автомобилизации. В период 2000–2006 гг. число автомобилей в нашей стране практически не менялось, автомобильный парк в среднем насчитывал около 290 тыс. автомобилей. По состоянию на начало 2004 г., уровень автомобилизации был равен 56 транспортных средств на 1000 человек [3]. Для этого периода характерны и не очень быстрые темпы роста показателей аварийности.

В плане роста автомобильного парка 2007 г. стал переломным. За этот год автомобильный парк республики вырос на 17,2 тыс. автомобилей, и уже к 2009 г. достиг уровня 425,7 тыс. единиц, со средними темпами роста около 65 тыс. автомобилей в год. В связи с известными историческими событиями, в 2010 г. число автомобилей в Кыргызстане практи-

чески не изменилось, но уже к концу 2011 г. достигло 444,5 тыс. единиц. По состоянию на конец 2011 г. уровень автомобилизации был равен 66 легковых автомобилей на 1000 человек [4]. Как было отмечено выше, для этого периода характерен достаточно высокий рост показателей аварийности. 2007 г. отмечен как год, в котором зарегистрированы исторические максимумы показателей аварийности.

Из графика на рисунке 1 видно, что наиболее быстрыми темпами показатели аварийности начали расти с 2011 г. Основной причиной роста аварийности за последние 3 года стал стремительный рост автомобильного парка. С 2011 г. автомобильный парк республики вырос более чем 2 раза, а уровень автомобилизации по укрупненным расчетам, достиг 159 автомобилей на 1000 человек. Рост автомобильного парка повлек за собой и рост показателей аварийности, число ДТП и число раненых за три года выросло более чем в 1,6 раза.

Количество транспортных средств и численность населения республики непрерывно растут. Это обстоятельство, естественно, увеличивает и вероятность возникновения ДТП. Для общества в целом и для конкретного человека в частности, главным является уменьшение вероятности оказаться в числе пострадавших в ДТП, независимо от того, какими темпами развивается автомобилизация.

В международной практике при анализе аварийности наиболее часто прибегают к следующим относительным показателям: число погибших на 100 тыс. жителей; число погибших на 10 тыс. транспортных средств; коэффициент тяжести последствий ДТП.

На 100 тыс. жителей Кыргызской Республики в 2014 г. в дорожно-транспортных происшествиях погибло 17,3 человека. Это значит, что уровень риска погибнуть в ДТП в Кыргызстане в 1,2 раза выше, чем в США, в 2,9 раза выше, чем в Германии, но в 1,2 раза ниже, чем в России.

В 2014 г. в республике на 10 тыс. транспортных средств погибло 9,3 человека. Это означает, что транспортные средства у нас в стране, как угроза гибели, в 7,8 раз опаснее, чем в США, где уровень автомобилизации составляет около 800 автомобилей на 1000 человек, и более чем в 11 раз опаснее, чем в Германии, с уровнем автомобилизации 650 автомобилей на 1000 человек. Если учесть, что среднегодовой пробег транспортных средств в Кыргызстане меньше, чем в странах с более высоким уровнем автомобилизации, то наше отставание в области безопасности дорожного движения окажется еще большим.

Еще одним важнейшим показателем безопасности дорожного движения является коэффициент тяжести последствий ДТП. Как видно из графика на рисунке 2, несмотря на отставание республики

по этому показателю от других стран, в течение последних лет всё-таки наблюдается положительная тенденция снижения тяжести ДТП. Снижение тяжести дорожного травматизма объясняется ростом интенсивности и плотности транспортных потоков, что приводит к снижению скоростей движения транспортных средств и как результат – к снижению тяжести последствий ДТП.

В целом разница между уровнем тяжести последствий ДТП в развитых в области автомобилизации странах и в Кыргызстане очень высока. В республике тяжесть последствий ДТП примерно в 7,5 раза выше, чем в странах ЕС. Это объясняется не только низким уровнем организации дорожного движения, низкой пассивной безопасностью автомобилей, но и несвоевременностью оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Анализ показателей безопасности дорожного движения позволил сделать вывод, что проблема аварийности в Кыргызской Республике существует, что она достигла критического уровня и является одной из острейших социально-экономических проблем государства. Кыргызстан по используемым во всем мире показателям безопасности дорожного движения намного отстает от стран Европейского Сообщества, США и даже некоторых стран СНГ.

Следуя сложившимся закономерностям в области динамики аварийности, можно предположить, что тенденция снижения тяжести последствий ДТП будет расти, незначительно снизится в ближайшие два-три года и количество ДТП. Общая тенденция роста аварийности в Кыргызстане может быть приостановлена и даже достигнуто ее последовательное снижение, если будет разработана долгосрочная государственная стратегия по безопасности дорожного движения, которая будет не только соответствовать темпам автомобилизации, но и значительно их опережать.

Литература

1. <http://212.42.101.124:1041/stat1.kg/> – официальный сайт Национального статистического комитета Кыргызской Республики.
2. <https://docs.google.com/viewer/> Транспорт. Состояние транспортного сектора.
3. Совершенствование государственной системы управления по обеспечению безопасности дорожного движения // Матер. респ. науч.-практ. конф. Бишкек, 2004 г. / под ред. Б.Б. Ишимова и Райымкула уулу Касымбека. Бишкек: Бишкек-транзит, 2004. 253 с.
4. Дьяченко С.Ф. и др. Состояние и перспективы развития системы обеспечения безопасности дорожного движения / С.Ф. Дьяченко и др. // Вестник КРСУ. 2005. Т. 5. № 2. С. 101–112.