

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВАРИЙНОСТИ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

*Макалада Кыргыз республикасындагы авариялардын абалы жана алдын алуучу каралган.*

*В статье рассматривается состояние и дается прогноз аварийности в Кыргызской Республике.*

*In article the condition is considered and the breakdown susceptibility forecast in the Kirghiz Republic is given.*

Человечество на всем протяжении своей истории подвергается воздействию катастроф техногенного, природного, военного и социального характера. Техногенные катастрофы, в том числе автокатастрофы уносят тысячи человеческих жизней, наносят непоправимый вред здоровью и экологии, значительно влияют на развитие и продолжительность жизни. Каждый год на дорогах мира погибает 1,2 миллиона человек, и от 20 до 50 миллионов получают травмы.

Сегодня проблема дорожно-транспортного травматизма в Кыргызстане, без преувеличения, представляет угрозу безопасности граждан и государства. В большинстве случаев разработка мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения их качество и эффективность, находится в прямой зависимости от глубины и полноты анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях и базируется на тщательном анализе причин и условий возникновения ДТП, прогнозировании развития ситуации, а также наиболее эффективных направлений борьбы с аварийностью.

Анализ данных с 2005 по 2009 годы показывает, что в этот период наблюдалось колебание основных показателей аварийности. Период с 2005 по 2007 годы отмечен ростом аварийности, а в 2008 и 2009 годах наблюдается стабильное снижение всех основных показателей (табл.1).

О стабилизации обстановки свидетельствует также тенденция изменения относительных показателей аварийности. Второй год подряд наблюдается снижение количества ДТП в расчете на 10 тыс. единиц транспортных средств. Максимальное

значение данного показателя (147) отмечено в 2007 году, минимальное (94) – в 2009 году. Последние два года отмечается также снижение числа пострадавших в расчете на 100 тыс. жителей (табл.2).

Таблица 1

Основные показатели аварийности<sup>1</sup> (2005-2009 годы)

Годы	ДТП		Погибло			Ранено	
	кол-во	± % к АППГ <sup>2</sup>	кол-во	± % к АППГ	кол-во	± % к АППГ	
2005	3717	+13,4	893	+0,1	4568	+15,0	
2006	3911	+5,2	1051	+17,6	4948	+8,3	
2007	4692	+19,9	1252	+19,1	6223	+25,7	
2008	4540	-3,2	1138	-9,1	5925	-4,7	
2009	4248	-6,4	1005	-11,6	5680	-4,1	

Таблица 2

Относительные показатели аварийности (2005-2009 годы)

Год	Тяжесть последствий ДТП	Число пострадавших на 100 тыс. населения	Кол-во ДТП на 10 тыс. транспорта, единиц
2005	16,4	106,3	127,7
2006	17,5	115,6	126,5
2007	16,7	140,6	147,3
2008	16,1	132,8	118,1
2009	15,0	125,7	94,3

В городах и населенных пунктах ежегодно совершается половина от всех происшествий в стране (53,6 % от всех происшествий). В 2009 году в них погибли 293 и ранены 2674 человека, тяжесть последствий составила 10 погибших в расчете на 100 пострадавших (табл.3).

Таблица 3

Основные показатели аварийности в населенных пунктах (2009 год)

Места совершения ДТП	Кол-во ДТП в городах и н.п., %	Число погибших в городах и н.п., %	Число раненых в городах и н.п., %	Тяжесть последствий ДТП
На улицах городов и населенных пунктов	100,0	100,0	100,0	9,9

<sup>1</sup> Здесь и далее приводятся сведения по Кыргызской Республике, если это не оговаривается отдельно.

<sup>2</sup> Здесь и далее АППГ – аналогичный период предшествующего года.

(всего)				
в том числе:				
в г.Бишкек	43,5	35,8	39,0	9,1
в г.Ош	16,9	13,0	17,1	7,7
в областных центрах (без г.Ош)	10,4	14,3	11,7	11,9
в прочих городах и населенных пунктах	29,2	36,9	32,2	11,1

Почти три четверти (70,8 %) всех происшествий, имевших место в городах и населенных пунктах, происходит на улично-дорожной сети городов Бишкек, Ош и областных центров Кыргызской Республики.

На автомобильных дорогах ежегодно регистрируется почти половина всех ДТП. В минувшем году здесь произошло 1973 (-8,4 %) ДТП, в которых погибли 712 (-14,3 %) и получили ранения 3006 (-6,7 %) человек. Удельный вес таких происшествий составил 46,4 % от общего количества по стране. Характерной особенностью ДТП на автомобильных дорогах является высокая тяжесть последствий (табл.4).

Таблица 4

Основные показатели аварийности вне населенных пунктов (2009 год)

Места совершения ДТП	Кол-во ДТП на автодорогах, %	Число погибших на автодорогах, %	Число раненых на автодорогах, %	Тяжесть последствий ДТП
На автодорогах всего	100,0	100,0	100,0	19,2
в том числе на:				
международных	86,0	89,0	84,9	19,9
государственных	8,4	6,3	8,9	14,4
местных	5,7	4,8	6,2	15,4

Средняя тяжесть последствий ДТП на международных дорогах вне городов и населенных пунктов в 2009 году составила 20 погибших на 100 пострадавших. В среднем на каждые 100 км протяженности международных дорог в течение года зарегистрировано 40 ДТП. По этому показателю значительно чаще совершались происшествия на автодорогах "Бишкек-Алматы" (281), "Бишкек-Чалдовар" (117,8), "Сокулук-Кант" (106,3), "Бишкек-Ош-Иркештам" (79,2) и "Балыкчи-Каракол-север" (70,6). Для сравнения в среднем по стране на каждые 100 км протяженности всей улично-дорожной сети произошло 6 ДТП.

Ежегодное распределение количества ДТП и числа пострадавших в них людей по причинам их возникновения практически остается неизменным. Основной причиной аварийности по-прежнему является низкая дисциплина водителей и пешеходов, выражающаяся в их сознательном пренебрежении правилами дорожного движения. Существенное влияние на уровень аварийности оказывают неудовлетворительные дорожные условия. Доля технических неисправностей транспортных средств, по данным статистики, традиционно мала и не превышает 1 % (рис.1).

В 2009 году 81,4 % всех ДТП связаны с нарушениями правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств.

Около половины (43,5 %) всех происшествий по вине водителей связаны с неправильным выбором ими скорости движения (несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям). Каждый пятый водитель (20,6 %), совершивший ДТП, нарушал правила маневрирования. При выезде на полосу встречного движения произошло 15,5 % ДТП. Каждый десятый водитель (11,0 %), совершивший ДТП, находился за рулем транспортного средства, не имея права на управление.

По мнению специалистов, рост автомобилизации в Кыргызской Республике будет продолжаться, и в ближайшие годы на 1000 жителей будет приходиться 90-100 автотранспортных средств. Следовательно, еще больше возрастет диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети, применяемыми методами и техническими средствами организации дорожного движения и увеличивающейся интенсивностью движения и скоростными характеристиками транспортных средств.

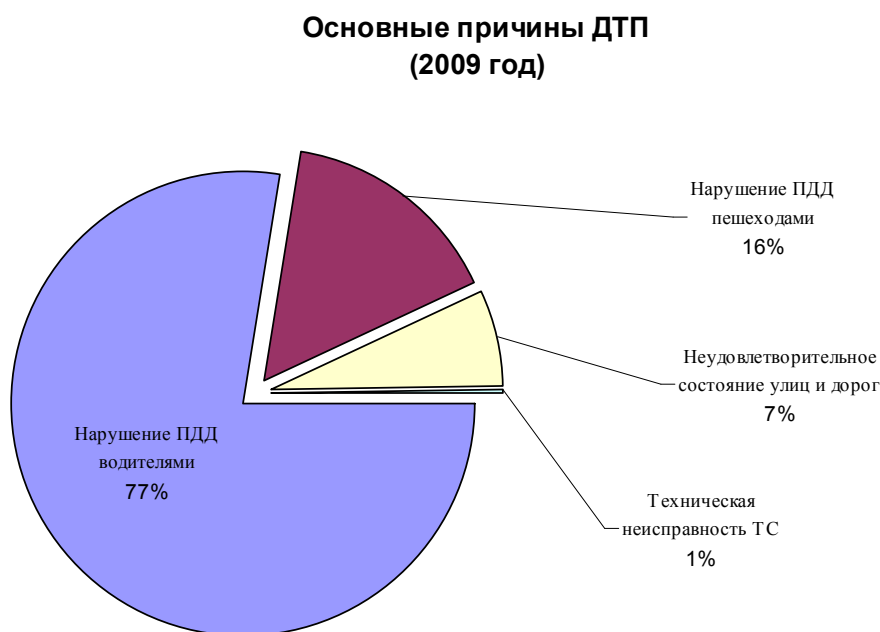


Рис.1. Основные причины ДТП в 2009 году

Существенно возрастет доля водителей транспортных средств с малым стажем и недостаточным опытом, более явно проявятся недостатки в системе подготовки водителей, что также будет способствовать увеличению количества ДТП.

Большая часть транспортных средств на данном этапе автомобилизации будет концентрироваться в городах, неуклонно возрастет дорожно-транспортный травматизм пешеходов. При наблюдаемой ситуации численность пострадавших пешеходов может составить в 2011 году более 2400 человек. Нарастающими темпами увеличится и число пострадавших в ДТП водителей и пассажиров легковых автомобилей. Сохранение указанных и ряда других тенденций в ближайшие два года может обусловить дальнейший рост аварийности.

По результатам прогноза, основанного на анализе изменения показателей аварийности и численности структуры автомобильного парка за последние 10 лет в Кыргызской Республике и регионах, рост аварийности в 2011 году по отношению к 2009 году может составить: по числу погибших – 4-10 %, по числу раненых – 7-15 %, по количеству ДТП – 5-12 % (рис.2).

В 2010 году можно ожидать некоторого снижения темпов роста отдельных показателей аварийности. Однако если не будут приняты дополнительные меры по преодолению разрыва между уровнями автомобилизации и развития транспортной инфраструктуры, то уже в 2011 году возможности существующей системы обеспечения безопасности дорожного движения по предупреждению аварийности не смогут компенсировать негативных тенденций, и показатели аварийности имеют большую вероятность роста.

Для снижения уровня дорожно-транспортного травматизма и совершенствования деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире уже давно разработаны комплексные меры, включающие в себя самые разные мероприятия, начиная с разработки безопасных конструкций транспортных средств и заканчивая медицинской (спасение пострадавших в ДТП) и образовательной (обучение участников дорожного движения) составляющими.

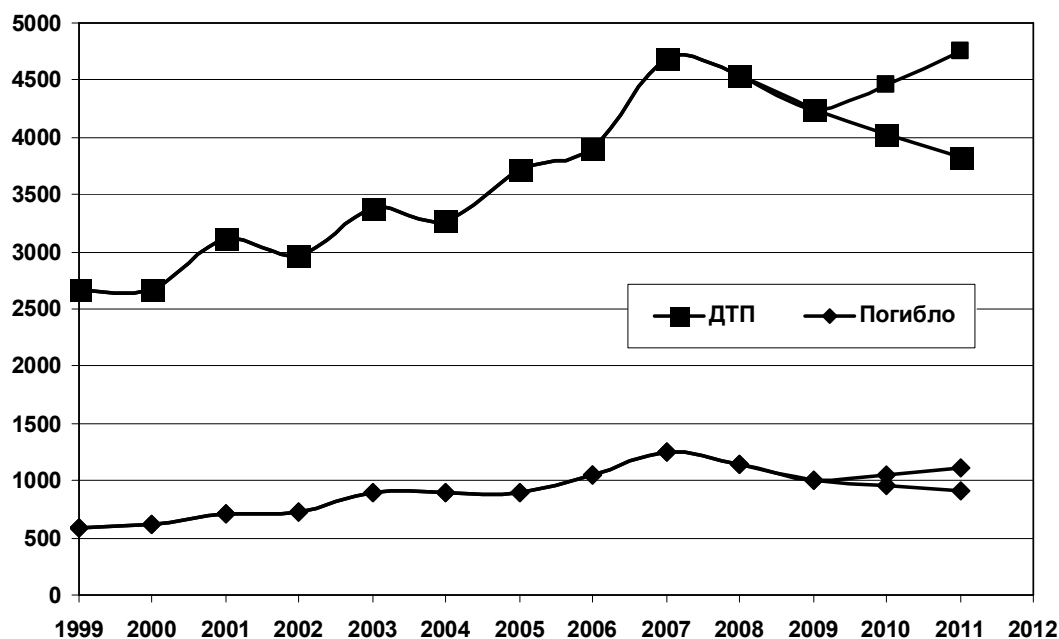


Рис.2. Прогноз количества ДТП и числа погибших в них людей (2010-2011 гг.)  
(оптимистический и пессимистический вариант)

В Кыргызской Республике сегодня также проводится определенная работа в этих направлениях. Однако задача обеспечения безопасности дорожного движения непосредственно связана с результатами социально-экономических преобразований, построением правового демократического государства, развитием гражданского общества, и не может быть решена без совместных усилий государства и общества, без общественной поддержки и участия широких слоев населения в реализации государственных программ и проектов.

### Список литературы

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Время действовать /Всемирная организация здравоохранения – Издательство «Весь Мир», 2009. – 287 с.
2. Кыргызстан в цифрах: Статистический сборник – Бишкек: Нацстаткомитет Кыргызской Республики, 2007. – 332 с.