

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Б.С. Анаркулов¹, Н.А. Атакулов², Э.К. Кабылбеков², А.А. Иманалиев¹

¹Кыргызский государственный медицинский институт переподготовки
и повышения квалификации им. С.Б. Даниярова

Кафедра травматологии, ортопедии и медицины катастроф

²Кыргызская государственная медицинская академия им. И.К. Ахунбаева

Кафедра травматологии, ортопедии и экстремальной хирургии

г. Бишкек, Кыргызская Республика

Резюме. В данной статье представлен анализ результатов дорожно-транспортной травмы в Кыргызской Республике в сравнении с другими странами в период с 2019 по 2023 годы, где были рассмотрены такие показатели как: статистические данные дорожно-транспортных происшествий, причины и летальность от автоаварий. В статье также отметили ряд основных причин, по которым происходят аварии на дорогах. В числе причин: езда на высокой скорости, выезд на встречную полосу, езда в алкогольном опьянении и несоблюдение правил дорожного движения. На данную тенденцию, по мнению авторов также влияет ряд факторов, включая увеличение количества автотранспортных средств, а также низкий уровень культуры вождения. Самыми уязвимыми участниками дорожного движения, как среди раненных, так и среди погибших, являются пешеходы и пассажиры (примерно 70% пассажиров и пешеходов на 30% водителей). В работе анализируются основные причины аварий и травм на дорогах, факторы, влияющие на уровень безопасности движения, и меры, предпринимаемые государственными органами для снижения количества происшествий. Особое внимание уделено статистическим данным и трендам в области дорожной безопасности за последние годы, что позволяет сделать выводы о текущем состоянии и эффективности мер по улучшению ситуации.

Ключевые слова: дорожно-транспортная травма, страна, возраст, год.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНДАГЫ ЖОЛ-ТРАНСПОРТТУК ЖАРАКАТТУУЛУК

Б.С. Анаркулов¹, Н.А. Атакулов², Э.К. Кабылбеков², А.А. Иманалиев¹

¹С.Б. Данияров атындагы Кыргыз мамлекеттик кайра даярдоо
жана квалификацияны жогорулатуу медициналык институту

Травматология, ортопедия жана катастрофалар медицинасы кафедрасы

²И.К. Ахунбаев атындагы Кыргыз мамлекеттик медициналык академиясы

Травматология, ортопедия жана экстремалдык хирургия кафедрасы

Бишкек ш., Кыргыз Республикасы

Резюме. Бул макалада 2019-жылдан 2023-жылга чейинки мезгилдеги башка өлкөлөргө салыштырмалуу Кыргыз Республикасындагы жол-транспорттук жаракаттуулуктун натыйжаларына талдоо берилген, мында жол кырсыктарынын статистикасы, жол кырсыктарынын себептери жана өлүмү сыяктуу көрсөткүчтөр каралган. Ошондой эле макалада жолдордо кырсыктардын пайда болушунун бир катар негизги себептери белгиленген. Себептери: катуу ылдамдыкта айдоо, каршы тилкеге чыгуу, мас абалында айдоо жана жол эрежесин сактабоо. Авторлордун айтымында, бул тенденцияга бир катар факторлор да, анын ичинде унаалардын санынын көбөйүшү, ошондой эле айдоо маданиятынын төмөндүгү да таасир этүүдө. Жаракат алгандардын жана каза болгондордун

арасында эң аялуу жол кыймылынын катышуучулары жөө жүргүнчүлөр жана жүргүнчүлөр болуп эсептелет (болжол менен 70% жүргүнчүлөр жана жөө жүргүнчүлөр 30% айдоочуларга). Иште жол кырсыктарынын жана жол кырсыктарынын негизги себептери, жол кыймылынын коопсуздугунун деңгээлине таасир этүүчү факторлор, жол кырсыктарынын санын азайтуу боюнча мамлекеттик органдар тарабынан көрүлүп жаткан чаралар талдоого алынган. Акыркы жылдарда жол кыймылынын коопсуздугун камсыздоо жаатындагы статистикалык маалыматтарга жана тенденцияларга өзгөчө көңүл бурулууда, бул азыркы абал жана кырдаалды жакшыртуу боюнча чаралардын натыйжалуулугу жөнүндө тыянак чыгарууга мүмкүндүк берет.

Негизги сөздөр: жол-транспорттук жаракат, өлкө, жаш курак, жыл.

ROAD TRAFFIC INJURIES IN THE KYRGYZ REPUBLIC

B.S. Anarkulov¹, N.A. Atakulov², E.K. Kabylbekov², A.A. Imanaliev¹

¹Kyrgyz state institute of retraining and advanced studies named after S.B. Daniyarov

Department of Traumatology, Orthopedics and disaster medicine

²Kyrgyz state medical academy named after I.K. Akhunbaev

Department of Traumatology, Orthopedics and Extreme Surgery

Bishkek, Kyrgyz Republic

Summary. This article presents an analysis of the results of road traffic injuries in the Kyrgyz Republic in comparison with other countries in the period from 2019 to 2023, where indicators such as road accident statistics, causes and mortality from car accidents were considered. The article also noted a number of the main reasons why accidents occur on the roads. Reasons include driving at high speed, driving into the oncoming lane, driving under the influence of alcohol and failure to comply with traffic rules. According to the authors, this trend is also influenced by a number of factors, including an increase in the number of vehicles, as well as a low level of driving culture. The most vulnerable road users, both among those injured and among those killed, are pedestrians and passengers (approximately 70% passengers and pedestrians to 30% drivers). The work analyzes the main causes of accidents and injuries on the roads, factors affecting the level of traffic safety, and measures taken by government agencies to reduce the number of accidents. Particular attention is paid to statistical data and trends in the field of road safety in recent years, which allows us to draw conclusions about the current state and the effectiveness of measures to improve the situation.

Key words: road traffic injury, a country, age, year.

Введение. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на дорогах мира погибают около 1,3 миллиона человек. От 20 до 50 миллионов человек получают тяжелые травмы, которые приводят к инвалидности [1]. Дорожно-транспортные происшествия является причиной экономического ущерба для пострадавших лиц и страны в целом. Этот ущерб включает в себя расходы на медицинское обслуживание и потери, вызванные прерыванием работы [1,2,3]. Наибольшее число смертей, вследствие ДТП, приходится на развивающиеся и бедные страны. В развитых странах риск ДТП наиболее высокий среди экономически уязвимого слоя населения [4].

Среди людей в возрасте от 5 до 29 лет ДТП является основной причиной смертности [5,6]. Среди молодых водителей мужского пола

возрастной группы риск попадания в дорожно-транспортные происшествия выше, чем у их женских сверстников [7]. Почти три четверти (73%) всех смертельных дорожно-транспортных происшествий приходится на мужское население до 25 лет, среди которых вероятность гибели в результате таких происшествий почти в три раза выше, чем у женщин того же возраста [7,8].

Целью исследования является комплексный анализ и оценка текущей ситуации с дорожно-транспортным травматизмом в Кыргызской Республике, выявление основных причин и факторов, способствующих увеличению числа дорожно-транспортных происшествий, а также разработка рекомендаций по снижению уровня травматизма и улучшению безопасности дорожного движения. Исследование охватывает статистические данные, социально-

экономические и демографические аспекты, а также рассматривает законодательные и инфраструктурные вопросы, влияющие на ситуацию с ДТП в стране.

Материалы и методы исследования. В таблице 1 представлена статистика ДТП в мире по данным всемирной базы *openbase.online* от 28.12.2023 г.

Таблица 1 – ТОП-10 самых опасных стран в 2023 году по смерти в ДТП (количество погибших на 100 тыс. человек)

№	Страна	Количество погибших на 100 тыс. человек
1.	Доминиканская Республика	79,3
2.	Тонга	43,0
3.	Венесуэла	40,4
4.	Либерия	40,3
5.	Центральноафриканская Республика	39,6
6.	ДР Конго	36,1
7.	Намбия	36,1
8.	Бурунди	35,9
9.	Чад	35,0
10.	Малави	33,8

Как видно, более 90% всех смертей на дорогах происходят в странах с низким уровнем дохода. Чаще всего это страны африканского континента. Обратная картина наблюдается в экономически развитых странах.

Далее представлены страны с самым низким дорожно-транспортным травматизмом (табл. 2).

Таблица 2 – ТОП-10 самых безопасных стран в 2019 году по смерти в ДТП (количество погибших на 100 тыс. человек)

№	Страна	Количество погибших на 100 тыс. человек
1.	Карибати	1,1
2.	Мальдивы	1,7
3.	Сингапур	1,8
4.	Швейцария	1,8
5.	Исландия	2,0
6.	Норвегия	2,0
7.	Ирландия	2,8
8.	Люксембург	2,8
9.	Швеция	3,1
10.	Мальта	3,3

По данным ВОЗ от 2019 г. Кыргызстан находится на 91 месте из 191 стран, участвовавшей в исследовании «Данные о смертности в результате дорожно-транспортных происшествий по странам». Число погибших от

ДТП на 100 тыс. населения составляет – 12,7, 812 погибших в 2019 г. (рис. 1).

Больше всего летальность на дорогах следующих стран (рис. 1).

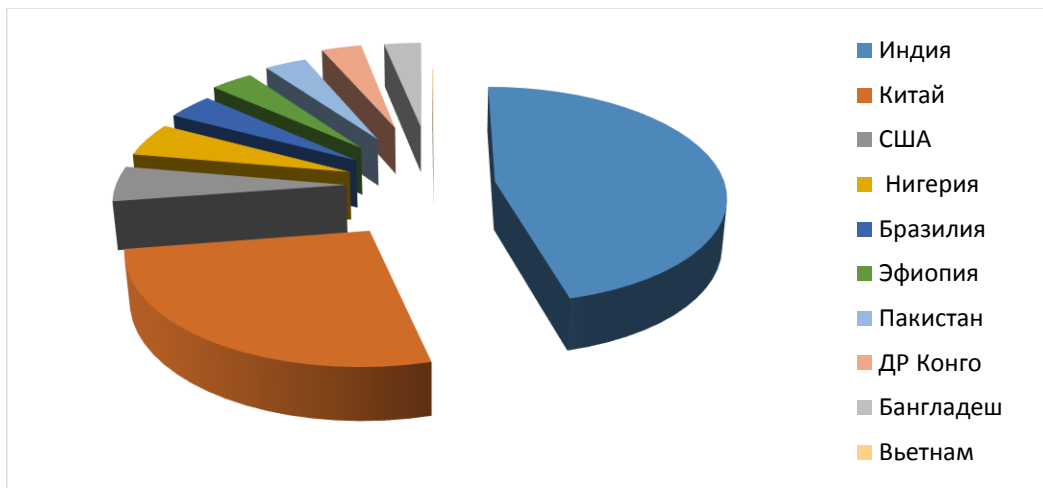


Рис. 1. Летальность на дорогах в мире.

Кыргызстан – это горная страна в Центральной Азии с населением 7,2 миллиона человек (на 01.01.2024 г.), относится к категории стран с уровнем дохода ниже среднего и маленькой экономикой, в которой доминируют добыча полезных ископаемых, сельское хозяйство и существенную роль играют денежные переводы от граждан, работающих за рубежом, что делает экономику уязвимой к внешним потрясениям. Вследствие пандемии COVID-19 ВВП в 2020 г. сократился на 8,6%. Страна несет тяжелое время как инфекционных, так и неинфекционных болезней; в стране также высоки коэффициенты частоты травматизма и смертности от внешних причин. Ожидаемая при рождении продолжительность жизни в 2019 г. составляла, по оценкам, 71,6 лет (67,6 лет у мужчин и 75,8 лет у женщин).

Результаты исследования. Анализ ситуации в Кыргызской Республике, подготовленный в соответствии с техническим заданием отделения ВОЗ, показал, что в общей структуре заболеваемости населения класс «травмы и отравления» среди взрослых и подростков в 2007 году занимал пятое место – 7,4% после болезней органов дыхания, мочеполовой системы, пищеварения и сердечно-сосудистой системы и составил 1821 случай на 100 тыс. населения страны. К 2010 году травматизм поднялся до четвертого места – 8% и составил 1351 случай на 100 тыс. населения. По прогнозам экспертов ВОЗ, в 2030 году травматизм будет занимать третье место.

В Кыргызстане 92% дорожно-транспортных происшествий происходят по вине водителей. Такие данные приводит Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУОБДД) КР. В ведомстве также назвали ряд основных причин, по которым происходят аварии на дорогах. В числе причин — езда на высокой скорости, выезд на встречную полосу, езда в

алкогольном опьянении и несоблюдение ПДД. На данную тенденцию также влияет ряд факторов, включая увеличение количества автотранспортных средств, а также низкий уровень культуры вождения. Сейчас в Кыргызстане зарегистрированы 1 миллион 348 тысяч машин – втрое больше, чем в 2010 году. Уровень развития инфраструктуры дорог значительно отстает от роста автопарка.

Несмотря на введенные меры, наблюдается неустойчивое снижение аварийности и смертности на дорогах. С 2010 года на территории Кыргызской Республики зафиксировано 73 851 дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибли 11 144 человека, а 109 567 человек получили различные травмы. ДТП с участием детей составляет 16 312 случая (22,1%), 18483 ребенка пострадало, 1306 получили травмы не совместимые с жизнью. Среди причин ДТП с участием детей можно выделить:

1. Выход на проезжую часть в неустановленном месте;
2. Выход на проезжую часть из-за препятствия;
3. Игра на проезжей части;
4. Ходьба по проезжей части.

Параметры большинства дорог не соответствуют реальной нагрузке. В крупных городах улицы перегружены в несколько раз. Например, в Бишкеке пропускная способность дорожной сети рассчитана на 40 тыс. автомобилей, а в реальности в столице зарегистрированы более 420 тыс. машин.

В феврале 2019 года в Бишкеке после многолетних проволочек заработала система дорожного видеонаблюдения «Безопасный город» целью которого было уменьшение ДТП и улучшение общей ситуации на дорогах. Однако плачевная ситуация на дорогах кардинальным образом не изменилась хотя имеется тенденция

на постепенное снижение количества ДТП. Так по статистике УОБДД Бишкека на перекрестках с установленными камерами нарушения снизились на 50%. Несмотря на принятые меры, нарушения ПДД остается высоким. За последние три года патрульные составили свыше 2,1 миллионов протоколов о нарушениях по всему Кыргызстану на сумму более миллиарда сомов.

Среди городов и областей, зарегистрированных УОБДД случаев ДТП, больше всего лидирует Бишкек- 45%, далее Чуйская область 19% и Ошская область 10%. В настоящее время увеличивается количество травм, совершенных на тротуарах после наездов на пешеходов электросамокатов. Динамика роста числа пострадавших отображена в таблице 3.

Таблица 3 – Травмы и отравления с 2019 по 2023 гг.

№	Год	Количество пациентов
1.	2019	87,378
2.	2020	59,158
3.	2021	67,106
4.	2022	79,16
5.	2023	83,051

Как видно из данной таблицы 3, отмечается неуклонный рост числа пострадавших, исключение составляет пандемийный 2020 г., когда были введены ограничительные меры.

Согласно данным ГУОБДД КР за 2021 год было зарегистрировано 7437 ДТП, что составил 21,3% рост по сравнению с 2020 годом. Погибло 868 человек из них дети 114. Однако отмечается и положительная динамика. Так за 8 месяцев 2022 года ДТП зарегистрировано на 8,9% меньше чем годом ранее, количество погибших уменьшилось на 31,3%.

В Кыргызстане в 2023 году выявлено около 960 тыс. нарушений ПДД. Об этом стало известно на совещании, где рассматривались итоги деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД КР за 2023 год.

В 2023 году сотрудники ГУОБДД составили 959 895 протоколов о правонарушениях.

Детальный анализ правонарушений, выглядит следующим образом:

- 12 640 нетрезвых водителей;
- 3 059 водителей, незаконно затемнивших окна;
- 164 848 водителей, превышавших скорость;
- 358 водителей, совершивших автохулиганство;
- 10 895 водителей, управляющих автомобилем без соответствующих документов.

Обсуждение. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Любое ДТП с летальным исходом – это всегда преждевременная смерть с чередой последующих событий и финансовых потерь, которую должны восполнять родственники, работодатели, страховые компании. Государство недополучает налоги. Семья, в отдельных случаях, лишается кормильца.

Но даже, если человек выжил, то зачастую получает тяжёлые травмы, требующие долгого восстановления и реабилитации. Потерпевший вынужден нести незапланированные дорогостоящие расходы на диагностику, лечение, ЛФК, сеансы лечебных массажей и другое. Весь период реабилитации он не может работать и дополнительно пополнять бюджет. Дорожно-транспортный травматизм представляет собой значительную проблему общественного здравоохранения во многих странах мира, включая Кыргызскую Республику. Научная статья, посвящённая этой проблеме, является важным исследованием, которое в своей основе имеет анализ данных и выявление основных факторов, влияющих на частоту и последствия дорожно-транспортного травматизма в данной стране. Исследование в Кыргызстане, вероятно, рассматривает не только статистику случаев дорожно-транспортного травматизма, но и факторы риска, характеристики пострадавших, а также оценивает эффективность существующих мер по предотвращению травм на дорогах. Многочисленные исследования показывают, что случаи, связанные с травматизмом, особенно дорожно-транспортным, непропорционально воздействуют на бедную и уязвимую категорию общества. Большая часть потерпевших – это люди с низким уровнем доходов, которые лишены постоянной поддержки в случае долговременной травмы и имеют ограниченный доступ к экстренной медицинской помощи после несчастного случая. Кроме того, во многих развивающихся странах стоимость оказания длительной комплексной медицинской помощи, утрата кормильца в семье, стоимость похорон и утрат дохода в результате инвалидности могут ввергнуть семьи в нищету. Эти факторы подчеркивают необходимость разработки и реализации социальных программ поддержки,

направленных на улучшение доступности медицинских услуг и финансовую защиту для уязвимых групп населения.

Выводы:

1. Выявлены основные причины ДТП, среди которых наиболее значимыми являются превышение скорости, несоблюдение правил дорожного движения, управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения и недостаточная квалификация водителей.

2. Статистика показывает, что наиболее уязвимыми группами являются молодые люди в возрасте от 18 до 35 лет, а также мужчины, что связано с их большей подверженностью к рискованному поведению на дороге.

3. Дорожно-транспортные происшествия наносят значительный экономический ущерб, включая расходы на медицинское обслуживание пострадавших, убытки от временной

нетрудоспособности и потери человеческого капитала.

4. Для эффективного решения проблемы дорожно-транспортного травматизма требуется комплексный подход, включающий не только ужесточение законодательства и улучшение инфраструктуры, но и изменение культуры вождения и отношение населения к безопасности на дорогах.

Таким образом, снижение уровня дорожно-транспортного травматизма в Кыргызской Республике возможно только при принятии системных мер, направленных на сокращение числа ДТП и уменьшение их последствий для общества. Внедрение лучших мировых практик и сотрудничество с международными организациями могут поспособствовать внедрению эффективных мер по повышению безопасности на дорогах Кыргызстана.

Литература

1. Акматова А.Т. Актуальные вопросы безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. *Право и Государство: теория и практика*. 2021;6(198):239–242.
2. Машиев И.А. Состояние безопасности движения по Баткенской области. *Известия ОшТУ*. 2013;2:112–116.
3. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. Проект по безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. Национальная стратегия безопасности дорожного движения и план действий. [Цитировано 25.06.2024 г.]. Доступно по: <https://mtd.gov.kg/strategiya-razvitiya-dorozhnogo-sektora-do-2025-goda/>.
4. Всемирная организация здравоохранения, Европейское региональное бюро, Европейская обсерватория по системам и политике здравоохранения, Молдоисаева С., Калиев М., Сыдыкова А. и др. Кыргызстан: обзор системы здравоохранения. Всемирная организация здравоохранения; Европейское региональное бюро. 2023. [Цитировано 25.06.2024 г.]. Доступно по: <https://iris.who.int/handle/10665/366705>
5. Молдалиев Э.Д., Мамбеталиева К.Ж. Состояние аварийности дорожного движения на территории Кыргызской Республики. *Вестник КРСУ*. 2014;14(12):162–165.
6. Токтосун у.Б., Пак Е.А., Айтмырзаев Б.Н. Анализ частоты и структуры смертельных дорожно-транспортных происшествий по данным РЦСМЭ МЗ КР за 2014-2016г.г. *Вестник КГМА им. И.К. Ахунбаева*. 2018;1(1):173–176.
7. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. [Цитировано 25.06.2024 г.]. Доступно по: <https://stat.gov.kg/ru/>.
8. ГУОБДД. Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства Внутренних Дел Кыргызской Республики. [Цитировано 25.06.2024 г.]. Доступно по: <https://www.guobdd.kg/>.

Для цитирования

Анаркулов Б.С., Атакулов Н.А., Кабылбеков Э.К., Иманалиев А.А. Дорожно-транспортный травматизм в Кыргызской Республике. *Евразийский журнал здравоохранения*. 2024;4:18-24. <https://doi.org/10.54890/1694-8882-2024-4-18>

Сведения об авторах

Анаркулов Бектур Сүйөркулович – д.м.н., профессор, заведующий кафедрой травматологии, ортопедии и медицины катастроф, Кыргызский государственный медицинский институт переподготовки и повышения квалификации им. С.Б. Даниярова, г. Бишкек, Кыргызская Республика. E-mail: b.anarkulov@gmail.com

Иманалиев Адылбек Арстанбекович – аспирант кафедры травматологии, ортопедии и медицины катастроф, Кыргызский государственный медицинский институт переподготовки и повышения квалификации им. С.Б. Даниярова, г. Бишкек, Кыргызская Республика. E-mail: tigidigidi@mail.ru

Кабылбеков Элмирбек Келсинбекович – ассистент кафедры травматологии, ортопедии и экстремальной хирургии, Кыргызская государственная медицинская академия им. И.К. Ахунбаева, г. Бишкек, Кыргызская Республика. E-mail: elma_91_kg@mail.ru

Атакулов Нурбек Асылбекович – завуч кафедры травматологии, ортопедии и экстремальной хирургии, Кыргызская государственная медицинская академия им. И.К. Ахунбаева, г. Бишкек, Кыргызская Республика. E-mail: atakulov.nurbek01@gmail.com