

Sciences of the Republic of Kazakstan. Series of geology and technology sciences.2021.№1(445). – С.22-29

15. News of the National Academy of Sciences of the Republic of Kazakstan. Series of geology and technology sciences

16. G. Bakyt, N. Suleyeva, A. Yelshibekov, Z. Seidemetova, Z. Sadvakassova Transport Problems International scientific journal, Katowice/Poland – 2020, vol. 15 No 2, С. 59-70.

УДК 621.731

А.К. Ибраимов¹, А.А. Утешбаева¹, Т.М. Дюсенгалиева¹, Б.О. Ускембаева².

¹Академия Логистики и транспорта, г. Алматы

²Казахский национальный исследовательский технический университет имени К.И. Сатпаева, г. Алматы

О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ КАЗАХСТАНА

Аннотация. Статья содержит статданные по количеству ДТП, их экономического ущерба, а также предложения по их уменьшению.

Ключевые слова: автомобильная дорога, автомобиль, водитель, дорожно транспортное происшествие.

Аңдатпа. Мақалада жазатайым оқиғалардың саны, олардың экономикалық залалы туралы статистикалық мәліметтер, сондай-ақ оларды азайту бойынша ұсыныстар бар.

Түйінді сөздер: автомобиль жолы, автомобиль, жүргізуші, жол-көлік оқиғасы.

Abstract. The article contains statistical data on the number of accidents, their economic damage, as well as proposals for their reduction.

Keywords: highway, car, driver, traffic accident

От состояния автомобильных дорог, которые являются транспортными сооружениями, от взаимодействия четырех составляющих: водитель–автомобиль–дорога–окружающая среда зависит безопасность движения. Состояние автомобильных дорог медленно, но сдвигается с мёртвой точки. В стране за пять лет (2020-2025г.г.) планируется построить и реконструировать 12 тысяч километров дорог. В рейтинге стран по качеству дорог Казахстан занял 93-е место из 141.

В 2011 году произошло 12019 ДТП, жертвовали аварий стали 2707 человек, 14 тысяч получили увечья.

За 2012 год погибло 3022 человека и 17488 человек получили ранения различной тяжести при 14168 запротоколированных ДТП.

В 2013 году зафиксировано – 23359 ДТП, в которых погибло – 3037 человек, 29872 человек получили различные травмы. Если среднемировой показатель в 2013 составлял 17,4 на 100 тыс. населения как указано в докладе ВОЗ, то у нас цифра равна 24,2 человека.

В 2014 году количество ДТП составило 20378, число погибших 2585 человек, раненых – 25942 человека.

В 2015 году зарегистрировано 18890 ДТП, из них 17710 совершено по вине водителей, в этих ДТП погибло 2230 человек, остальные по вине пешеходов. Всего погибших за 2015-2453 человека, 24055 человек получили ранения.

В 2016 году (по состоянию по 01.11.2016 г.) по сравнению с 2013 годом количество дорожных аварий снизилось на 5%, а количество погибших на 4 процента. [1]5324 чел, в 2018 – 14416 чел (рост на 6,3 %).

В 2017 году произошло 17019 ДТП, погибло 1155 казахстанцев.

В 2018 году в ДТП погибли 1463 человека, к середине октября 2019 – 1552 человека (рост на 6,1%).

В 2019 году (постоянно на 01.11.19 г.) по сравнению с 2015 годом снижение погибших на 901 чел, раненных – 8731 чел.

Данные по ДТП за 2001-11 годы представлены на рисунке 1. Пик аварийности приходится на 2007 год, когда на дорогах РК погибло 4365 человек.

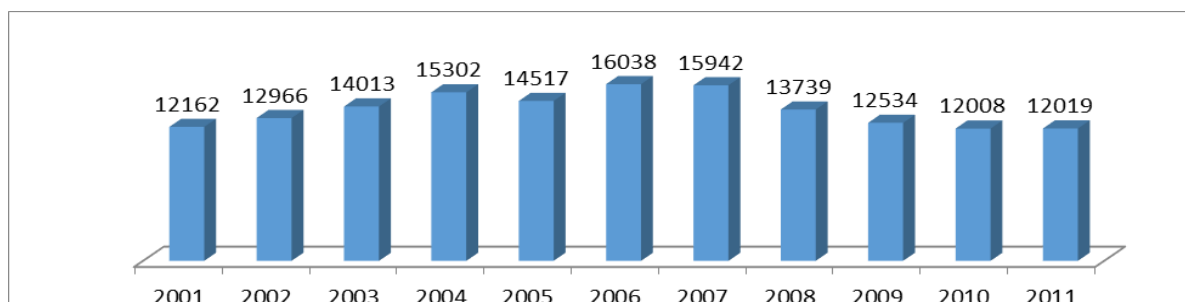


Рисунок 1 - Динамика ДТП за 2001-2011 годы
Figure 1 - Dynamics of road accidents in 2001-2011

В 2020 году в Республике зарегистрировано 13515 ДТП (16614 – за 2019год) в них пострадал 19841 человек (на 19,3 процента меньше, чем за аналогичный 2019 года – 24585). При этом в ДТП погибли 1997 казахстанцев, тогда как за 2019 год – 2405. ДТП за 2020 год в 64% случаев смертельными на дорогах были наезды на пешеходов, опрокидывание автомобилей и встречные лобовое столкновения. А более 86% ДТП по вине водителей, севших за руль в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Свою лепту в улучшение безопасности дорожного движения внесли падения и видеокамеры, их общее число составило 12856 штук, с помощью которых выявлено 2,6 миллиона нарушений ПДД.

Экономический ущерб нашей страны от аварий на дорогах зарубежные эксперты оценивают в семь миллиардов долларов ежегодно.

По состоянию на 10.08.2021 г. произошло 7180 ДТП, это на 15% больше, чем за аналогичный период 2020 года. В них погибло 1017 и получили ранения 9533 человека.

Согласно статистике МВД РК, на каждую тысячу километров наших дорог приходится 39 ДТП. При этом количество случаев со смертельным исходом на трассах республиканского значения превышает показатели в черте города в три раза. [2]

Показатели по ДТП за 2012-2021 годы изображены на рисунке 2.

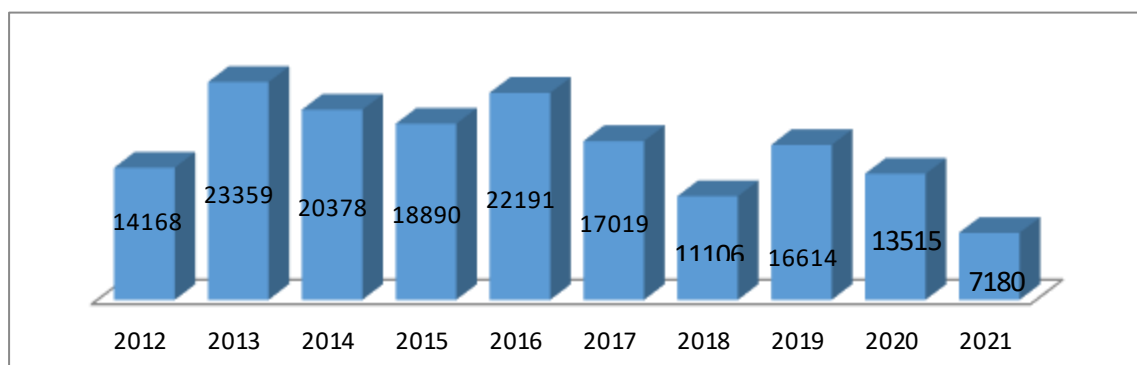


Рисунок 2 - Динамика ДТП за 2012-2021 (10.08.2021) года.
Figure 1 - Dynamics of road accidents in 2012-2021

Только за последние 5 лет в результате ДТП на дорогах республики погибло 13581 человек, нанесли вред здоровью – 111357 человек.

Погибло из ста пострадавших 26 человек. Каждые седьмое ДТП в Республике со смертельным исходом.

Ежегодно в нашей стране автомобильные аварии уносят жизни около трех тысяч человек, каждые три часа один участник ДТП умирает, а семь-восемь получают травмы. Средний возраст погибших всего 39 лет, при этом аварии – первая по значимости причина смерти молодых людей в возрастной категории от 10 до 24 лет. По оценке Всемирного банка, ежегодно казахстанский бюджет теряет из-за ДТП около 1,5 процента ВВП.

Анализируя статистику и состояние безопасности дорожного движения можно определить ряд основных причин и факторов аварийности.

В первую очередь это нарушение правил дорожного движения.

Вызывает нарекания подготовка водителей в автошколах их техническая оснащённость. По данным Казпотребнадзора до 70% водительских прав, выданных в период независимости, являются «криминальными».

Во всех ДТП 90% случаев происходит по вине водителей.

Почти половине жертв аварий лишается жизни потому, что медики к ним не успевают.

Одежда в том числе и детская не снабжается светоотражающими элементами.

Теперь, что касается автомобильного парка Республики Казахстан.

По сведениям Министерства внутренних дел Казахстана у нас в стране по состоянию на 01.02.2021 года зарегистрировано 3,88 млн. авто, из них 3,45 млн легковых автомобилей, автобусов 84 703 единиц..

При ощутимых результатах строительства автодорог за последние десятилетия все равно сохраняются проблемы в отрасли- неудовлетворительное состояние дорог. (37% местных и 21% республиканских), коррупционные риски, недостаток финансирования содержания дорог, качество ремонта, эксплуатация большегрузных транспортных средств с перегрузом, недостаточное обеспечение безопасности и отсутствие сети сервиса.

Общая протяженность автомобильных дорог 128 тыс. км, 97,1 тыс. км общего пользования, из них 23,5 тыс. км автодороги республиканского значения, 73,6 тыс. км областного значения.

И 30,9 тыс.км относятся к местной сети. [3]

Выводы:

Для снижения ДТП и их последствий необходимо:

1. Качественно и в сроки завершать реконструкцию и ремонт автодорог, согласно II Госпрограммы развития инфраструктуры на 2020-2025 г.г.
2. Усиление контроля в сфере подготовки водителей и выдачи прав на вождение авто
3. Модернизация автомобильного парка страны, шире использовать программу по утилизации автомобилей.
4. Развитие улично-дорожной сети и дорожной инфраструктуры с функционированием на них интеллектуальных транспортных систем, сокращения неудовлетворительных участков, соответствие инфраструктуры темпам автомобилизации

ЛИТЕРАТУРА

1. Статданные Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры РК.
2. Статданные Комитета административной полиции МВД РК
3. Беков А.А. Заместитель Председателя Комитета автомобильных дорог МТК РК- Состояние дорожной сети Казахстана: строительство, ремонт и эксплуатация автомобильных дорог республики.- Журнал Международные автомобильные перевозки Казахстана, №4(24), 2010г. С.16-22
4. Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы РК до 2020 года. Указ Президента РК №725 от 13.01.2014г.
5. Организация и безопасность дорожного движения. Материалы X международной научно-практической конференции, посвящённой 85-летию со дня

рождения д.т.н., профессора Л.Г.Резника. том 2. РФ., г.Тюмень, Тюменский индустриальный университет. 16 марта 2017 г. Ибраимов А.К. и другие. Анализ ДТП на автодорогах Республики Казахстан. с.424-429.

УДК 656.11

Zh.N. Aubekerova^a, A.K. Shakhshina^b, G.K. Dakarim^c

Karaganda University of Kazpotrebooyuz, Karaganda, Kazakhstan

^azh.aubekerova@keu.kz, ^ba.shakhshina@keu.kz, ^cg.dakarim00@keu.kz

ANTI-STIMULATION" OF CAR TRIPS ON THE EXAMPLE OF EUROPEAN COUNTRIES

Abstract. The article discusses measures to reduce the number of car trips in European countries. The influence of these measures on the traffic congestion of the transport and road network is also analyzed. The experience of the development of public transport is given. Measures to reduce the number of cars are proposed. Measures are proposed to encourage travel by public transport.

Keywords: traffic jams, public transport, transport system, transportation, urban environment.

Аңдатпа. Мақалада Еуропа елдеріндегі автомобиль сапарларының санын азайту шаралары қарастырылады. Сондай-ақ, келтірілген шаралардың көлік-жол желісінің жүктелуіне әсері талданады. Қоғамдық көлікті дамыту тәжірибесі келтірілген. Автомобильдер санын азайту бойынша шаралар ұсынылды. Қоғамдық көлікте сапарларды ынталандыру шаралары ұсынылады.

Кілттік сөздер: автомобиль кептелісі, қоғамдық көлік, көлік жүйесі, тасымалдау, қалалық орта.

Аннотация. В статье рассматриваются меры по снижению количества автомобильных поездок в странах Европы. Также анализируется влияние приведенных мер на загруженность транспортно-дорожной сети. Приведен опыт развития общественного транспорта. Предложены меры по снижению количества автомобилей. Предлагаются меры по поощрению поездок на общественном транспорте.

Ключевые слова: автомобильные заторы, общественный транспорт, транспортная система, перевозки, городская среда.

A sign of a liveable city is the combination of a healthy economy and stable social relations with a humanitarian-oriented urban environment, which is practically unattainable in "car-dependent" cities.

Transport planners from Germany, Switzerland, the Netherlands, Belgium, Sweden and a number of other countries, as well as from cities such as Singapore, Stuttgart, Vancouver and Vienna, have come to a unanimous recognition of the fact that cities with automobile dominance cannot be comfortable to live in.

On the way to the formation of a balanced transport system, where public transport and pedestrian communications dominate, and congestion becomes not the norm, but an exception to the rule, cities should apply two sets of policy measures:

- promoting (stimulating, encouraging) the use of public transport by improving the quality of mass transportation, in particular, ensuring the independence of the operation of routes and lines of public transport from the level of loading of the road network;
- countering (reducing attractiveness, antistimulation) car trips through regulatory, pricing and planning measures.

Measures to stimulate the use of public transport are not only to improve the quality of its services, but also to create conditions for maximum convenience and attractiveness of pedestrian