

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»
Автомобильно-дорожный институт
Кафедра «Организация и безопасность движения»

Утверждаю:

Зав. кафедрой

(подпись, инициалы, фамилия) И.Е. Ильина

« ____ » _____ 2017 г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к выпускной квалификационной работе на тему

Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике
Туркменистан _____
(наименование темы)

Автор ВКР Мустакова Мавлюда Шайыкулыевна
(подпись, инициалы, фамилия)

Обозначение 2069059 Группа ТТП-42
Направление 23.03.01 «Технология транспортных процессов»
Руководитель проекта _____ Ильина И.Е.
(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Консультанты по разделам
Технологический раздел
наименование раздела _____ Ильина И.Е.
(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Экономический раздел
наименование раздела _____
(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Раздел безопасности жизнедеятельности
наименование раздела _____
(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Графическая часть
наименование раздела _____ Ильина И.Е.
(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Нормоконтроль _____ И.Е. Ильина

Пенза 2017 г.

Министерство образования и науки Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»

Автомобильно-дорожный институт

Кафедра «Организация и безопасность движения»

Утверждаю:
Зав. кафедрой

(подпись, инициалы, фамилия) И.Е. Ильина

число месяц год

ЗАДАНИЕ НА ВКР

Студент Мустакова Мавлюда Шайыкулыевна _____

Группа ТПП-42 _____

Тема Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан _____

утверждена приказом по Пензенскому ГУАС № 06-09-322 от 1.12.2016 г.
число месяц год

Срок представления ВКР к защите _____ июня 2017 г.
число месяц год

I. Исходные данные

Статистические данные аварийности по республике Туркменистан

II. Содержание расчетно-пояснительной записки

1. Анализ аварийности на автомобильном транспорте
2. Основные сведения об особенностях дорожного движения в Туркменистане
3. Пути повышения безопасности дорожного движения в республике Туркменистан
4. Системы оказания неотложной медицинской помощи пострадавшим в ДТП

III. Перечень графического материала

- 1 Анализ аварийности на автомобильном транспорте.
- 2 Пассажирские перевозки в Туркменистане. Грузовые перевозки в Туркменистане. Автомобильные дороги Туркменистана.
3. Транспорт Туркменистана.
- 4 Профессионализм водителей в Туркменистане. Создание интерактивной карты дорог.
5. Навигационная карта дорог. Реконструкция дорог.
6. Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей.

Руководитель проекта _____ / Ильина И.Е. /
подпись, дата, инициалы, фамилия

Консультанты по разделам:

<u>Технологический раздел</u>	_____	<u>Ильина И.Е.</u>
<u>Экономический раздел</u>	_____	_____
<u>Раздел БЖД</u>	_____	_____
<u>Графическая часть</u>	_____	<u>Ильина И.Е.</u>

Задание принял к исполнению _____ 2017г. _____
подпись, дата инициалы, фамилия

Аннотация

Выпускная квалификационная работа выполнена на тему «Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан». Содержит 57 страниц машинописного текста, список использованных источников из 23 наименований.

В первой главе представлен анализ аварийности на автомобильном транспорте по республике Туркменистан.

Во второй главе выделены основные причины аварийности – неудовлетворительное состояние дорог, профессионализм водителей, неисправное состояние автомобилей.

В третьей главе представлены меры по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий и аварийности в целом проводимые на государственном уровне.

В четвертой главе приведены сведения о системе оказания медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия с учетом специфики страны.

Подп. и дата	Взам. инв. №	Инв. № дубл.	Подп. и дата	ВКР-2069059-23.03.01-130700-17				
Инв. № подл.	Ли	Изм.	№ докум.	Подп.	Дата	Лит	Лист	Листов
	Зав.кафед	Ильина И.Е.						
	Руководит	Ильина И.Е.						
	Консульт.							
	Н. контр.	Ильина И.Е.						
	Студент	Мустакова М.Ш.						

ПГУАС, Автомобильно-дорожный институт, ТТП-42

Содержание

Введение

1. Анализ аварийности на автомобильном транспорте в Туркменистане
 2. Анализ возможных причин аварийности на автомобильном транспорте в Туркменистане
 - 2.1 Основные сведения об особенностях дорожного движения в Туркменистане
 - 2.1 Автомобильные дороги Туркменистана
 - 2.2 Автомобильный транспорт Туркменистана
 - 2.3 Профессионализм водителей в Туркменистане
 3. Пути повышения безопасности дорожного движения в республике Туркменистан
 - 3.1 Закон Туркменистана о безопасности дорожного движения
 - 3.2 Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств
 - 3.3 Семинары по совершенствованию профессиональных навыков в вопросах управления дорожным движением и обеспечения безопасности на дорогах
 - 3.4 Система информатизации автомобильных дорог
 - 3.4.1 Создание интерактивной карты автомобильных дорог Туркменистана
 - 3.4.2 Навигационная карта туркменских дорог
 - 3.4.3 Реконструкция дорог
 - 3.5 Месячник безопасности движения в Туркменистане
 - 3.6 Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения
 - 3.7 Долгосрочные ожидаемые результаты
 4. Системы оказания неотложной медицинской помощи пострадавшим в ДТП
- Заключение
- Список использованных источников

Введение

Недостаточный потенциал управления безопасностью движения, плохое состояние дорог, ненадежность автомобилей, неправильное поведение водителей, отсутствие системного контроля за соблюдением законодательства в области безопасности дорожного движения – все это, наряду с резким увеличением количества автотранспортных средств, обуславливает стремительный рост травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Основная часть пассажирских и грузовых перевозок приходится на автомобильные дороги (например, в Европейском союзе, соответственно, около 80 и 50%). Рост доходов во многих развивающихся странах привел к увеличению числа автотранспортных средств и объемов дорожного движения, однако потенциал управления безопасностью дорожного движения, дорожно-транспортная инфраструктура и контроль за соблюдением правил, обеспечивающих безопасность движения, отставали от этих процессов. В результате, дорожно-транспортный травматизм (ДТТ) стал одной из главных проблем здравоохранения во многих странах, в том числе в странах Азии. Каждый год во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях гибнут 1,3 млн людей и 50 млн получают травмы.

К 2030 г. число этих жертв может удвоиться вследствие роста автомобилизации и урбанизации в странах Азии.

В течение двух последних десятилетий в странах Центральной Азии наблюдался стремительный рост числа легковых автомобилей на дорогах. В Содружестве Независимых Государств (СНГ) количество легковых автомобилей на 1000 жителей увеличилось на 120% – с 64 в 1990 году до 141 в 2003 году.

Однако в большинстве стран Азии количество автомобилей все еще значительно ниже показателя, типичного для Западной Европы: 400–600 автомобилей на 1000 жителей. Все более активное использование

индивидуального автотранспорта для передвижения в странах Азии приводит к замедлению роста автобусного парка (Eurostat 2007). Во многих странах Азии, особенно в СНГ, автотранспортные средства, как правило, бывают старыми и не отвечают стандартам безопасности. Проблему усугубляет трансграничная торговля автомобилями, которые в Западной Европе считаются слишком ненадежными, устаревшими или загрязняющими окружающую среду. Протяженность автомобильных дорог (в тыс. км) и автомагистралей (в км) также увеличилась по сравнению с 1990-ми годами: соответственно, на 18% и 157% в СНГ. Несмотря на то, что, начиная 1990-х годов, в дорожно-транспортную инфраструктуру направляется большой объем инвестиций, в некоторых странах СНГ эта инфраструктура плохо содержится и испытывает нехватку капиталовложений. В СНГ ежегодный пробег автотранспортных средств на душу населения составляет 800 км, а в Западной Европе – более 12 000 км.

В большинстве стран Азии смертность в результате дорожно-транспортного травматизма возрастает, хотя эти страны имеют меньший парк автомобилей и относительно небольшой пробег автотранспортных средств на душу населения. Смертность в результате ДТТ в странах Азии увеличивается на 8–39%. В странах Азии, где ДТТ уже является одной из 10 основных причин смертности, по оценкам, было зарегистрировано 80 тысяч погибших в ДТП. Помимо гибели людей, ущерб, понесенный обществом в связи с ДТТ в странах Азии, также включает свыше 800 тысяч случаев травматизма без смертельного исхода.

1. Анализ аварийности на автомобильном транспорте в Туркменистане

По площади Туркменистан занимает 53-е место в мире - 491 200 км². Из них водной поверхности. 4,9%. Население по оценке 2013 года составляет 5 240 502 чел. Плотность 10 чел./км².

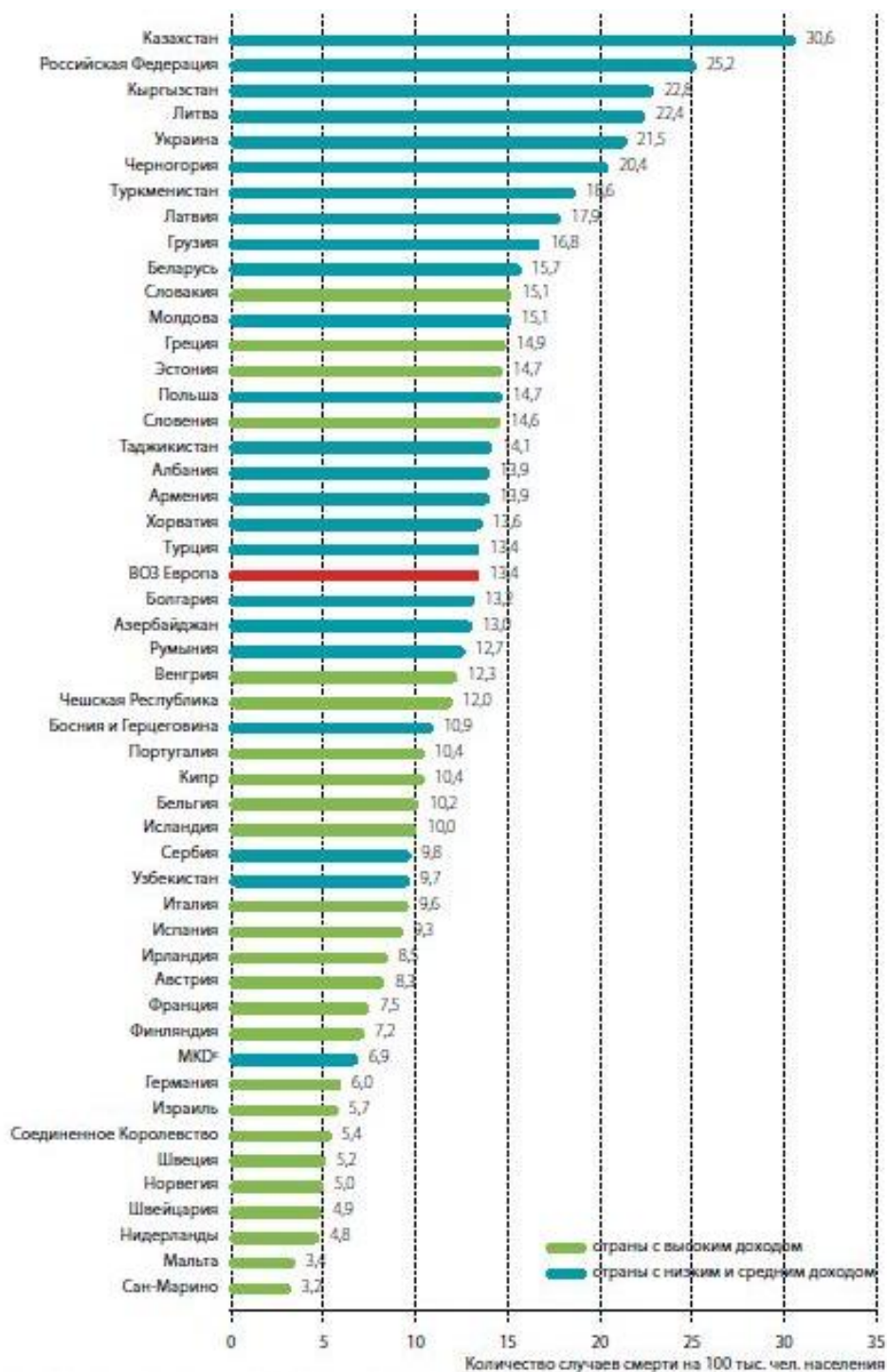


Рис. 1.1 Показатели смертности от ДТП на 100 тыс. человек населения, по данным ВОЗ, 2009 г. [1]

В базе данных Европейской комиссии ООН о дорожно-транспортных происшествиях представлены индикаторы тяжести ДТП по странам СНГ, хотя и не все в полном объеме (по годам и странам).[2]

Значение наиболее распространенного показателя – числа погибших в результате ДТП на 1 миллион человек постоянного населения – составляло в 2010 году от 54 в Таджикистане до 187 в России.

Наиболее низкие значения показателя отмечались в Таджикистане, где число погибших в результате ДТП снизилось с 93 в расчете на миллион жителей в 1995 году до 54 в 2010 году, а также в Узбекистане, где оно оставалось почти стабильным на уровне чуть выше 80 погибших на миллион человек. В отличие от этих двух стран с быстрым ростом населения, в Азербайджане, Киргизии и Туркмении значение показателя в отдельные годы возрастало при достаточно быстром увеличении численности населения. В последние два-три года снижение показателя отмечалось в большинстве стран СНГ.

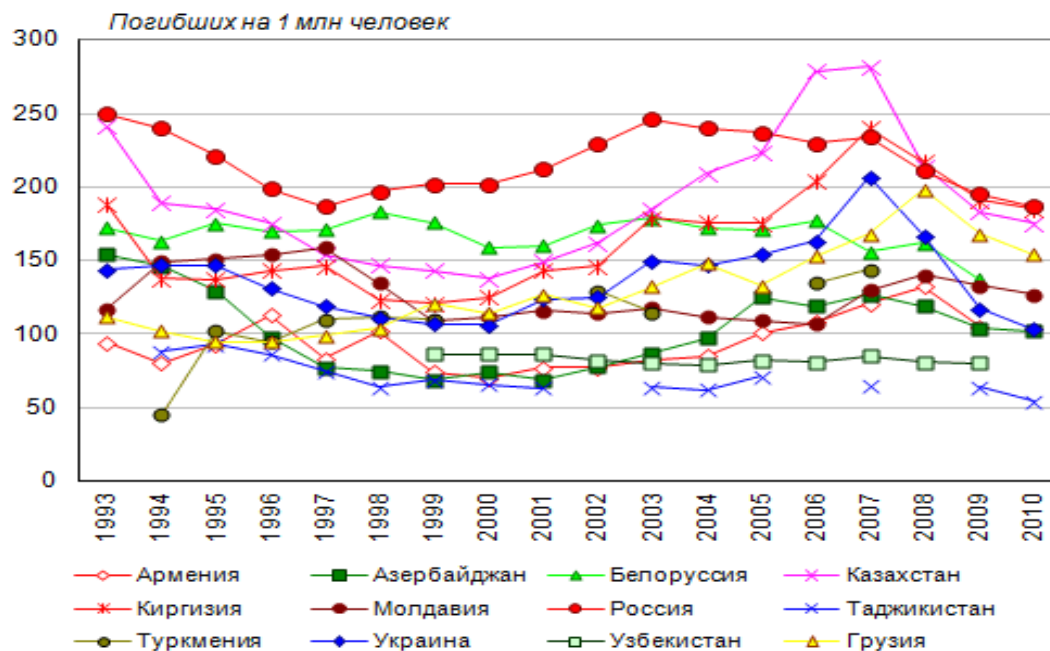


Рис. 1.2. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в странах СНГ, 1993-2010 годы, в расчете на 1 миллион человек постоянного населения

Число раненных в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 1 миллион человек постоянного населения также было выше всего в России, и лишь в 2008-2009 годах первенство переходило к Грузии, вышедшей в 2008 году из состава СНГ (рис. 1.3). В 1999 году, для которого имеются данные по всем странам СНГ, значение показателя составляло от 285 раненных в ДТП на миллион жителей в Таджикистане до 1224 в России. В 2001-2007 годах значение показателя быстро росло в России (до 2056 в 2007 году), Грузии (до 2067 в 2008 году), а также на Украине (до 1695 в 2007 году). В 2009 году число раненных в ДТП в расчете на миллион жителей составляло от 257 в Таджикистане до 1887 в Грузии. Наиболее низкие значения показателя на протяжении рассматриваемого периода отмечались, как и по числу погибших в ДТП, в Таджикистане, а кроме того, в Туркмении и Азербайджане (от 300 до 450 на 1 миллион человек).

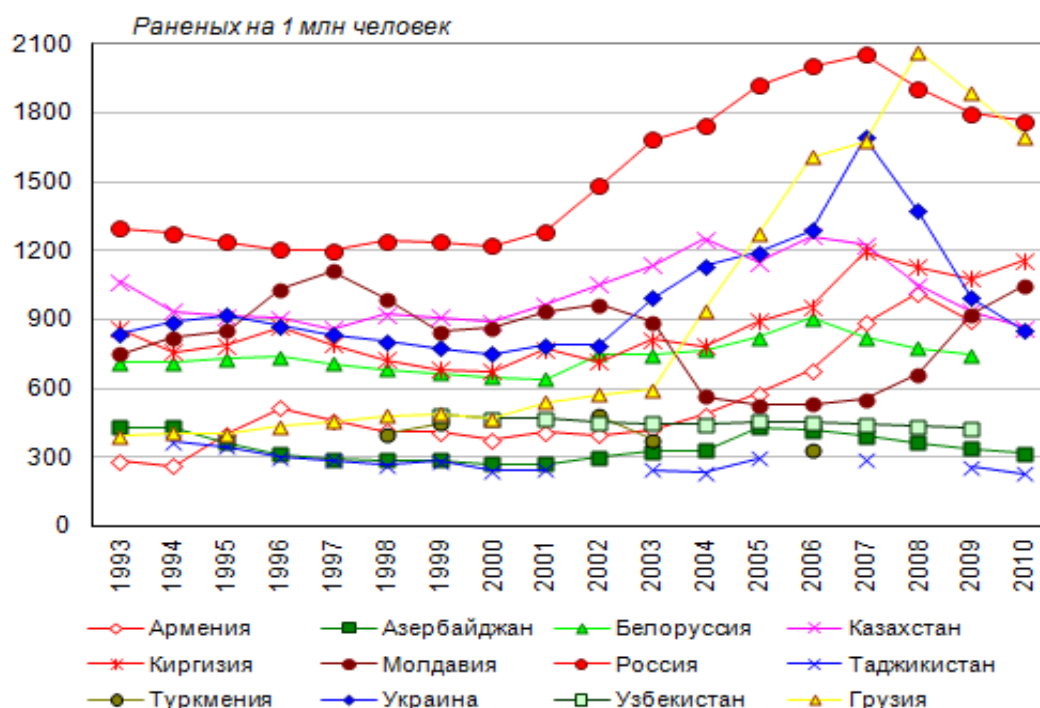


Рис. 1.3 Число раненных в дорожно-транспортных происшествиях в странах СНГ, 1993-2010 годы, в расчете на 1 миллион человек постоянного населения

По степени тяжести дорожно-транспортных происшествий Россия, Грузия, Украина и Молдавия оказались в лучшем положении, а на первое место вышел Азербайджан – 340 погибших на 1000 ДТП против 133 в России и 134 в Грузии (рис. 1.4).

В 1999 году, для которого данные имеются по всем странам СНГ, значение показателя варьировалось от 148 погибших в результате ДТП на 1000 ДТП в Молдавии до 302 в Грузии и различия между странами были минимальными. В 2009 году значение показателя составляло от 135 в Грузии и 136 в России до 333 в Азербайджане. Возможно, выше оно было в Туркмении (356 погибших на 1000 ДТП в 2003 году).

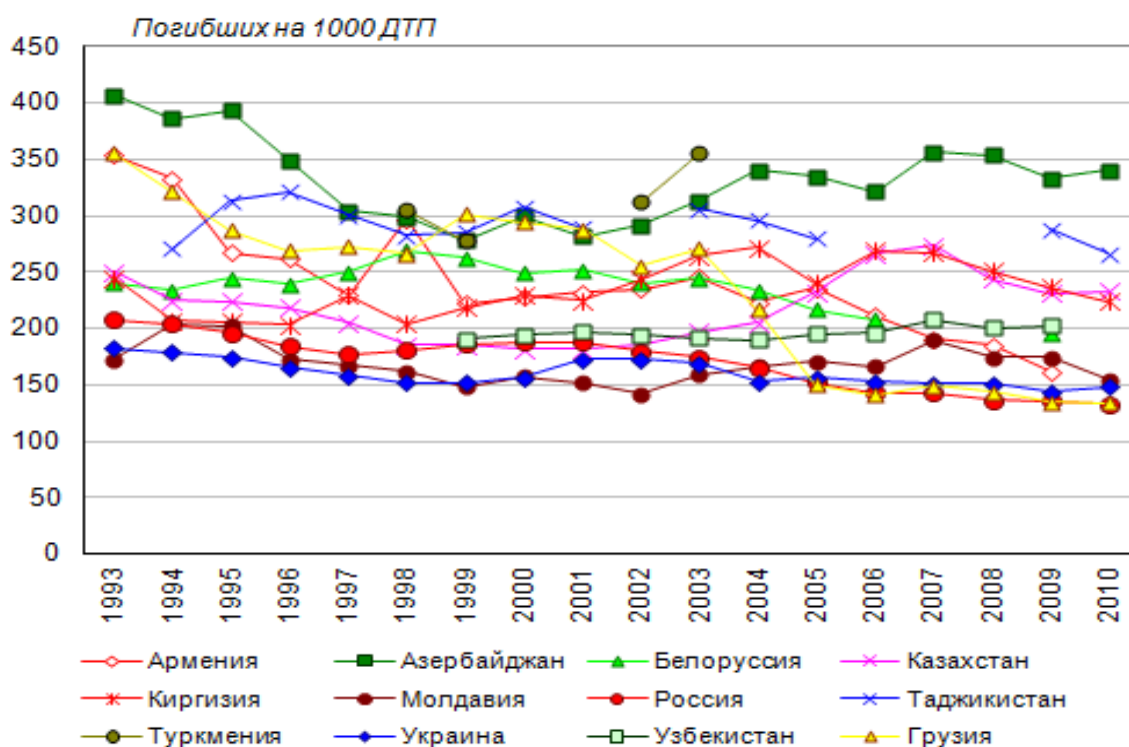


Рис. 1.4 Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в странах СНГ, 1993-2010 годы, в расчете на 1000 ДТП

К сожалению, почти по половине стран данные за последние годы отсутствуют, а в 1990-е годы значение показателя практически не опускалось ниже уровня 100 погибших в результате ДТП на 100 тысяч пассажирских автомобилей.

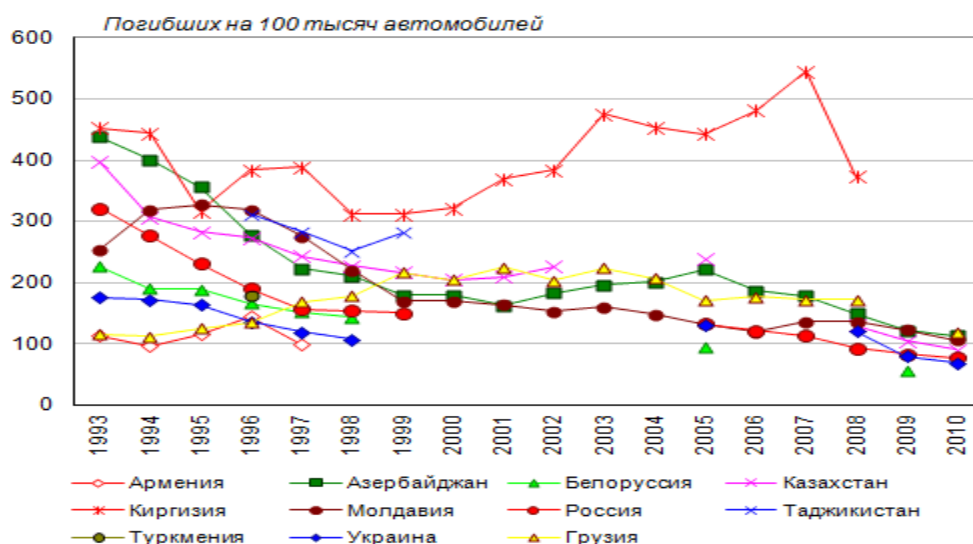


Рис. 1.5 Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в странах СНГ, 1993-2010 годы, в расчете на 100 тысяч пассажирских автомобилей

По числу раненных в ДТП в расчете на 100 тысяч пассажирских автомобилей первенство также удерживает Киргизия (до 2709 в 2007 году), которую в 2000-е годы стремительно догоняла Грузия (рис. 24). Если в первой половине 1990-х годов самые низкие значения показателя отмечались в Грузии и Армении, то в последние годы - в Белоруссии (308 раненных в ДТП на 100 тысяч пассажирских автомобилей в 2009 году) и Азербайджане (352 в 2010 году).

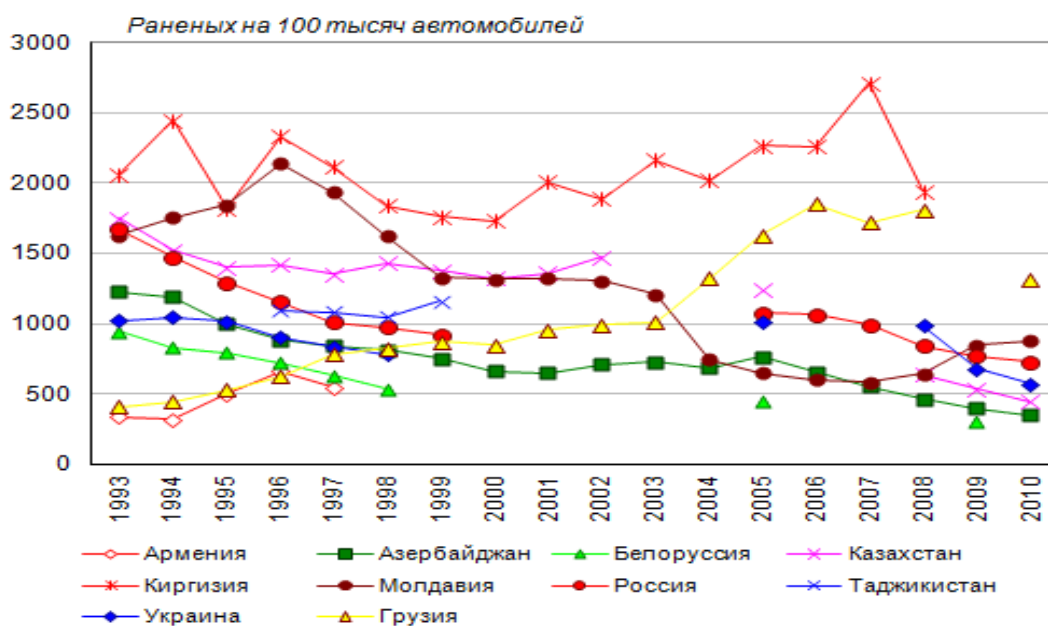


Рис. 1.6 Число раненных в дорожно-транспортных происшествиях в странах СНГ, 1993-2010 годы, в расчете на 100 тысяч пассажирских автомобилей

В новом докладе Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о состоянии безопасности дорожного движения в мире на 2015 год процент смертности в дорожно-транспортных происшествиях в Казахстане выше, чем в других странах Центральной Азии [3]. В Туркменистане этот показатель составлял 17,4.



Рис. 1.7. Количество погибших в ДТП на 100 тысяч граждан по данным ВОЗ, 2015 г

Таблица 1.1

Гибель людей в ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения, 2007 год [4]

Страна	Уровень смертности на дорогах, %
Албания	5
Армения	6
Азербайджан	3
Беларусь	13
Казахстан	3
Молдова	17
Таджикистан	5
Турция	2
Туркменистан	7

За первое полугодие 2016 года число дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Туркмении уменьшилось на 16,4%, количество погибших в результате ДТП людей - на 14,3%, а получивших увечья, травмы - на 10%.

Улучшение этих показателей связывают не только с повышением качества автомобильных дорог в республике (новые трассы здесь прокладывают исключительно по международным стандартам), но и с передачей функций Дорожной полиции МВД в ведение Минобороны, где была создана Служба государственного дорожного надзора (СГДН). Уже первые месяцы деятельности СГДН, где обязанности бывших автоинспекторов исполняют военнослужащие срочной службы, прошедшие специальную подготовку, показали, что на дорогах Туркменистана стало больше порядка, резко сократилось взяточничество, увеличились суммы взимаемых штрафов. Так, за полугодие в стране на нарушителей правил дорожного движения наложено штрафов на сумму 21 млрд. 764 млн. манатов, что почти на 9,5 млрд. манатов превышает сумму штрафов за аналогичный период минувшего года. Нужно отметить, что минимальный штраф за нарушение ПДД в Туркменистане составляет пять манатов (около двух долларов).

Отмечу также, что в Туркменистане все сведения относительно погибших и пострадавших в результате ДТП людей являются государственной тайной. Власти не афишируют эти сведения. СМИ практически ничего не сообщают о многочисленных автоавариях, как в других странах. О масштабах беды знают только те, в чьи дома она стучится.

2. Анализ возможных причин аварийности на автомобильном транспорте в Туркменистане

2.1 Основные сведения об особенностях дорожного движения в Туркменистане

Дорожные налоги, оплата проезда по основным магистралям не применяются.

В соответствии с законом Туркменистана «О страховании» все автотранспортные средства, в том числе временно ввозимые, в обязательном порядке должны быть застрахованы.

Лица, прибывшие в Туркменистан на автотранспортных средствах, зарегистрированных за его пределами, считаются застрахованными если они:

- владеют международными страховыми документами, признанными Туркменистаном;
- заключили договоры обязательного страхования в соответствии с двусторонними соглашениями между агентством «Туркменгосстрах» и страховыми организациями стран регистрации автотранспортных средств.

Владельцы российского водительского удостоверения допускаются к управлению автомобилем.

Оформить полис как автогражданской ответственности, так и добровольного страхования можно только в территориальных отделениях государственного агентства «Туркменгосстрах», либо на границе непосредственно при въезде в страну.

Размер страховых платежей зависит от типа автотранспортного средства, размера ответственности. В среднем, такие платежи не превышают 100 \$ США.

Для владельцев автотранспортных средств других государств, въезжающих на территорию Туркменистана, устанавливается франшиза по каждому типу автотранспортного средства в размере 300 долл. США.

В случае продления визы, продлению подлежит и полис автогражданской ответственности.

Его продление производится в пункте первоначального пересечения границы.

Действия в случае ДТП в Туркменистане примерно такие же как и в Российской Федерации, то есть вызов сотрудника автоинспекции, составление протокола, разбирательство, урегулирование инцидента в страховой компании и т.д.

Основные марки бензина: Аи-92 (0,52 маната) и Аи-95 (0,62 маната). 1 манат=0,57\$

Проблем со стоянками и парковками в Ашхабаде не существует. Платные стоянки в городе в основном находятся рядом с рынками и базарами (стоимость 0,20 манат независимо от времени парковки). Стоянки около гостиниц, крупных торговых центров, учреждений бесплатны.

За период с 2006 по 2014 годы пассажирские перевозки в Туркменистане увеличились на 525 млн пассажиро-километров. Среднее значение составило 1,63 тыс. млн пассажиро-километров. Среднегодовой темп роста пассажирских перевозок в Туркменистане за этот период составил 3,88%. Максимальный рост пассажирских перевозок в Туркменистане за период с 2006 по 2014 гг. был зафиксирован в 2007 году: 149 млн пассажиро-километров. Максимальное значение пассажирских перевозок в Туркменистане было достигнуто в 2010 году: 1,81 тыс. млн пассажиро-километров, минимальное наблюдалось в 2005 году: 1,29 тыс. млн пассажиро-километров. [5]

В крупных городах, таких как Мары и Ашхабад, хорошо работает городской транспорт, автобусы ходят до 23.00, цена 20 копеек. В центре Ашхабада много остановок с климатизацией и ТВ внутри. [6]



Фото 1 Остановка общественного транспорта. Областная дорога

Таблица 2.1

Темпы роста основных показателей работы пассажирского транспорта

за 2015 год, в % к 2014 году	Перевозки пассажиров	Пассажирооборот
Всего	103,5	102,8
автомобильный	103,5	103,3
железнодорожный	100,1	100,2
воздушный	100,1	100,2
водный	114,3	137,6

Таблица 2.2

Темпы роста основных показателей работы грузового транспорта [7]

за 2015 год, в % к 2014 году	Перевозки грузов	Грузооборот
Всего (без трубопроводного транспорта)	104,7	100,3
из них:		
автомобильный	105,4	106,2
воздушный	102,7	100,2
водный	105,1	100,1

Таблица 2.3

Темпы роста основных показателей работы транспорта за 2016 год, в %
к 2015 году

Вид транспорта	Перевозка грузов	Грузооборот
Всего (без трубопроводного транспорта)	1,9	0,3
из них автомобильный	2,2	5,7

Таблица 2.4

Темпы роста основных показателей работы пассажирского транспорта
за 2016 год, в % к 2015 году

Вид транспорта	Перевозка пассажиров	Пассажирооборот
Всего	1,1	1,9
из них автомобильный	1,1	1,6

Таблица 2.5

Оборот торговли по видам экономической деятельности за 2016 год

Вид экономической деятельности	Объем, млн манатов	Темп прироста в % к 2015 году
Всего	50325,3	16,7
В том числе:		
оптовая и розничная торговля автомобилями и мотоциклами, ремонт автомобилей и мотоциклов	591,3	11,9
В том числе		
розничная торговля автомобилями и мотоциклами	115,4	6,9
оптовая торговля автомобилями и мотоциклами	84,9	29,9
ремонт автомобилей и мотоциклов	391,0	10,1

2.1 Автомобильные дороги Туркменистана

Одной из возможных причин аварийности с тяжелыми последствиями в Туркменистане можно выделить состояние автомобильных дорог между населенными пунктами.

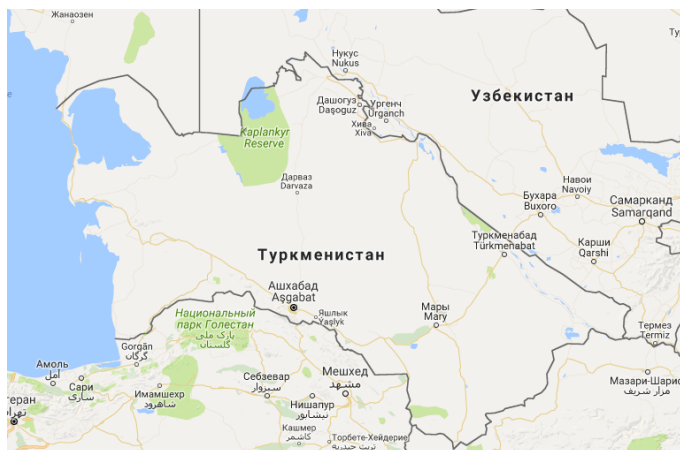


Рис. 2.1 Основные дороги Туркменистана



Фото 2.2 Состояние дорог между населенными пунктами

Например: На автотрассе Ашхабад – Мары – Туркменабат, протяженностью около 800 километров, практически ежедневно происходят дорожно-транспортные происшествия, в том числе с человеческими жертвами. [8]

В 2012 году только в начале августа произошли 2 ДТП, жертвами которых стали более 20 человек. Одно из ДТП произошло с участием такси (3 человека погибли) - попало в яму на участке дороги между Мары и Тедженом. Другое ДТП – столкновение рейсового автобуса с легковым автомобилем. В данном ДТП почти все пассажиры автобуса (по разным данным от 12 до 18 человек) сгорели. Сейчас между селом Авдал и райцентром автобусного сообщения нет.

Есть дороги (например, на участке дороги между Каахка и Тедженом - около 100 км.) где из-за их неудовлетворительного состояния (ямы, «гармошки», ухабы и рытвины) можно ехать не более 40 км/час.

Причиной такого состояния трассы многие называют ее чрезмерно интенсивную эксплуатацию.

В качестве самостоятельного регулирования у местных жителей занятых перевозками по маршруту Ашхабад - Мары, Мары - Ашхабад есть негласный закон «после шести или семи не ездить».

Дорога Чарджоу — Ашхабад построенная в 50-е годы является для Туркменистана стратегической.[8] Сухой климат поддерживает состояние дороги. Иногда из-за проседания участков дорога засыпается песком.

В качестве недостатка можно отметить отсутствие или недостаточное количество пунктов ГАИ, отдыха, дорожных знаков, также нет определенных мест пересечения дороги животными.

2.2 Автомобильный транспорт Туркменистана

По статистике, многие туркменские граждане приобретали автомобили с пробегом.

В 2003 году наблюдался всплеск количества ДТП с участием автобусов. Причиной этому послужил ввоз в страну праворульных автомобилей (Toyota, Nissan), т.к. все междугородние перевозки осуществлялись на данных микроавтобусах. [8]

С 2008 года только с участием китайских грузовиков одной марки в Туркмении произошло 160 дорожно-транспортных происшествий. Столь большое количество ДТП связывают с техническими характеристиками этой марки грузовика, которые не соответствуют местным климатическим условиям.

За последние десять лет в Туркменистан было завезено более полумиллиона автомобилей, возраст которых на тот момент превышал 15 лет. В основном это старые «Opel» из Германии и «Toyota» из Эмиратов. [11]



В качестве административных мер по регулированию дорожного движения можно привести следующие распоряжения для таможенных органов (официальных постановлений нет). [12]

- с 2007 года запрещен ввоз и эксплуатация автомобилей с правосторонним рулем;
- с 2009 года запрещен ввоз и эксплуатация спортивных и двухдверных автомобилей;
- с 2010 года введен запрет на ввоз легковых автомобилей объемом двигателя свыше 3,5 литра;
- с 2013 года введен запрет на ввоз авто с тонированными стеклами;
- с 2015 года запрещен ввоз автомобилей черного цвета — «несоответствие черного цвета погодным условиям Туркменистана».

- с 2015 запрещен ввоз автомобилей объемом двигателя менее 1300 куб. см;

- 2015 ограничения на ввоз автомобилей без подушек безопасности

Данные ограничения повлекли некоторые неудобства для автолюбителей.

Более 150 автомобилей, преимущественно ВАЗ-2107 светлых оттенков, уже больше полугода стоят в нейтральной зоне на переходе «Темир-баба».



Фото 2.3. Нейтральная зона на границе с Казахстаном

Кроме того, практиковался запрет использовать сигнал и в качестве наказания – лишение прав управления автомобилем.



Фото 2.4 Автомобили на улично-дорожной сети в Туркмении

Нужно отметить, что ряд ограничений в той или иной мере существует и в России.

Если провести анализ приобретения новых автомобилей, то по данным автопроизводителей, жители Туркменистана чаще всего покупают автомобили производства Кореи и Японии. На первом месте по продажам в

Туркменистане Hyundai, на второй ступеньке - Nissan, третье место заняла Toyota.

Однако, на рынке появился китайский автомобиль Lifan российской сборки. Lifan Motors предлагает представительные кроссоверы X50 и X60. Специалисты также делают ставку на седан Solano.

По данным Lifan, в 2014 году в Туркменистане было продано только 426 легковых автомобилей различных марок, то есть объем рынка пока небольшой. Объем рынка в 2015 году увеличился всего на 15%.

Таким образом, ввиду дорогой цены зарубежных автомобилей, на рынок необходимо вывести сравнительно не дорогие модели.

2.3 Профессионализм водителей в Туркменистане

Водительские права, выданные в Российской Федерации действительны в Туркменистане в соответствии с Венской Конвенцией 1968 года. 150 стран, включая Туркменистан и Россию, подписали этот международный документ.

Граждане Туркменистана или граждане других стран, находящиеся на территории Туркменистана, имеют право управлять транспортными средствами, если они являются обладателями водительских прав, выданных в одной из стран – подписантов Венской Конвенции о дорожном движении 1968 года.



Фото 2.5 Вид прав на управление транспортным средством

Для повышения качества подготовки водителей автошколы Туркменистана предлагают индивидуальное обучение и частных инструкторов вождения.

Уроки вождения с частным инструктором, хоть и дороже на порядок, но считаются эффективным и быстрым способом научиться управлять автомобилем. Инструктор не просто дает советы, но и делится собственным опытом, который у опытного автоинструктора превышает 10 лет. В работе с инструктором есть масса преимуществ. Например, занятия можно проводить в любое время дня, и даже на выходных. Такая возможность необходима тем, кто работает и не может с утра посещать занятия в школе по вождению. Также можно обговорить интенсивность занятий.

Также частный инструктор выступает как своеобразный психолог, который должен помочь преодолеть страх перед дорогой. Только профессиональный педагог-инструктор способен психологически помочь своему ученику. Ученику должно быть комфортно находиться рядом с инструктором, иначе, если возникла какая-либо неприязнь, обучение пройдет в пустую. Занятия можно проводить как на автомобиле инструктора, так и на автомобиле ученика, так как главной задачей частных уроков является привыкание к автомобилю. А процесс отвыкания от автомобиля инструктора может занять лишнее время и потратить лишние силы. [13]

В Туркменистане правостороннее движение. Национальные правила дорожного движения по многим параметрам приближены к международным требованиям.

Основной скоростной режим в городах — не более 60 км/час, на основных магистралях — не более 110 км/час.

Дорожное движение в стране имеет свои особенности. Новичку на туркменских дорогах рекомендуется обратить особое внимание на опасность «подрезаний», поворотов направо или налево из неразрешенных рядов, проездов на запрещающие знаки и сигналы светофора, двойных и запрещенных обгонов справа.

Для местных водителей характерно не обозначать начало движения, перемещения по дороге, поворотов, остановки.

Есть также проблемы с соблюдением рядности.

Пешеходам рекомендуется при пересечении дорог убедиться, что водители снизили скорость либо останавливаются перед пешеходами.

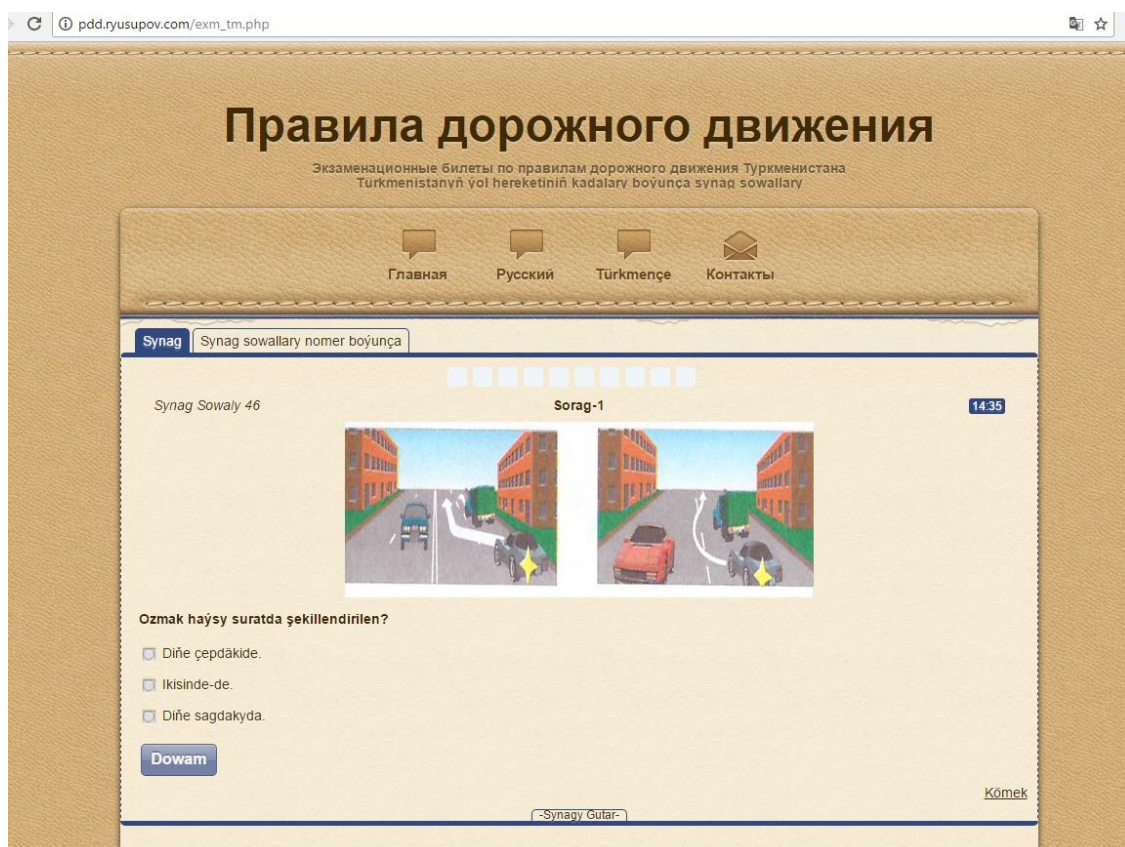


Фото 2.7 Тестовые задания по ПДД [14]

В соответствии с европейским докладом о состоянии безопасности дорожного движения [23] число автомобилей в личном владении граждан Туркменистана на 1 тыс. чел. населения составляет 80,9 тс.

Показатель	Наличие/отсутствие
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Особенности национального законодательства	
Местные власти имеют право устанавливать более строгие ограничения	Нет

Ограничения скорости зависят от типа т. с.	Нет
Предельная скорость движения (км/ч): В городских районах В сельских районах На автомагистралях	60 90 110
Закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	Да
Факт управления т. с. в состоянии алкогольного опьянения определяется на основе: предельно допустимого УСАК – для всего населения содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе Медиц. Освидетельствования	Да Да Да
УСАК для всего населения УСАК для молодых или начинающих водителей УСАК для профессиональных и коммерческих водителей	0,05 г/дл 0,05 г/дл 0,05 г/дл
<i>Механизмы правоприменения законодательства об управлении т. с. в состоянии алкогольного опьянения</i>	
Выборочное тестирование дыхания	Да
Посты дорожно-патрульной службы	Да
Тестирование дыхания всех водителей – участников ДТП	Да
Анализ крови всех водителей – участников ДТП	Да
Закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов	Да
Распространяется на всех, кто пользуется мотоциклом	Да
Распространяется на все типы мотоциклов	Нет
Исключения из применения законодательства	Нет
Утверждены стандарты шлемов	Нет
Закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих передние сиденья	Да
Распространяется на всех лиц, занимающих задние сиденья	Нет, принудительное правоприменение касается: только лиц, занимающих передние сиденья
Закон, предписывающий использование удерживающих устройств для детей в автомобилях	Нет
<i>Экспертиза уровня безопасности дорожного</i>	

<i>движения</i>	
Обязательная государственная экспертиза всех новых проектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
<i>Развитие альтернативных видов транспорта</i>	
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде Инвестиции в сооружение велосипедных дорожек Инвестиции в сооружение пешеходных дорожек Меры по ограничению дорожного движения Инвестиции в развитие велосипедного транспорта Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет информации
Национальная политика, пропагандирующая пользование общественным транспортом	Да
Субсидирование цен на общественный транспорт	Да
Уменьшение интервалов движения и расширение охвата населения общественным транспортом	Да
Отрицательные стимулы для использования личного автотранспорта	Нет
<i>Регулирование в отношении транспортных средств</i>	
Обязательное автострахование	Да
Периодические технические осмотры: легковых автомобилей моторизованных 2- или 3-колесных т. с. микроавтобусов и автофургонов грузовых автомобилей автобусов	Да Да Да Да Да
Зарегистрированные транспортные средства Общее количество (2008 г.) -651 564 Легковые автомобили -62% Моторизованные 2- или 3-колесные т. с. - 18% Грузовые автомобили -16% Автобусы -4%	
<i>Оказание медицинской помощи пострадавшим в ДТП</i>	
Официальная общедоступная система добольничной помощи	Да
Национальный общедоступный номер телефона скорой помощи	Да (03)
Стандарты транспортных средств	Нет автомобильной промышленности
Дорожно-транспортные травмы со смертельным	7,4%

исходом, связанные с употреблением алкоголя	
Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травмах со смертельным исходом (2006 г.)	650
Зарегистрированные данные о несмертельных дорожно-транспортных травмах (2006 г.)	1606
Доля лиц, пользующихся шлемами для мотоциклистов Пользование автомобильными ремнями безопасности на передних сиденьях, на задних сиденьях	Нет информации

3. Пути повышения безопасности дорожного движения в республике Туркменистан

3.1 Закон Туркменистана о безопасности дорожного движения

31.03.2013 г. был подписан Закон Туркменистана о безопасности дорожного движения, который определяет правовую основу обеспечения безопасности дорожного движения на территории Туркменистана, регулирует отношения, возникающие в области безопасности дорожного движения, и направлен на обеспечение охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также окружающей среды. Прежние нормативы были установлены в 2003 году.

При подготовке новых правил дорожного движения Туркменистаном были учтены требования принятой ООН международной Конвенции по дорожному движению и дорожным знакам и предупреждениям, внесенные в них дополнения и изменения, а также местные условия.

В средствах массовой информации организовано регулярное предоставление материалов, широко и четко раскрывающих средства и методы обеспечения безопасности дорожного движения, разъясняющих и пропагандирующих правила дорожного движения.

В последнее время количество транспорта на дорогах страны значительно увеличилось, и это тоже учитывается новыми правилами, призванными обеспечить безопасность дорожного движения и предупреждать ДТП.

Основное содержание закона Туркменистана о безопасности дорожного движения.

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Задачи настоящего Закона

Статья 2. Основные термины, используемые в настоящем Законе

Статья 3. Законодательство Туркменистана о безопасности дорожного движения

Статья 4. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения

Глава II. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 5. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения

Глава III. КОМПЕТЕНЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 6. Компетенция Кабинета Министров Туркменистана в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 7. Компетенция исполнительных органов местной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 8. Компетенция органов внутренних дел в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 9. Компетенция уполномоченного органа в области дорожного строительства по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 10. Компетенция уполномоченного органа в области автомобильного транспорта по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 11. Компетенция уполномоченного органа в области здравоохранения по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 12. Компетенция уполномоченного органа в области образования по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 13. Компетенция уполномоченного органа в области обороны по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в области сельского хозяйства по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 15. Компетенция уполномоченного органа в области охраны природы по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 16. Участие общественных объединений в мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения

Статья 17. Лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения

Глава IV. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 18. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог

Статья 19. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог

Статья 20. Ограничение или прекращение движения на дорогах

Статья 21. Государственный технический осмотр транспортных средств

Статья 22. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств

Статья 23. Основания и порядок запрета эксплуатации транспортных средств

Статья 24. Основные требования к физическим и юридическим лицам, деятельность которых связана с эксплуатацией транспортных средств

Статья 25. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения

Статья 26. Организация безопасности дорожного движения

Статья 27. Права и обязанности участников дорожного движения

Статья 28. Обучение правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах

Статья 29. Основные требования по подготовке водителей транспортных средств

1.К сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами допускаются лица, достигшие шестнадцатилетнего возраста, не имеющие ограничений к водительской деятельности и прошедшие соответствующую подготовку в объёме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории.

2. На получение права управления транспортными средствами категории «А» допускается самостоятельная подготовка водителей в объёме соответствующих учебных планов и программ.

Статья 30. Получение права на управление транспортными средствами

1.Право на управление транспортными средствами предоставляется лицам, сдавшим квалификационные экзамены при условиях, предусмотренных частью второй настоящей статьи.

2. Право на управление транспортными средствами может быть предоставлено:

1) лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста, - мотоциклами, мотороллерами, мопедами и другими мототранспортными средствами (категория «А»);

2) лицам, достигшим семнадцатилетнего возраста, - автомобилями, разрешённая максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория «В»), а также лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста автомобилями, разрешённая максимальная масса которых превышает 3500 кг, за исключением относящихся к категории «D» (категория «С»);

3) лицам, достигшим двадцатилетнего возраста, имеющим право управлять транспортными средствами, относящимися к категориям «В» или «С», при наличии водительского стажа не менее одного года - автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя (категория «D»);

4) лицам, имеющим право управлять транспортными средствами, относящимися к категориям «В», «С» или «D», при наличии водительского стажа управления соответствующей категорией не менее одного года - автомобилями с прицепами или полуприцепами и автобусами, разрешённая максимальная масса прицепов которых превышает 750 кг (категория «Е»);

5) лицам, достигшим двадцатилетнего возраста,- троллейбусами и трамваями.

3. Право на управление транспортными средствами подтверждается соответствующим удостоверением. На территории Туркменистана действуют национальные и международные водительские удостоверения, соответствующие требованиям международных договоров Туркменистана.

Статья 31. Основания прекращения действия права на управление транспортными средствами.

Глава V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 32. Государственный контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения

Статья 33. Ответственность за нарушение законодательства Туркменистана о безопасности дорожного движения

3.2 Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств

Учитывая возрастающую роль автомобильного транспорта в проводимых социально-экономических преобразованиях и в сфере международных перевозок, а также в целях обеспечения безопасности дорожного движения и повышения уровня подготовки водителей автотранспортных средств Президент Туркменистана в постановлении от 12 июля 2004 года №6792: утвердил «Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств». [15]

Кроме того, Министерству обороны Туркменистана и Министерству автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана

президент обязал совместно осуществлять работу по координации деятельности по вопросам подготовки и переподготовки водительских кадров и привести ведомственные нормативные акты в соответствие с Положением о порядке подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств, утвержденным настоящим постановлением. Министерством (кроме Министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана), ведомствам, организациям и другим юридическим лицам, независимо от форм собственности, передать в установленном порядке учебные заведения (организации), занимающиеся подготовкой и переподготовкой водителей автотранспортных средств, со всеми зданиями, материально-технической базой, транспортными средствами, инвентарем, имуществом, оборудованием, штатами, личным составом и работниками в ведение Министерства обороны Туркменистана.

Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств:

- устанавливает единый порядок подготовки и переподготовки (повышения квалификации) водителей автотранспортных средств на всей территории Туркменистана и является обязательным для всех министерств, ведомств и других юридических лиц, независимо от форм собственности, осуществляющих подготовку и переподготовку водительских кадров.

- Министерство обороны Туркменистана осуществляет общее руководство и контроль за деятельностью учебных заведений (организаций) по подготовке и переподготовке водителей автотранспортных средств, а Министерство автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана оказывает методическую помощь указанным заведениям.

- подготовка и переподготовка водителей автотранспортных средств, трактористов-машинистов, механиков-водителей осуществляются в учебных заведениях (организациях), имеющих соответствующую учебно-материальную базу, инженерно-педагогические кадры, лицензию на подготовку и переподготовку водителей автотранспортных средств,

трактористов-машинистов, механиков-водителей, находящихся в системе Министерства обороны Туркменистана, Министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана и Ассоциации "Туркменобахызмат".

3.3 Семинары по совершенствованию профессиональных навыков в вопросах управления дорожным движением и обеспечения безопасности на дорогах

В областных центрах (Мары - Марыйская область, Дашогуз - областной центр Дашогузской области Туркменистана) ОБСЕ проводятся семинары по совершенствованию профессиональных навыков в вопросах управления дорожным движением и обеспечения безопасности на дорогах, говорится в сообщении организации, распространенном в пятницу. [18]

В мероприятии принимают участие около 20 сотрудников областной службы дорожного надзора полиции области.

Глобальная дорожная безопасность, меры контроля и регулирования дорожного движения, а также использование новых технологий в целях обеспечения безопасности дорожного движения - таковы основные темы, рассмотренные во время обучающего курса.

Международные эксперты делятся передовым опытом проведения эффективных кампаний по профилактике безопасности дорожного движения, рассказывают об управлении и снижении рисков безопасности дорожного движения, об индикаторах обеспечения безопасности на дорогах.

В то время как возникают новые типы дорог и совершенствуется инфраструктура, органы обеспечения дорожной безопасности прикладывают большие усилия для обновления правил дорожного движения, сигналов и знаков, регулирующих движение транспортных средств и пешеходов.

Осознавая степень опасности, которую представляет дорожное движение, международное сообщество инициировало несколько проектов, направленных на распространение информации о вопросах безопасности дорожного движения и решения этих вопросов на глобальном уровне.

3.4 Система информатизации автомобильных дорог

3.4.1 Создание интерактивной карты автомобильных дорог Туркменистана

В декабре 2014 в лаборатории географических информационных систем Технологического центра Академии наук Туркменистана создана интерактивная карта автодорог страны. Она разработана на основе ведомственных данных для эффективного управления системой автомобильных дорог страны.

Геоинформационные системы или ГИС-технологии многофункциональны и предназначены для сбора, обработки, моделирования и анализа пространственных данных, их отображения и использования. Основное назначение ГИС заключается в формировании знаний о Земле, отдельных территориях, местности, а также своевременном доведении необходимых и достаточных пространственных данных до пользователей с целью достижения наибольшей эффективности их работы. В Туркменистане ГИС-технологии используются для управления большим количеством разномасштабной информации, в том числе картографического характера для анализа взаимосвязей объектов в пространстве, их внедряют в свою работу экологи и почвоведы, ученые, изучающие водохозяйственные процессы.

«ГИС Автомобильных дорог Туркменистана» была разработана при поддержке Министерства автомобильных дорог Туркменистана и в качестве эксперимента уже используется в ряде подразделений ведомства. Программа обеспечивает систематизацию, хранение и постоянное обновление информации, поможет инженерам в строительстве и службам эксплуатации.

В основу карты была положена послойная организация пространственных данных дорог Туркменистана, где однотипные объекты были сгруппированы в слои или темы. Это несколько наложенных друг на друга информационных слоев: этрапов, линейный слой автомобильных дорог, городов и населенных пунктов, мостов. Например, автомобильные дороги в таблице атрибутов имеют данные о названии и квалификации

качества дороги, вида ее покрытия и подстилающих водостойких слоев, ширине, способности выдерживать тяжелые грузы, плотности грузопотока, время эксплуатации и т.д. В базе данных мостов имеется информация об их параметрах - длине, ширине, грузоподъемности.



Рис. 3.6 Карта автомобильных дорог Туркменистана

Основную техническую документацию по дорогам интерактивная карта представляет графически на картографической основе или в виде условных схем и чертежей, позволяя на основе заложенных данных получать новую информацию и знания о дорожных объектах.

Пользователями программы могут быть служащие Государственной автоинспекции МВД Туркменистана, национальные ведомства и организации, предоставляющие услуги перевозки, производственные и торговые предприятия, аварийные и оперативные службы, а также дорожно-строительные компании.

Карта способна «сопровождать» автомобильные дороги на всех этапах их «жизненного пути»: планирование, проектирование, строительство, эксплуатация, мониторинг движения и сбор статистических данных по

функционированию дорожной сети, анализ аварий, моделирование и мониторинг шумового загрязнения от автотранспорта, экологическая оценка и т.д.

3.4.2 Навигационная карта туркменских дорог

В 2016 году создана первая автомобильная навигационная карта для Туркменистана. Пока она существует только для одного города – прикаспийского Туркменбаши. Сетка дорог на этой карте соответствует всем международным требованиям. [19]

Работа над маршрутизированной автомобильной картой для города Туркменбаши завершена в лаборатории географических информационных систем техцентра Академии наук Туркменистана. Карта - на туркменском языке.

В качестве оптимального навигатора для автомобилистов выбор был сделан в пользу популярного в мире Garmin.

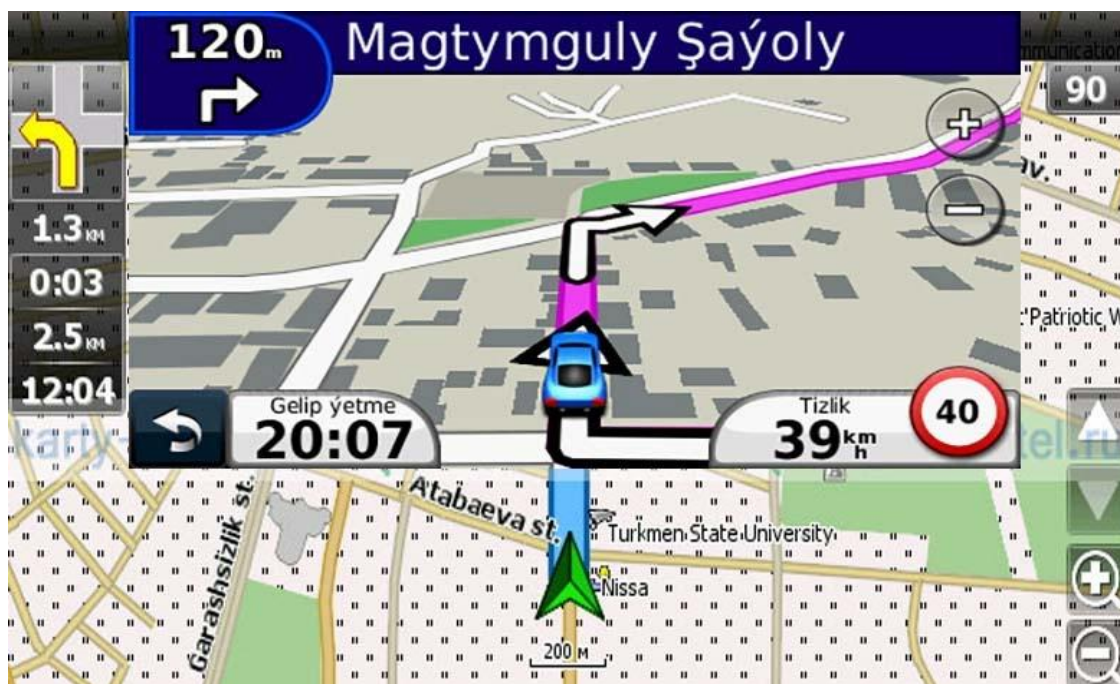


Рис. 3.7 Первая автомобильная навигационная карта для Туркменистана

В основе первой для Туркменистана автонавигационной карты лежит граф автомобильных дорог – цифровая векторная карта. Для компоновки

данных, предоставленных различными ведомствами страны, переноса их в электронную плоскость, специалисты ГИС-лаборатории разработали многослойную структуру, позволяющую предоставить пользователям развёрнутую информацию.

Отмечается, что сетка дорог создана согласно международным требованиям к навигационным картам. Поиск оптимального маршрута осуществляется с учётом скорости движения, типов, класса и пропускной способности дорог.

3.4.3 Реконструкция дорог

С 1 сентября 2014 году началось строительство скоростной автомагистрали "Ашхабад - Туркменбаши". [9]



Проект скоростных дорог Туркменистана [10]

Вдоль трассы планируется возвести автозаправочные станции, центры автосервиса, гостиницы и другие современные инфраструктурные объекты.

Строительство высокоскоростной автомагистрали «Ашхабад-Туркменбаши» является приоритетным дорожно-транспортным проектом.

Согласно документу Министерство автомобильного транспорта Туркменистана определено в качестве заказчика по проектированию и строительству вышеуказанного автобана, а Государственный концерн «Туркменавтоеллары» - его генерального подрядчика.

В целях обеспечения высокого качества строящихся автомобильных дорог государственной значимости Министерство автомобильного

транспорта Туркменистана заключили с компанией «Inros Lackner SE» (Федеративная Республика Германия) контракт на оказание консалтинговых услуг по строительству высокоскоростной автомобильной магистрали «Ашхабад-Туркменбаши».

При строительстве используются самые современные технологии, обеспечивающих высокое качество работ, осуществляемых при прокладке новой автотрассы, которая должна стать образцовой во всех отношениях. Эта дорога будет первой платной магистралью в Туркменистане, которые в будущем планируется строить по всей стране.

3.5 Месячник безопасности движения в Туркменистане

Каждый год, согласно идее Президента в сентябре проводится месячник по безопасности дорожного движения. Это не случайно, ведь в эти дни на дорогах появляется много детей. Водители должны быть предельно внимательными, а учителя обязаны провести специальные занятия для ребят.

В Министерстве здравоохранения и медицинской промышленности Туркменистана в сентябре 2016 года прошла конференция, проведённая в связи с месячником безопасности дорожного движения. Перед этим мероприятием состоялось важное заседание Межведомственной координационной комиссии (МКК) по вопросам безопасности дорожного движения. В конференции участвовали представители туркменских министерств и ведомств, общественных и международных организаций, СМИ.



Участники встречи полностью поддержали президентскую идею и обсудили комплекс мероприятий, который обязательно проводить во время месячника.

Во-первых, учитывая огромное количество строек в городах, важна обеспеченность их дорожными знаками, пешеходными переходами. Каждый новый объект, как и дорожная инфраструктура к нему, должны соответствовать правилам.

Возле людных мест в Туркменистане должна обязательно дежурить дорожная полиция. Правила дорожного движения преподаются на занятиях в школах.

На конференции рассмотрели немаловажные вопросы эффективности воспитательных мероприятий.

Родители обязаны понимать, что они являются примером для детей во всём. Это касается и поведения на дороге.

Проведение такого месячника – это один из шагов демократического государства, нацеленного на благо своих граждан.

Правительство и Президент обеспокоены всё ещё встречающимися случаями травматизма на дороге. Для того, чтобы такие случаи снизить до минимума, в Туркменистане используется оборудование видеорегистрации. Для детей созданы автодромы с изучением правил и знаков в игровой форме.

Очень важно проводить курсы повышения квалификации для людей, которые участвуют в создании законопроектов, касающихся правил дорожного движения, и разрабатывают превентивные меры для снижения количества ДТП.

Национальная программа «Обеспечение безопасности дорожного движения в Туркменистане на 2015-2017 годы», принятая в феврале 2015 года, включает план мероприятий по пропаганде правильного поведения на дорогах.

Согласно программе, представители дорожной полиции и медицинские работники должны вести просветительскую деятельность среди населения.

Нынешний месячник будет включать множество мероприятий, а на телемониторах в городах и на телевидении будут демонстрироваться специальные ролики.[20]

3.6 Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения

Приведенные размеры штрафов приведены согласно Административному кодексу Туркменистана и базовой величине в размере 100 манат согласно Указу Президента Туркменистана от 29 ноября 2013 г. За № РР-6465 «Об утверждении базовой величины для определения размеров административных штрафов». [21]

- Управление водителями транспортными средствами, имеющими неисправности, создающие опасность для дорожного движения, то есть неисправности тормозной системы, рулевого управления и тягово-сцепного устройства, -влечёт наложение штрафа в размере от 20 до 50 манат.

- Управление транспортными средствами, не отвечающими требованиям безопасности дорожного движения, то есть с отсутствующими стёклами или зеркалами заднего вида, медицинской аптечкой, огнетушителем, знаком аварийной остановки, противооткатными упорами, влечет к предупреждению или наложению штрафа в размере 10 манат.

- Нарушение водителями-участниками дорожного движения правил пользования мотошлемами или ремнями безопасности или неосуществление ими контроля за соблюдением этих правил пассажирами транспортных средств влечёт предупреждение или наложение штрафа в размере до 20 манатов.

- Эксплуатация транспортных средств, оборудованных предметами (кроме оборудования видеорегистратора), не предусмотренными производителями, то есть приборами и приспособлениями, создающими опасность для дорожного движения (прожекторы, ослепляющие фары,

укороченные или увеличенные пружины подвески, выхлопные и звуковые устройства, а также тонированные или зеркальные стёкла, установленные с нарушением правил и т.п.), влечёт наложение штрафа в размере от 20 до 50 манатов.

- Нарушение правил пользования внешними световыми приборами и звуковыми сигналами транспортных средств, влечет к наложению штрафа в размере от 20 до 30 манатов.

- Управление транспортными средствами без государственных регистрационных знаков влечёт предупреждение или наложение штрафа в размере до 200 манатов.

- Управление транспортными средствами лицами, не имеющими при себе регистрационных или иных документов на транспортное средство, - влечёт наложение штрафа в размере до 10 манатов.

- Превышение установленной скорости движения водителями транспортных средств не более чем на 10 километров в час -влечёт предупреждение.

- Превышение установленной скорости движения водителями транспортных средств более чем на 10, но не более чем на 30 километров в час - влечёт наложение штрафа в размере до 50 манатов.

- Превышение установленной скорости движения водителями транспортных средств более чем на 30, но не более чем на 50 километров в час -влечёт наложение штрафа в размере от 100 до 300 манатов.

- Превышение установленной скорости движения водителями транспортных средств более чем на 50 километров в час -влечёт наложение штрафа в размере от 300 до 500 манатов или ограничение права управления транспортными средствами на срок от трёх до шести месяцев.

- Несоблюдение требований дорожных знаков (приоритета, запрещающих, предписывающих) или разметки проезжей части дорог о предоставлении преимущества в движении, нарушение правил обгона, проезда пешеходных переходов или остановок общественного транспорта, а

также несоблюдение правил пользования осветительными приборами в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости -влекут предупреждение или наложение штрафа в размере от 10 до 20 манатов.

- Проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика рукой, указателем - влечёт наложение штрафа в размере от 100 до 300 манатов.

- Вождение транспортных средств по пешеходным тротуарам, остановка или оставление транспортного средства на пешеходном тротуаре, а равно заграждение транспортными средствами проходов, дорог, входов, ведущих к жилым домам, зданиям, объектам и сооружениям -влечёт наложение штрафа в размере от 30 до 50 манатов.

- Участие водителей транспортных средств в групповом (два и более) передвижении на дорогах, а также в городах и других населённых пунктах, если они привели к созданию помех дорожному движению или аварийной обстановке, влечёт наложение штрафа в размере 100 манат или ограничение права управления транспортными средствами на срок до шести месяцев.

- Нарушение правил буксировки на транспортных средствах — влечёт наложение штрафа в размере от 30 до 100 манатов.

- Перевозка груза сверх объёма, определённого изготовителем транспортного средства, или иные нарушения правил перевозки грузов на транспортных средствах — влекут наложение штрафа в размере до 200 манатов.

- Управление транспортными средствами лицами, не имеющими при себе водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортными средствами, а также доверенности на право управления транспортным средством, -влечёт наложение штрафа в размере от 10 до 20 манатов.

- Управление транспортными средствами лицами, не имеющими права на управление этими средствами, а также передача управления

транспортным средством лицу, не имеющему права управлять ими, — влекут наложение штрафа в размере от 200 до 400 манатов.

- Невыполнение водителями транспортных средств требований работников Службы дорожного надзора полиции об остановке транспортного средства, об отстранении от управления транспортными средствами, а также оставление в нарушение установленных правил места дорожно-транспортного происшествия его участниками -влекут наложение штрафа в размере от 200 до 300 манатов или ограничение права управления транспортными средствами на срок от одного года до двух лет; на лиц, не имеющих права управлять, — в размере от 300 до 500 манатов.

- Уклонение лицом, управляющим транспортным средством, от прохождения в установленном порядке соответствующего медицинского освидетельствования на состояние опьянения при наличии достаточных оснований предполагать об этом -влечёт наложение штрафа в размере 300 манат или ограничение права управления транспортными средствами на срок до двух лет; на лиц, не имеющих права управлять транспортными средствами, — в размере от 300 до 500 манатов.

- Нарушение лицами, управляющими транспортными средствами, правил дорожного движения, если оно повлекло причинение потерпевшему лёгкого телесного повреждения или нанесение материального ущерба на сумму от десяти до двадцати среднемесячных размеров оплаты труда, - влечёт наложение штрафа в размере от 200 до 500 манатов или ограничение права управления транспортными средствами на срок до одного года.

- Если они повлекли (продолжение пункта выше) причинение потерпевшему телесного повреждения средней тяжести или нанесение материального ущерба на сумму от двадцати до семидесяти пяти среднемесячных размеров оплаты труда, — влечёт наложение штрафа в размере от 500 до 1000 манатов или ограничение права управления транспортными средствами на срок до двух лет.

- Неподчинение пешеходов сигналам регулирования дорожного движения или переход ими проезжей части в неустановленных местах, неподчинение лиц, управляющих мопедами, велосипедами и иными средствами передвижения, извозчиков и других лиц, пользующихся дорогами, сигналам регулирования дорожного движения, несоблюдение требований дорожных знаков приоритета, запрещающих или предписывающих дорожных знаков — влекут предупреждение или наложение штрафа в размере от 10 до 20 манатов.

- Нарушение правил дорожного движения лицами, повлекшее создание аварийной обстановки, — влечёт наложение штрафа в размере от 50 до 100 манатов.

- Осуществление без лицензии перевозочной и транспортно-экспедиционной деятельности на автомобильном транспорте или умышленное нарушение условий деятельности, предусмотренных лицензией, — влечёт наложение штрафа на физических лиц в размере от 100 до 200 манатов.

- Безбилетный проезд пассажиров в троллейбусе, автобусе городского и пригородного сообщения, а также маршрутном такси -влечёт наложение штрафа в размере 5 манатов.

- Безбилетный проезд в автобусе междугородного сообщения - влечёт наложение штрафа в размере 10 манатов.

3.7 Долгосрочные ожидаемые результаты

Если цель состоит в повышении уровня безопасности дорожного движения, первой и основной задачей институционального управления является ориентация на результат (Bliss and Breen, 2009). Все остальные функции институционального управления подчиняются этой задаче и обеспечивают ее достижение. Отсутствие четкой ориентации на результат приводит к дезинтеграции всех остальных институциональных функций и

принимаемых мер, их дезориентации, к снижению их экономической эффективности и действенности.

Незамедлительный переход стран Азии к системному подходу в решении вопросов безопасности дорожного движения с ориентацией на результат, в частности, на исключение смертности и серьезного травматизма на дорогах, обеспечит большие потенциальные выгоды. Системный подход к вопросам безопасности соответствует приоритетным целям глобального и регионального развития, развития страны, принципам устойчивости, гармонизации и включенности. Задача установления более безопасных пониженных скоростных режимов гармонизируется с усилиями по снижению на местах загрязнения воздуха, снижению выбросов парниковых газов и сокращению потребления энергии.

Приоритет по защите всех участников дорожного движения соответствует принципу включенности наиболее уязвимых групп риска таких, как пешеходы, молодежь и старики, велосипедисты и мотоциклисты. Такие взаимные выгоды перехода к системному подходу способствуют дальнейшему укреплению аргументации в пользу его реализации.

Для достижения желаемых результатов необходимо сконцентрировать интервенции на вопросах проектирования дорог с учетом мер безопасности, эксплуатации и использовании дорожной сети, условий, при которых транспортные средства и участники дорожного движения могут безопасно ими пользоваться, оказания первой помощи и услуг восстановительной терапии пострадавшим в ДТП, установления конкретных стандартов, правил и механизмов обеспечения соблюдения законодательства, направленного на достижение указанных выше задач.

А. Проектирование дорожной сети с учетом мер безопасности

Вопросы безопасности дорожного движения должны учитываться на всех этапах планирования, проектирования и эксплуатации дорожной инфраструктуры.

На этапе планирования, до утверждения проекта, необходимо проводить стратегический сравнительный анализ существенных изменений и нового строительства в целях проверки эффективности мер безопасности сети. Это делается для определения уровня воздействия каждого из альтернативных решений по обеспечению безопасности дорожного движения, чтобы в дальнейшем принять взвешенное решение по этому вопросу. При этом используются инструменты рейтинга безопасности. Дополняют такой анализ аудиты дорожной безопасности – независимые, подробные, систематические и технические проверки, концентрирующиеся на проектных параметрах строительства инфраструктуры. Они охватывают все этапы – от планирования до начальных этапов эксплуатации для того, чтобы выявить и описать любые небезопасные свойства проекта. Кроме того, необходимо проводить анализ участков дорог высокой аварийности. В ходе таких анализов проводится проверка участков дорог, находящихся в эксплуатации не менее трех лет, на которых происходит большая доля ДТП. По результатам проверки выявляются, анализируются и классифицируются участки дорожной сети в соответствии с потенциалом принятия мер безопасности на них и экономии от сокращения числа ДТП. Это позволяет лучше определять направление инвестиций в конкретные участки дорог с самыми высокими показателями аварийности и/или с самым высоким потенциалом снижения аварийности.

В. Профилактика превышения скоростного режима, особенно в городах.

Максимально допустимая скорость движения в населенных пунктах в большинстве стран Азии составляет 60 км/час. Во многих странах меры обеспечения данного скоростного режима не приводят к желаемому результату. Это повышает риск для пешеходов и велосипедистов. Вместе с тем, многие меры по предотвращению превышения скоростного режима доказали свою эффективность, что привело к соответствующему снижению смертности в результате ДТП.

Планы мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения должны предусматривать снижение большинства скоростных режимов до 50 км/час и до 30 км/час в населенных пунктах. Для эффективного внедрения этих мер необходимо сочетание информационной работы, проектных решений дорог и инфраструктуры, мер обеспечения соблюдения законодательства (например, видеокамеры и балльная система штрафов). Во многих странах ЕЦА видеокамеры в целях контроля соблюдения скоростного режима не используются. Поэтому им потребуется сформировать соответствующую нормативно-правовую базу (например, штрафы за превышение скорости), кадры и обеспечить оборудование. Операции с видеокамерами для контроля скоростного режима при широкой информации о них показали свою экономическую эффективность в снижении скорости.

С. Реализация политики в отношении вождения транспортных средств в нетрезвом состоянии и в отношении употребления алкоголя в целом

Вождение транспортного средства под воздействием алкоголя небезопасно для всех групп, но мужчины, молодежь и неопытные водители подвергаются наибольшему риску. В большинстве стран Азии установлены показатели предельно допустимой концентрации алкоголя в крови для водителей в соответствии с международными стандартами, вместе с тем, необходимо существенно укрепить систему контроля исполнения данного требования для предотвращения смертельных исходов ДТП в результате употребления алкоголя.

Существуют весомые доказательства эффективности мер по профилактике вождения транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения. Разумной является допустимая концентрация алкоголя в крови на уровне 0,05 г/дл при ограничении такого показателя для новичков и молодых водителей на уровне 0,02 г/дл. Однако традиции некоторых стран не вписываются в эти низкие ограничения. Во многих странах необходимо

вводить законодательные акты, вводящие обязательные проверки уровня концентрации алкоголя в крови и проверки дыхания на алкоголь на дорогах в случае соответствующих подозрений, а также выборочные визуальные проверки на употребление алкоголя. Эти меры будут еще более эффективными, если они сопровождаются широкими информационными кампаниями в СМИ. Системная работа по обеспечению соблюдения законов наряду с высокими штрафами для нарушителей является основополагающей и должна широко освещаться. Для предотвращения рискованного поведения необходима система оперативного и эффективного взимания штрафов соответствующего размера. Краткие меры в форме проведения консультаций в отделениях скорой медицинской помощи сокращают травматизм в результате употребления алкоголя. Планы обеспечения безопасности дорожного движения должны предусматривать решение вопросов нормативно-законодательной базы, организационно-технического потенциала и реализации. Реализация более общих направлений политики в отношении употребления алкоголя таких, как налогообложение, разрешенные часы продаж, возрастные ограничения, обучение сотрудников баров, обеспечение ночного общественного транспорта, запрет продажи алкогольных напитков вблизи съездов с автострад будет способствовать снижению числа ДТП, связанных с употреблением алкоголя, а также сокращению количества актов насилия, острых состояний и хронических заболеваний, вызванных алкоголем, основных причин преждевременной смертности в странах Азии.

D. Расширение использования ремней безопасности Результаты исследований показывают, что применение ремней безопасности вдвое снижает риск смертельного исхода при ДТП. Использование ремней безопасности в большинстве стран ЕЦА находится не на должном уровне, что вызывает необходимость принятия мер по обеспечению соблюдения данного требования. Однако сегодня существует мало надежных обследований, которые могли бы послужить основанием для принятия мер

по обеспечению соблюдения данного требования в будущем. Проблема усугубляется наличием большого числа старых автомобилей, не оснащенных ремнями безопасности. Конкретные действия. В большинстве стран Центральной Азии необходимо предпринять меры по обеспечению соблюдения требований ПДД в сочетании с информационными кампаниями, которые доказали свою экономическую эффективность в странах ЕС. Эффективным средством достижения цели может стать система штрафов. Звуковые и визуальные сигналы необходимости пристегнуть ремни безопасности в новых автомобилях должны войти в минимальный стандарт безопасности. Параметры средств безопасности должны соответствовать последним стандартам безопасности ЕС. Здравоохранение могло бы оказать в этом направлении содействие за счет реализации местных программ кредитования на оснащение транспортных средств такими приспособлениями для детей через гинекологические и акушерские службы. Для определения уровня выполнения данного требования время от времени необходимо проводить обследования использования ремней безопасности и иных приспособлений, ограничивающих движение. Полиция должна отмечать, использовались ли ремни безопасности в случае ДТП. Е. Сокращение рисков молодых водителей и защита пешеходов Молодые водители и пешеходы оказываются пострадавшими в ДТП непропорционально чаще других групп. Система дифференцированной выдачи водительских удостоверений и более продолжительное обучение являются эффективными средствами снижения смертности среди молодых водителей. Риск пешеходов можно снизить за счет модернизации инфраструктуры и снижения максимально разрешенной скорости в городах (безопасные и частые пешеходные переходы, безопасные подземные переходы, тротуары и освещение, обеспечение более спокойного движения транспорта и низкие скорости в населенных пунктах). Конкретные действия. Снижения риска молодых водителей можно достичь за счет дифференцированной выдачи водительских удостоверений и более

продолжительного обучения на курсах. Необходимо документировать и расширять понимание уязвимости пешеходов; повышать уровень профессионального и академического обучения с учетом понимания, что пешеходы бывают причиной ДТП; устанавливать требования строительства и/или реконструкции/модернизации инфраструктуры для пешеходов как системное требование любой интервенции, осуществляемой в транспортной инфраструктуре; внедрять экспериментальные схемы снижения интенсивности дорожного движения в населенных пунктах и в местах скопления большого числа пешеходов (например, рядом со школами, игровыми площадками, учреждениями здравоохранения и остановками общественного транспорта). Необходимо осуществлять проекты, повышающие безопасность поездок в целом, таких как «безопасные маршруты в школу». Следует отделять пешеходов от интенсивных транспортных потоков и создавать больше средств для пешеходов.

Г. Развитие качественной системы оказания скорой медицинской помощи в рамках реформирования системы здравоохранения и усилий по совершенствованию системы

Для оперативного реагирования и оказания высококачественной скорой добольничной помощи и медицинской помощи в стационаре необходимо обеспечить готовность и скоординированность действий аварийных служб. Правильное и своевременное оказание медицинской помощи пострадавшим оказывает решающее воздействие на исход. Многие страны Центральной Азии не располагают достаточной информацией о качестве и организации аварийных служб, поэтому показатели серьезности травм, необходимые для оценки, используются редко. В европейской литературе приводятся данные о том, что 78 около 50% смертей происходят на месте происшествия, 15% – в течение первого часа после ДТП и около 35% – в дальнейший период. В странах Центральной Азии есть возможности влияния на цепь событий, исходя из данных и оценки деятельности скорой медицинской помощи.

Сбор данных об охвате и времени прибытия службы скорой медицинской помощи в целях выявления пробелов и измерения таких периодов, которые могут оказаться слишком продолжительными, особенно в сельской местности. Необходимо укрепить системы травматологического надзора в соответствии с Руководством ВОЗ по травматологическому надзору для того, чтобы профилактические программы и качество услуг можно было оценить. Необходима оптимизация организации скорой медицинской помощи, переобучение персонала, особенно в сельской местности, по вопросам оказания скорой медицинской помощи. Учебные материалы, протоколы и руководства (разработанные ВОЗ Руководства по лечению основных видов травм, догоспитальным системам лечения травм и Руководство по повышению качества программ, связанных с травмами) могут быть адаптированы к местным потребностям в рамках учебного курса по повышению квалификации «Поддержание жизнедеятельности при травмах».

Г. Определение задач по обеспечению безопасности дорожного движения как центральных в рамках устойчивой транспортной политики

Безопасность дорожного движения должна быть переосмыслена как неотъемлемое свойство транспортной системы наряду с иными эксплуатационными показателями. Если рассматривать безопасность дорожного движения отдельно от других эксплуатационных характеристик транспортной системы, сложнее судить об эффективности такой системы с точки зрения безопасности. Поэтому министерства инфраструктуры/транспорта будут получать «премии» за дополнительные километры новых дорог, а не за способность дорог защитить жизнь. Кроме того, недавно проведенные исследования показывают, что совершенствование условий для различных вариантов передвижения (например, пешком или на велосипеде, совместных поездок в одном

автомобиле, общественным транспортом) могут снизить частоту ДТП на 14% в целом и на 15% – серьезных ДТП (Lovegrove and Litman, 2008).

Интеграция мер по профилактике ДТП в политику устойчивой транспортной системы при все возрастающей поддержке результатов анализа эффективности затрат устойчивой транспортной системы и мер обеспечения безопасности, которые подчеркивают выгоды в ряде секторов. Необходимо воспользоваться принятыми обязательствами и инвестициями в политику в области сокращения выбросов парниковых газов для выработки доказательств и пропаганды политики, которая обеспечивает «совместные выгоды» для здоровья, в том числе, повышение уровня безопасности дорожного движения.

4. Разработка демонстрационных проектов.

Продуманные демонстрационные проекты могут способствовать приближению к образцам лучшей практики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Они же являются важнейшим средством формирования потенциала. Демонстрационные проекты дают возможность определить базовые ориентиры для развертывания современной программы безопасности дорожного движения по всей стране при поддержке донорских и международных финансовых организаций.

Необходимо воспользоваться возможностями для реализации демонстрационных проектов в городах и на транспортных коридорах высокого риска, включая проекты по совершенствованию дорожной инфраструктуры. Такие проекты должны быть многоотраслевыми, иметь хорошее ресурсное обеспечение и предусматривать участие международных экспертов, содействующих передаче передового опыта. Демонстрационные проекты должны стать частью процесса формирования национального потенциала за счет совершенствования профессиональных знаний и навыков. Необходимо проводить тщательную оценку и мониторинг таких проектов с помощью соответствующих методологий и инструментов.

4. Системы оказания неотложной медицинской помощи пострадавшим в ДТП

Целью медицинской помощи, оказываемой после ДТП, является предотвращение смерти и инвалидности, снижение серьезности последствий и страданий от травм, а также обеспечение оптимального функционирования выживших и их реинтеграция в общество. Термин «услуги скорой медицинской помощи» (УСМП) формировался начиная с простой системы транспортировки пациентов (служба скорой медицинской помощи) до взаимосвязанной системы оказания добольничной и больничной медицинской помощи.[22]

Первый шаг в направлении современной организации скорой медицинской помощи был сделан в конце 18 века Домиником Ларе, главным хирургом Великой армии Наполеона Бонапарта, который начинал лечение раненых непосредственно на поле боя. Система оказания скорой медицинской помощи (ССМП) – это комплексная система, организующая работу персонала, учреждений и оборудования по действенному, координированному и своевременному оказанию услуг здравоохранения и обеспечения безопасности пострадавшим в ДТП (Moore, 1999). Такая система обеспечивает «непрерывность медицинской помощи»: от первого контакта с пострадавшим, в ходе которого достигается стабилизация его состояния (системы связи, транспортировки, бригады среднего медицинского персонала), до медицинской помощи, оказываемой в различных медицинских учреждениях, занимающихся травмами, с различным уровнем технической оснащённости, до восстановительной помощи пострадавшим в учреждениях здравоохранения и дома после выписки.

В рамках масштабного анализа мирового опыта были определены следующие компоненты системы оказания неотложной медицинской помощи:

Добольничная помощь, оказываемая в целях первой неотложной помощи и стабилизации состояния пострадавших в ДТП. Этот компонент

предполагает оказание помощи: (а) на первом уровне – гражданами, оказавшимися на месте происшествия, до прибытия в учреждение здравоохранения и (b) на втором уровне – обученным средним медицинским персоналом, использующим специальные транспортные средства и оборудование для прибытия к месту нахождения пострадавшего и для его транспортировки в стационар в кратчайшие сроки.

Свою эффективность показало и продуманное определение участков обслуживания в городских поселениях для оптимального использования транспортных средств и бригад. Сокращение добольничного периода является важным параметром измерения качества добольничной помощи. Этот период состоит из следующих компонентов:

- Время уведомления – это период с момента получения травмы или выявления травмы до момента уведомления службы СМП.

- Время реагирования – это период с момента уведомления до момента прибытия бригады скорой помощи к пострадавшему. Рекомендуемое соотношение – одна бригада скорой помощи на 50 000 населения (McSwain, 1991) обеспечивает время реагирования от четырех до шести минут, хотя дорожные пробки, плохие карты и дорожная разметка могут увеличить это время. В Монтере (Мексика) среднее время реагирования составляет 10 минут при одной бригаде на 100 000 населения. В Ханое (Вьетнам) при одной бригаде на три миллиона населения среднее время реагирования составляет 30 минут (Mock и др., 1998).

- Время на месте происшествия – это время с момента прибытия бригады медицинских работников, оказывающих добольничную помощь, на место происшествия до момента убытия с него.

- Время транспортировки – это время с момента убытия с места происшествия до момента прибытия в лечебное учреждение.

Традиционные и инновационные системы связи.

Нигде эффективная связь и оперативная транспортировка не играет столь важной роли, как при оказании скорой медицинской помощи. Лучшие

бригады, оснащенные лучшими технологиями и материалами, бесполезны, если они не могут быстро прибыть на место происшествия или если у них нет контакта с лечебными учреждениями. Радиосвязь – это одно из решений в условиях стран с низким уровнем доходов. Мобильные телефоны могут предложить более качественную связь для населения районов, удаленных от стандартной инфраструктуры связи.

Медицинские препараты и оборудование для оказания помощи пострадавшим в ДТП. Медицинские препараты и оборудование для оказания скорой помощи играют важную роль в стабилизации состояния и спасении жизни пострадавшего. Обучение водителей машин скорой помощи и среднего медицинского персонала навыкам оказания первой неотложной помощи (например, в случае шока, правильного использования внутривенных жидкостей) является жизненно важным. Следует подчеркивать необходимость наличия базовых медицинских препаратов и оборудования в аптечке, которые можно использовать для оказания помощи пострадавшим с множественными травмами, с большой потерей крови и с другими состояниями. Кроме того, важно проводить обучение сортировке пострадавших.

Сортировка – это процесс определения пациентов, нуждающихся в помощи в первую очередь, в зависимости от серьезности состояния. В процессе сортировки устанавливается очередность и приоритетность оказания неотложной помощи, очередность и приоритетность транспортировки и места назначения транспортировки пострадавшего в ДТП.

Подсистема на уровне лечебного учреждения.

Это подсистема в рамках системы здравоохранения предоставляет решающую помощь. Это может быть региональная больница, имеющая соответствующих специалистов (крупный центр травматологии), районная больница, имеющая врачей-универсалов, или центр здоровья, имеющий компетентных клиницистов, в зависимости от страны. В процессе сортировки или скрининга, проводимом в период добольничной помощи или

в приемном покое стационара, определяется конкретное лечебное учреждение, куда необходимо доставить пострадавших, но не принципу ближайшего. Драгоценное время и жизни могут быть потеряны, если пострадавшие доставляются в учреждения, не способные оказать соответствующую помощь. Оборудование и материалы на каждом уровне должны соответствовать знаниям и навыкам использующего их персонала.

Организация системы. Необходимо тщательно планировать и внедрять систему СМП. Различные компоненты системы СМП должны быть взаимосвязаны в целях обеспечения работы системы как единого целого.

Финансирование скорой медицинской помощи в рамках системы здравоохранения. Необходимость прямой оплаты стоимости транспортировки, медицинского обслуживания и препаратов везде создает барьеры между малоимущими и системой СМП. Необходимость в срочной помощи может нанести серьезный урон финансовому положению граждан и семей, зачастую невосполнимый на многие годы. В странах с низкими доходами финансовая защита обязательна в случае необходимости получения скорой медицинской помощи. Однако этому вопросу внимания уделяется не достаточно.

Цель состоит в том, чтобы не допустить крайней бедности граждан и семей в результате взаимодействия с национальной системой здравоохранения. В некоторых странах Азии система долевого участия в оплате услуг или неформальные платежи ставят малоимущих в невыгодное положение.

Обеспечение качества. В целях осуществления деятельности и совершенствования медицинского обслуживания в систему СМП должны быть включены такие компоненты как систематическое ведение документация и прохождение периодических аудиторских проверок или иных процедур, обеспечивающих качество медицинского обслуживания. Необходимо внедрение простых и последовательных систем управления качеством, позволяющих быстро вносить изменения в систему.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СТРАНАХ ЕЦА

Страна	Главное ведомство	Финансирование из национального бюджета	Национальная стратегия безопасности дорожного движения	Измеряемые целевые показатели	Финансируется
Албания	Межведомственный комитет по вопросам безопасности дорожного движения	Нет	Нет	—	—
Армения	Национальный совет по вопросам безопасности дорожного движения ^a	Да	Да	Да	—
Азербайджан	Государственная дорожная полиция	Да	Да	Да	Да
Беларусь	Постоянный комитет Совета министров Республики Беларусь по вопросам безопасности дорожного движения	Нет	Да	Да	Да
Босния и Герцеговина	Министерство коммуникаций и транспорта	Да	Да	Да	Да
Болгария	Государственная консультативная комиссия по проблемам безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Хорватия	Министерство внутренних дел	Да	Да	Да	Да
Чешская Республика	Министерство транспорта	Да	Да	Да	Нет
Эстония	Государственный комитет по безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Грузия	Транспортная комиссия	—	Да	Да	Да
Венгрия	Межведомственный комитет по безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Казахстан	Управление дорожной полицией	Да	Да	Нет	Да
Киргизия	Киргизская комиссия по профилактике ДТП	Нет	Несколько	—	—
Латвия	Совет по вопросам безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Литва	Государственная комиссия по безопасности дорожного движения	Нет	Да	Да	Да
Молдова	Национальный совет безопасности дорожного движения	Нет	Да	Да	Да
Черногория	Нет	—	Нет	—	—
Польша	Национальный совет безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Румыния	Межведомственный совет по безопасности дорожного движения	Да	Да	—	—
Российская Федерация	Комиссия Правительства РФ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения	Нет	Да	Да	Да
Словакия	Совет по проблемам безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Словения	Межведомственная рабочая группа по безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	Да
Сербия	Нет	—	Несколько	—	—
Таджикистан	Управление ГАИ (МВД)	Да	Несколько	—	—
Бывшая югославская республика Македония	Республиканский совет по безопасности дорожного движения	Да	Да	Да	—
Турция	Совет по безопасности дорожного движения	Да	Несколько	—	—
Туркменистан	Нет	—	Несколько	—	—
Украина	Министерство здравоохранения	Да	Несколько	—	—
Узбекистан	ГАИ (МВД)	Да	Да	Да	—

— = нет данных

a. Стратегия, утвержденная в августе 2009 г., определяет Национальный совет по вопросам безопасности дорожного движения как главное ведомство. Указ о формировании такого совета рассматривается в правительстве.

Источник: Национальные источники, предоставляющие данные в ВОЗ (2009a).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И УРОВЕНЬ СОБЛЮДЕНИЯ ЭТИХ ТРЕБОВАНИЙ В СТРАНАХ ЕЦА

Страна	Использование ремней безопасности	Использование шлема водителями мотоциклов	Ограничение максимальной скорости	УСАК, население в целом	Отдельные проверки дыхания и/или пункты проверки
Албания	30% передн.	—	40 км/час	0.05 г/дл	Да
Армения	—	—	60 км/час	0.08 г/дл	Да
Азербайджан	—	—	60 км/час	0.0 г/дл	Да
Беларусь	—	—	60 км/час	0.05 г/дл	Да
Босния и Герцеговина	—	—	60 км/час	0.03 г/дл	Да
Болгария	—	—	50 км/час	0.05 г/дл	Да
Чешская Республика	90% передн.; 80% задн.	97%	50 км/час	0.0 г/дл	Да
Болгария	—	—	50 км/час	0.05 г/дл	Да
Хорватия	45%	—	50 км/час	0.05 г/дл	Да
Эстония	90% передн.; 68% задн.	—	50 км/час	0.02 г/дл	Да
Грузия	2% передн. город.; 41% автостреды	—	60 км/час	0.02 г/дл	Нет
Венгрия	71% передн.; 40% задн.	95%	50 км/час	0.0 г/дл	Да
Казахстан	—	—	60 км/час	Нет	Да
Киргизстан	—	—	60 км/час	Нет	Да
Латвия	77% передн.; 32% задн.	93%	50 км/час	0.05 г/дл	Да
Литва	—	—	50 км/час	0.04 г/дл	Да
Молдова	—	—	60 км/час	0.05 г/дл	Да
Черногория	—	—	50 км/час	0.05 г/дл	Да
Польша	74% передн.; 45% задн.	—	50 км/час	0.02 г/дл	Да
Румыния	80% передн.; 20% задн.	90% водителей; 65% пассажиров	50 км/час	0.00 г/дл	Да
Российская Федерация	33%	Нет консенсуса	60 км/час	0.03 г/дл	Да
Сербия	50–60% передн.; 4–5% задн.	—	60 км/час	0.05 г/дл	Да
Словакия	—	—	60 км/час	0.0 г/дл	Да
Словения	85% передн.; 50% задн.	—	50 км/час	0.05 г/дл	Да
Таджикистан	—	—	60 км/час	0.03 г/дл	Да
Бывшая югославская республика Македония	16%	2%	60 км/час	0.05 г/дл	Да
Турция	70%	12%	50 км/час	0.05 г/дл	
Туркменистан	—	—	60 км/час	0.05 г/дл	Да
Украина	—	—	60 км/час	0.00 г/дл	Да
Узбекистан	—	—	70 км/час	Нет	Да

— = нет данных

Источник: Национальные источники, предоставляющие данные в ВОЗ (2009а).

Заключение

ДТП отрицательно сказывается на экономически активных категориях населения: 55% погибших в результате ДТП в странах Азии – это лица в возрасте от 15 до 44 лет, причем среди них больше всего людей в возрасте 15–29 лет (более чем в 80% случаев это мужчины). Рост смертности в результате ДТП и различия в уровнях смертности между мужчинами и женщинами связаны со злоупотреблением алкоголем. Дети и пожилые люди также уязвимы на дорогах, в особенности в качестве пешеходов; у них в 7–9 раз выше риск гибели в автокатастрофе, чем у тех, кто находится в автомобиле.

Процент погибших среди различных участников дорожного движения колеблется от страны к стране, отражая различия в уровне риска и безопасности.

В странах Азии большинство погибших на дорогах – это пассажиры и водители четырехколесных автотранспортных средств.

Эффективная стратегия обеспечения безопасности дорожного движения требует межотраслевого подхода, основанного на системе обеспечения безопасности.

Для ее реализации необходимо головное ведомство, которое будет координировать действия многочисленных государственных ведомств, между которыми, как правило, распределяются функции обеспечения безопасности дорожного движения, включая министерство транспорта, министерство внутренних дел, полицию, министерство здравоохранения и министерство образования. Цель заключается в предупреждении травматизма, сведении к минимуму тяжести травм, полученных в момент аварии, и уменьшении тяжести травм, возникающих вследствие ДТП.

Безопасность дорожного движения должна учитываться при разработке планов и программ развития транспорта и рассматриваться в контексте более широкого обсуждения экономической политики, которое оказывает влияние на выбор населением вариантов передвижения и транспортных решений.

Когда вопросы безопасности дорожного движения являются неотъемлемой частью транспортной политики, становятся очевидными выгоды от уменьшения шумового и атмосферного загрязнения, контроля над употреблением алкоголя и создания условий для пешеходов и велосипедистов. Так, при более низкой скорости движения сокращаются расходы, связанные с травматизмом, издержки, обусловленные загрязнением воздуха, выбросами парниковых газов и шумом, а также предубеждения возникающие у потенциальных пешеходов и велосипедистов на почве страха.

Во многих странах Азии созданы структуры и приняты процедуры для решения проблемы дорожно-транспортного травматизма, в том числе, институциональные механизмы, в рамках которых головные ведомства координируют меры реагирования на национальном уровне, финансирование в рамках национальных бюджетов, а также национальные стратегии в области безопасности дорожного движения с измеряемыми целевыми показателями. Национальные законодательства устанавливают ограничения скорости, регламентируют управление транспортным средством под воздействием алкоголя и предписывают использование средств обеспечения безопасности. Кроме того, многие страны Азии требуют проведения официальных аудиторских проверок состояния крупных дорожно-строительных проектов и регулярных аудиторских проверок существующих автомобильных дорог – при этом многие из них следуют директиве ЕС, предписывающей проведение аудиторских проверок по всем капиталовложениям в опорные дорожные сети – и проводят политику, стимулирующую пользование общественным транспортом, пешее передвижение и езду на велосипеде. Существуют (хотя и разные по качеству) официальные общедоступные системы оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в результате аварии.

Несмотря на прогресс, наблюдаемый в странах Азии, им необходимы дополнительные и более масштабные мероприятия и ресурсы для улучшения показателей безопасности дорожного движения.

Список использованных источников

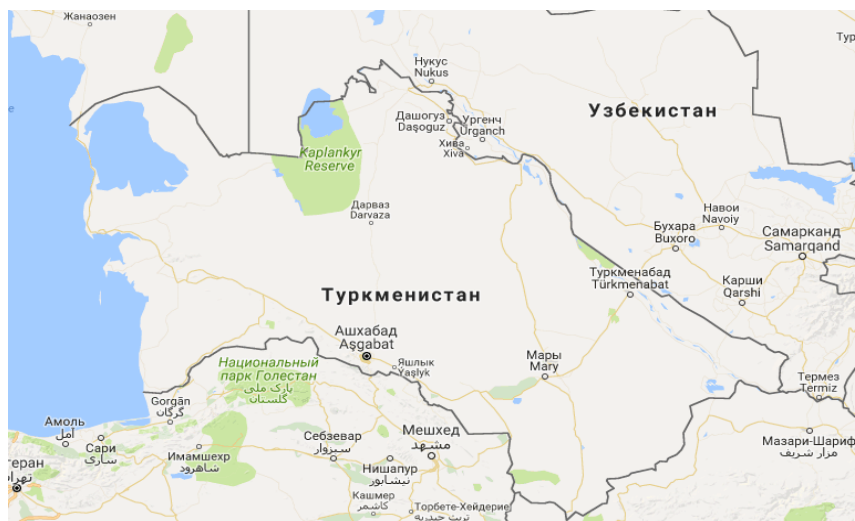
1. <http://www.vitki.info/.html>
2. <http://www.demoscope.ru/weekly/2012/0527/barom04.php>
3. <http://theopenasia.net/articles/detail/smertnost-na-doroge-v-kazakhstane-vyshe-chem-v-drugikh-stranakh-tsa/>].
4. <https://docviewer.yandex.ru/view/69728370/ru>
5. http://data.trendeconomy.ru/dataviewer/wb/wbd/wdi?ref_area=TKM&series=IS_RRS_PASG_KM
6. <http://forum.awd.ru/viewtopic.php?f=633&t=252470>
7. <http://www.stat.gov.tm/ru/main/info/social-econ/esasy-soc/osnovnyie-itogi-soczialno-ekonomicheskogo-razvitiya-turkmenistana-za-yanvar-mart-2015-goda.pdf>
8. <http://www.chrono-tm.org/2012/09/doroga-i-zhertvyi/>
9. <http://infoabad.com/novosti-turkmenistana/nachinaetsja-stroitelstvo-skorostnoi-avtomagistrali-ashhabad-turkmenbashi.html>
10. <http://www.asphalt.ru/news/2014-09/12067/>
11. <http://www.fergananews.com/articles/7443>
12. http://www.echo.msk.ru/blog/varlamov_i/1746512-echo
13. <http://tsikly.ru/index.php?newsid=241>
14. pdd.ryusurov.com
15. http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=26676
16. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/cpeca>
17. <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/proekt-traseka-po-bezopasnosti-dorozhnogo-transporta-ii/obzor-proekta>
18. <http://www.trend.az/casia/turkmenistan/2527087.html>
19. turkmenistan.gov.tm
20. <http://www.fergananews.com>
21. <http://ashgabad.net/stati/obschestvo/razmery-shtrafov-za-narusheniya-pravil-dorozhnogo-dvizheniya-i-za-drugie-pravonarusheniya-v-sfere-transporta.html>

22.http://siteresources.worldbank.org/INTECA/Resources/deathonwheels_Ru.pdf

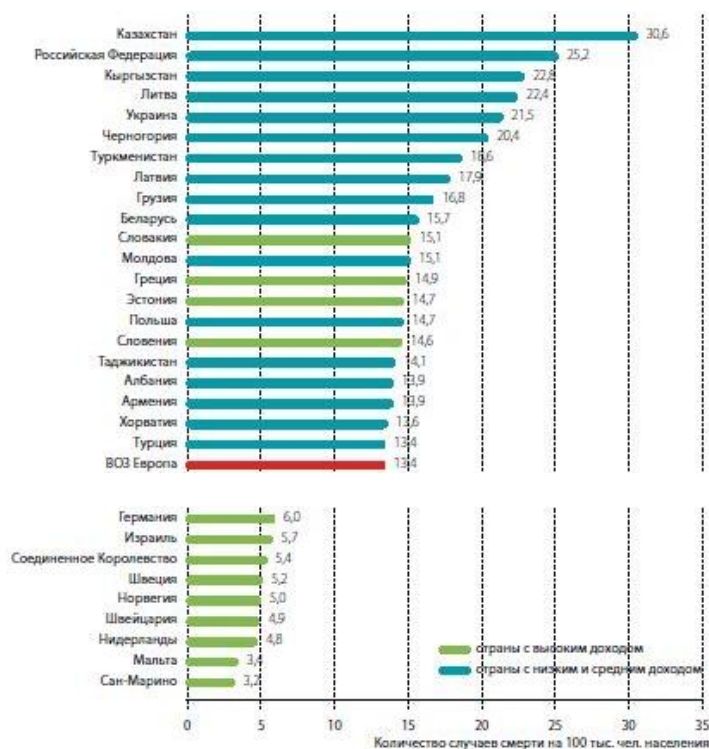
23.http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/249465/10-Turkmenistan.pdf

Анализ возможных причин аварийности на автомобильном транспорте в Туркменистане

Площадь Туркменистана - 491 200 км².
Население - 5 240 502 чел.
Плотность - 10 чел./км².



Показатели смертности от ДТП на 100 тыс. человек населения, по данным ВОЗ, 2009 г



				ВКР-2069059-23.03.01-110981-17			
				Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан			
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте		
Зав. каф.	Ильина И.Е.				Литер	Лист	Листов
Руковод.	Ильина И.Е.				Д	П	6
Консульт.					Показатели смертности от ДТП на 100 тыс. человек населения		
Н. контр	Ильина И.Е.						
Студент	Мустакова М.И.						
					Пензенский ГУАС каф. ОБД; группа ТТП-41		

Пассажирские перевозки в Туркменистане

Остановка с климатизацией и ТВ



Темпы роста основных показателей работы пассажирского транспорта за 2016 год, в % к 2015 году

Вид транспорта	Перевозка пассажиров	Пассажирооборот
Всего	1,1	1,9
из них автомобильный	1,1	1,6

Пассажирские перевозки в Туркменистане в среднем ежегодно составляют 1,81 тыс. млн пассажиро-километров.

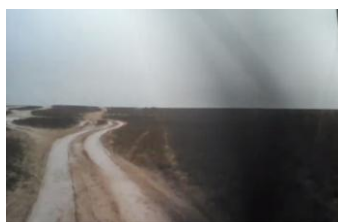
Грузовые перевозки в Туркменистане

Темпы роста основных показателей работы транспорта за 2016 год, в % к 2015 году

Вид транспорта	Перевозка грузов	Грузооборот
Всего (без трубопроводного транспорта)	1,9	0,3
из них автомобильный	2,2	5,7

Автомобильные дороги Туркменистана

Состояние автомобильных дорог между населенными пунктами



Основное количество ДТП с тяжкими последствиями происходит на дорогах между населенными пунктами. Практически ежедневно происходят дорожно-транспортные происшествия в основном с участием автобусов и такси.

В качестве недостатка можно отметить отсутствие или недостаточное количество пунктов ГАИ, отдыха, дорожных знаков, также нет определенных мест пересечения дороги животными.

ВКР-2069059-23.03.01-110981-17

Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата
Зав. каф.	Ильина И.Е.			
Руковод.	Ильина И.Е.			
Консульт.				
Консульт.				
Н.контр	Ильина И.Е.			
Студент	Мустакова М.Д.			

Пассажирские перевозки в Туркменистане. Грузовые перевозки в Туркменистане

Литер	Лист	Листов
Д П	2	6

Автомобильные дороги Туркменистана

Пензенский ГУАС
каф. ОБД; группа ТТП-41

Транспорт Туркменистана

Возраст автомобиля

По статистике, многие туркменские граждане приобретали автомобили с пробегом. За 10 лет в Туркменистан было завезено более 500 тысяч автомобилей, возраст которых превышал 15 лет - Opel (Германия) и Toyota (Арабские Эмираты).

Тип рулевого управления

Рост ДТП увеличился в связи с эксплуатацией праворульных автомобилей - Toyota, Nissan, т.к. все междугородние перевозки осуществлялись на данных микроавтобусах.



В качестве административных мер по регулированию дорожного движения можно привести следующие распоряжения для таможенных органов

- с 2007 года запрещен ввоз и эксплуатация автомобилей с правосторонним рулем;
- с 2009 года запрещен ввоз и эксплуатация спортивных и двухдверных автомобилей;
- с 2010 года введен запрет на ввоз легковых автомобилей объемом двигателя свыше 3,5 литра;
- с 2013 года введен запрет на ввоз авто с тонированными стеклами;
- с 2015 года запрещен ввоз автомобилей черного цвета – «несоответствие черного цвета погодным условиям Туркменистана».
- с 2015 запрещен ввоз автомобилей объемом двигателя менее 1300 куб. см;
- 2015 ограничения на ввоз автомобилей без подушек безопасности

Нейтральная зона на границе с Казахстаном



Новые транспортные средства

- автомобили производства Кореи и Японии Hyundai, Nissan, Toyota.
- автомобили российской сборки Lifan кроссоверы X50 и X60, седан Solano.

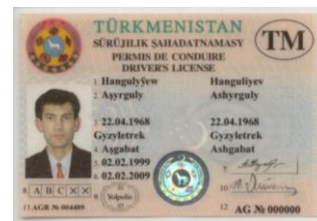
ВКР-2069059-23.03.01-110981-17

					ВКР-2069059-23.03.01-110981-17						
					Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан						
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Транспорт Туркменистана	Литер		Лист	Листов		
Зав.каф.		Ильина И.Е.				Д	П	3	6		
Руковод.		Ильина И.Е.									
Консульт.											
Консульт.											
Н.контр		Ильина И.Е.				Пензенский ГУАС каф.ОБД; группа ТТП-41					
Студент		Мустакова М.Д.									

Профессионализм водителей в Туркменистане

Основные нарушения Правил дорожного движения водителями

- «подрезания»,
- повороты направо или налево из неразрешенных рядов,
- проездов на запрещающие знаки и сигналы светофора,
- двойные и запрещенные обгоны справа,
- не обозначение начало движения, перемещения по дороге,
- поворотов, остановки,
- не соблюдение рядности,
- не предоставление преимущества в движении пешеходам на пешеходных переходах.



Право на управление транспортными средствами предоставлено:

- 1) лицам, достигшим 16 лет - мотоциклами, мотороллерами, мопедами и другими мототранспортными средствами (категория «А»);
- 2) лицам, достигшим семнадцатилетнего возраста, - автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория «В»), а также лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста автомобилями, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, за исключением относящихся к категории «D» (категория «С»);
- 3) лицам, достигшим двадцатилетнего возраста, имеющим право управлять транспортными средствами, относящимися к категориям «В» или «С», при наличии водительского стажа не менее одного года - автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя (категория «D»);
- 4) лицам, имеющим право управлять транспортными средствами, относящимися к категориям «В», «С» или «D», при наличии водительского стажа управления соответствующей категорией не менее одного года - автомобилями с прицепами или полуприцепами и автобусами, разрешенная максимальная масса прицепов которых превышает 750 кг (категория «Е»);
- 5) лицам, достигшим двадцатилетнего возраста, - троллейбусами и трамваями.

Создание интерактивной карты автомобильных дорог Туркменистана

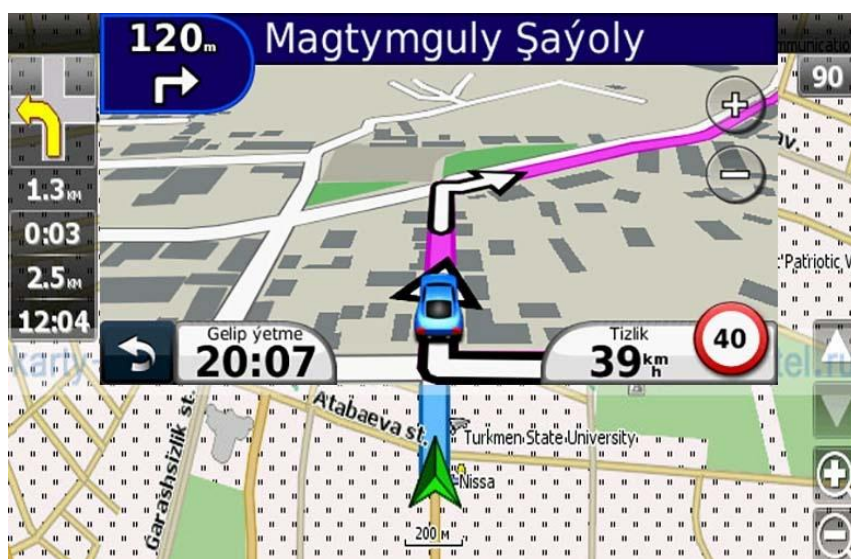


В декабре 2014 в лаборатории географических информационных систем Технологического центра Академии наук Туркменистана создана интерактивная карта автодорог страны. Она разработана на основе ведомственных данных для эффективного управления системой автомобильных дорог страны.

					ВКР-2069059-23.03.01-110981-17			
					Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан			
Изм. Лист	№ докум.	Подп.	Дата		Профессионализм водителей в Туркменистане. Создание интерактивной карты дорог	Литер	Лист	Листов
Зав. каф.	Ильина И.Е.					Д	П	4
Руковод.	Ильина И.Е.							6
Консульт.								
Консульт.								
Н. контр	Ильина И.Е.					Пензенский ГУАС каф. ОБД; группа ТТП-41		
Студент	Мустакова М.И.							

Навигационная карта туркменских дорог

Первая автомобильная навигационная карта для Туркменистана



В 2016 году создана первая автомобильная навигационная карта для Туркменистана. Пока она существует только для одного города – прикаспийского Туркменбаши. Сетка дорог на этой карте соответствует всем международным требованиям.

Реконструкция дорог

Проект скоростных дорог Туркменистана



Вдоль трассы планируется возвести автозаправочные станции, центры автосервиса, гостиницы и другие современные инфраструктурные объекты.

Строительство высокоскоростной автомагистрали «Ашхабад-Туркменбаши» является приоритетным дорожно-транспортным проектом.



					ВКР-2069059-23.03.01-110981-17			
					Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан			
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Навигационная карта дорог. Реконструкция дорог.	Литер	Лист	Листов
Зав.каф.	Ильина И.Е.					Д	П	7
Руковод.	Ильина И.Е.							7
Консульт.								
Консульт.								
Н.контр	Ильина И.Е.					Пензенский ГУАС каф. ОБД; группа ТТП-41		
Студент	Мустакова М.И.							

Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств от 12 июля 2004 года №6792

- устанавливает единый порядок подготовки и переподготовки (повышения квалификации) водителей автотранспортных средств на всей территории Туркменистана и является обязательным для всех министерств, ведомств и других юридических лиц, независимо от форм собственности, осуществляющих подготовку и переподготовку водительских кадров.
- Министерство обороны Туркменистана осуществляет общее руководство и контроль за деятельностью учебных заведений (организаций) по подготовке и переподготовке водителей автотранспортных средств, а Министерство автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана оказывает методическую помощь указанным заведениям.
- подготовка и переподготовка водителей автотранспортных средств, трактористов-машинистов, механиков-водителей осуществляются в учебных заведениях (организациях), имеющих соответствующую учебно-материальную базу, инженерно-педагогические кадры, лицензию на подготовку и переподготовку водителей автотранспортных средств, трактористов-машинистов, механиков-водителей, находящихся в системе Министерства обороны Туркменистана, Министерства автомобильного транспорта и автомобильных дорог Туркменистана

						ВКР-2069059-23.03.01-110981-17					
						Анализ причин аварийности на автомобильном транспорте в республике Туркменистан					
Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата							
Зав. каф.	Ильина И. Е.					Положение о порядке подготовки и переподготовки водителей				Литер	Лист
Руковод.	Ильина И. Е.									Д	П
Консульт.										6	7
Н.контр	Ильина И. Е.									Пензенский ГУАС каф. ОБД; группа ТТП-41	
Студент	Мустахова М. Ф.										