

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН САЛАМАТТЫКТЫ САКТОО
МИНИСТРЛИГИ
УЛУТТУК КООМДУК САЛАМАТТЫКТЫ САКТОО ИНСТИТУТУ**

Кол жазма катары
УДК: 616-001-036.22:656.13(575.2)

КУРМАНОВА АЙДАНА РУСТАМОВНА

**БИШКЕК ШААРЫНЫН КАЛКЫНЫН ЖОЛ КЫРСЫКТАРЫНЫН
КОМПЛЕКСТУУ СОЦИАЛДЫК-ЭПИДЕМИОЛОГИЯЛЫК БААСЫ**

14.02.02 – Эпидемиология

Академиялык даража үчүн диссертациянын рефераты
Медицина илимдеринин кандидаты

Бишкек - 2025

Иш Кыргыз Республикасынын Саламаттыкты сактоо министрлигине
караштуу Коомдук саламаттыкты сактоо улуттук институтунун медициналык
жана социалдык изилдөөлөр секторунун базасында жүргүзүлдү.

Жетекчиси:

Касымова Рано Оморовна, медицина
илимдеринин доктору, КРГУ
гигиена кафедрасынын профессору

Расмий атаандаштары:

Жетектөөчү уюм

Диссертацияны коргоо "___" _____ 20__ саат 14.684 отурумунда Кыргыз Республикасынын
Саламаттыкты сактоо министрлигинин Коомдук саламаттыкты сактоо Улуттук институтунда
медицина илимдеринин доктору (кандидаты) даражасын алуу үчүн диссертацияларды коргоо
боюнча Д 14.23.684 отурумунда өткөрүлөт. Эл аралык медициналык жогорку мектептин
негиздөөчүлөрүнүн бири дареги боюнча төмөнкү дарек: Бишкек, Интергельпо көчөсү, 720054, 2-
кабат, жыйындар залы. Диссертацияны коргоонун видеоконференциясына жеткиликтүү шилтеме
<https://vc.vak.kg/b/142-3mv-t73-gwz>.

Диссертация Кыргыз Республикасынын Саламаттыкты сактоо министрлигинин Коомдук
саламаттыкты сактоо улуттук институтунун китепканаларынан (Бишкек, 720005 Байтик Баатыр
көчөсү, 34), Эл аралык жогорку медициналык мектебинин (Бишкек, 720054 Интергельпо көчөсү,
1Ж) жана <https://vak.kg> сайтынан табууга болот.

Илимий катчы

Диссертациялык кеңештин мүчөсү,

Медицина илимдеринин доктору,

Р.А. Алымбаев

ЧЫГАРМАНЫН ЖАЛПЫ МҮНӨЗДӨМӨСҮ

Актуалдуулугу

Жыл сайын дүйнө жүзү боюнча 1,9 миллионго жакын адам жол кырсыктарынын кесепетинен каза болот. Дагы 20 миллиондон 50 миллионго чейин адам өлүмгө дуушар болбогон жаракаттардан жапа чегишет, алар көпчүлүк учурларда майыпка алып келет [Dermaawan, 2021].

Жол кырсыктары жеке адамдарга, алардын үй-бүлөлөрүнө жана бүтүндөй өлкөлөргө олуттуу экономикалык зыян алып келет. Бул зыян дарылоонун чыгымдарынан жана өлүмдөн же жаракаттан улам өндүрүмдүүлүктүн төмөндөшүнө, ошондой эле жабырлануучуларга кам көрүүгө милдеттүү болгон туугандарынын жумуштан же билим алуудан үзүлүп калышы менен байланыштуу. Жол кырсыктары 15 жаштан 49 жашка чейинки балдардын жана жаштардын өлүмүнүн негизги себеби болуп саналат [БДСУ 2018].

Көпчүлүк өлкөлөрдүн жол кырсыктарынын натыйжасында келтирилген зыяны ички дүң өнүмдүн 3% түзөт [Николаева, 2020].

Бириккен Улуттар Уюмунун Башкы Ассамблеясы 2030-жылга чейин дүйнө жүзү боюнча жол кырсыгынан каза болгондордун жана жаракат алгандардын санын эки эсеге кыскартуу боюнча амбициялуу максатты кабыл алды (A/RES/74/299) [WHO, 2021, Pawlowski, Goniewicz, Shwebel, 2019].

Жол кырсыктарынын кесепеттери эмгекке жарамдуу курактагы адамдардын өндүрүш чөйрөсүнөн четтетилишине алып келет, бул болсо социалдык бюджетке жүктү көбөйтөт. Балдар өлүп, майып болуп калат. Анализ көрсөткөндөй, көрүлгөн чараларга карабастан, жолдордо жол кырсыктарын жана өлүмдөрдү туруктуу түрдө кыскартуу мүмкүн эмес. [Чатурапхат К., Чомпунух К., Пермпунвиват БХ, 2020]. Кыргыз Республикасында жол кырсыктарынын саны сөзсүз өсүп жаткандыгына жана Кыргыз Республикасында өлүмдүн негизги беш себептеринин катарына киргендиктен, Кыргыз Республикасында жол кырсыктарынын жабыркашы көйгөйү барган сайын актуалдуу болууда. Жол кыймылынын коопсуздугу Кыргыз Республикасынын маанилүү социалдык-экономикалык жана демографиялык милдеттеринин бири болуп саналат. Жол кыймылын натыйжалуу уюштуруу, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу жарандардын жыргалчылыгынын, жашоосунун коопсуздугунун шарты болуп саналат. Жол транспортундагы кырсыктар жалпы коомго жана айрым жарандарга материалдык жана моралдык жактан чоң зыян алып келет [Кыргыз Республикасынын Президентинин Жарлыгы].

Жаракаттын жыйынтыгы жабыркаган адамга биринчи жардам канчалык тез жана канчалык деңгээлде көрсөтүлгөнүнө көз каранды экендиги талашсыз [Bražinová et al., 2015)]. Биздин өлкөдө калктын, анын ичинде айдоочулардын башталгыч медициналык даярдыгынын төмөн деңгээли катталган. Тилекке каршы, Жол кыймылынын коопсуздугун камсыздоо боюнча мурунку стратегиялар жол кырсыктарындагы өлүмдөрдү азайтуу чараларына эмес, бул стратегияларды ишке ашырууга жооптуу мекемелердин ыйгарым укуктарын жана инфраструктурасын чыңдоого басым жасалган.

Иш актуалдуу көйгөйдү чечүүгө – Бишкектеги жол кырсыктарынын санын изилдөөгө, көрүлгөн чаралардын натыйжалуулугун баалоо, ошондой эле борбор калаада жол кырсыктарынын алдын алуу боюнча сунуштарды иштеп чыгууга арналган.

Изилдөөнүн максаты: Бишкек шаарынын калкынын арасындагы жол кырсыктарынын комплекстүү социалдык-эпидемиологиялык баасын жүргүзүү жана анын алдын алуу боюнча сунуштарды иштеп чыгуу

Тапшырмалар:

Калктын арасындагы жол кырсыктарынын деңгээлин изилдөө (2019-2023);

Бишкек шаарынын калкынын арасында, Тез жардам ооруканасынын амбулаториялык бөлүмүнүн маалыматтары боюнча, жылдын мезгилине, күндүн убактысына, жуманын күнүнө жараша жол кырсыктарынын таралышынын үзгүлтүксүздүгүн аныктоо;

жол кырсыктарында алынган жаракаттардын оордугун баалоо жана эсептөө;

Бишкек шаарында жол кырсыктарынын кесепеттерин төмөндөтүү боюнча колдонуудагы алдын алуу чараларынын натыйжалуулугун изилдөө жана аларды жакшыртуу боюнча багыттарды негиздөө.

Эмгектин илимий жаңылыгы

- Биринчи жолу 2019-2023-жылдар аралыгында Бишкек шаарынын калкынын арасындагы жол кырсыктарынын системалык талдоосу жүргүзүлүп, андан кийин жыныс, жаш курак жана жол кырсыктарына катышуунун түрү боюнча өзгөчөлүктөр аныкталды.

- Тез жардам ооруканасынын амбулаториялык маалыматтарынын негизинде биринчи жолу жол кырсыктарынын таралышынын сезондукка, күндүн убактысына жана жуманын күндөрүнө жараша таралышы аныкталды.

- Бишкек шаарында 2019-2023-жылдар үчүн жол кырсыктарынын оордугу эсептелди, жаракаттардын оордугу эсептелди, экономикалык зыяндын өлчөмү эсептелди, Адам потенциалына мамиле жасоо ыкмасы боюнча Бишкек шаарында жүргүзүлдү.

- Бишкек шаарында колдонуудагы алдын алуу чараларынын натыйжалуулугу бааланды. Улуттук стратегиянын максаттары менен реалдуу практиканын ортосундагы карама-каршылыктардын багыттары аныкталды, бул шаардык деңгээлде жол саясатынын натыйжалуулугун жогорулатуу боюнча сунуштарды негиздөөгө мүмкүндүк берди.

Алынган жыйынтыктардын практикалык мааниси

Изилдөөнүн жыйынтыктары кырсыктардын учурунун жана оордугунун тенденцияларын баалоого жана кырсыктардын артыкчылыктуу түрлөрүн эске алуу менен алдын алуу чараларын пландаштырууга мүмкүндүк берди.

Жол кырсыктарынан оорулардын жана өлүмдүн жыныс жана жаш курак боюнча стандартташтырылган эсептелген көрсөткүчтөрү жыйынтыктардын эл аралык маалыматтар менен салыштырылышын камсыз кылды жана калктын деңгээлинде алдын алуу программаларын пландаштырууда колдонууга мүмкүндүк берет.

Жол кырсыктарынын сезондуулугун жана жумалык циклдүүлүгүн салыштырып талдоо, расмий отчетторду Бишкек шаарынын амбулаториялык бөлүмдөрүнө жана ооруканага баруу маалыматтары менен салыштыруу. Бул жол - транспорт кырсыктарынын мүмкүн болгон жашыруун эпидемиологиялык аспектилерин аныктоого жана жаракаттардын реалдуу деңгээлин баалоонун ишенимдүүлүгүн жогорулатууга мүмкүндүк берди.

Оорунун глобалдык оордугу методологиясын колдонуу менен майыптыктын узактыгын жана майыптыктын стандарттык салмагын эске алуу менен ДАЛИлерди (майыптыкка жараша оңдолгон өмүр жылдарын) эсептөө, калктын жана саламаттыкты сактоо системасынын зыяндын жүгүн сандык өлчөмдө аныктоого мүмкүндүк берди.

Жол кырсыктарынын экономикалык зыяны эсептелген, бул жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатуу жана жаракат алуудан келип чыккан социалдык жүктү төмөндөтүү боюнча инвестициялык программаларды экономикалык негиздөөгө киргизүүгө мүмкүндүк берет.

Аныкталган эпидемиологиялык закономердүүлүктөрдү эске алуу менен, жол кырсыктарынын жаракат алуусунун деңгээлин жана алардын кесепеттеринин оордугун төмөндөтүүгө багытталган практикалык сунуштар иштелип чыкты. Сунуштар саламаттыкты сактоо органдары, ГУОБДД, муниципалдык жана транспорттук кызматтар тарабынан пайдаланылышы мүмкүн.

Алынган жыйынтыктардын экономикалык мааниси. Дүң өнүмдүн басымдуу бөлүгү Бишкек шаарында түзүлгөн Кыргыз Республикасы үчүн ар бир жарандын жоголушу экономикага түздөн-түз зыян алып келет.

Бул изилдөөлөр жол кырсыктарынын убактылуу жана жүрүм-турум моделдерин аныктоого мүмкүндүк берди (мисалы, пик сааттары, тобокелдик топтору). Бул ашыкча чыгымсыз алдын **алуу чараларын**, анын ичинде инфраструктураны өзгөртүүнү жана маалыматтык кампанияларды **даярдоого мүмкүндүк берет.**

DALYлерди артыкчылыктарды аныктоо алкагына интеграциялоо ресурстарды оорулардын жүгүн жана ИДПнын жоголушун чындап азайтууга багытталган иш-чараларга багыттайт, айрыкча эмгекке жарамдуу курактагы адамдардын арасында.

Коргоого тийиш болгон жоболору:

1. 2019–2023-жылдары Бишкектеги жол кырсыктарынын натыйжасында жабыркагандар демографиялык өзгөчөлүктү көрсөтүүдө: эң жогорку жүк 20-24 жаш курактык топко эркектер үчүн (100 миңге 5450,0 учур), ал эми жаракаттардын эң оор түрү жөө жүргүнчүлөр жана жүргүнчүлөр балдар туура келет, анда баш сөөгүнүн жаракаттарынын үлүшү тиешелүүлүгүнө жараша 27 жана 27,9% түзгөн.
1. Жол кырсыктары сезондук жана күнүмдүк бөлүштүрүлүшүнө жараша болот: эң жогорку көрсөткүчтөр иш күндөрү жана 08:00–10:00 жана 17:00–20:00 убакыт аралыгында болот. 15-19 жаш курактык топто эң көп окуялар бейшемби жана жекшемби күндөрү катталган (15,5%га чейин). Август жана сентябрь айлары жол кырсыктарынын эң көп айлары.

2. Жол кырсыктарынын кесепеттеринин оордугу жогору бойдон калууда: өлүмдүн азайышы менен майыптыктын жана көп сандаган жаракаттардын жогорку деңгээли сакталып келе жатат. Балдардын жаракаттары менен жабыркагандардын үлүшү 14,7%га жетет.
3. 2023-жылы бардык жол кырсыктарынын 93% айдоочулардын күнөөсү менен жасалган. Ошондуктан, Бишкек шаарында жол кыймылынын коопсуздугун камсыздоо боюнча ишке ашырылган стратегиялардын ишке ашырылышы фрагменттүү бойдон калууда жана/же жол кырсыктарынын негизги себеби катары социалдык-жүрүм-турум факторлору эске алынбайт.

Практикага киришүү:

Изилдөөнүн материалдары Эл аралык медициналык жогорку мектептин "коомдук саламаттыкты сактоо" тармагы боюнча "магистр" деңгээлиндеги окуу программасына, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Саламаттыкты сактоо министрлигине караштуу Коомдук саламаттыкты сактоо улуттук институтунун жугуштуу эмес эпидемиология боюнча аспиранттарды окутуу программасына киргизилди (Аткаруу актылары).

Өтүнмө берүүчүнүн жеке салымы: Өтүнмө ээси 2019-2023-жылдар аралыгында Бишкек шаарынын калкынын арасындагы жол кырсыктары боюнча баштапкы маалыматтарды, анын ичинде медициналык мекемелерден алынган маалыматтарды, Жол кыймылынын коопсуздугун камсыздоо башкы башкармалыгынын отчетторун, ошондой эле демографиялык булактарды жеке өзү чогулткан, системалаштырган жана талдап чыккан. Автор демографиялык, убакытка жана жүрүм-турум факторлорун эске алуу менен ретроспективдүү сүрөттөмө кесиптик изилдөө жүргүзгөн, ЖМЛ көрсөткүчтөрүн эсептеп, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу.

Жыйынтыктарын апробациялоо: Илимий-практикалык конференция: Жаштар, Илим, Медицина (10.11.2023), Россия Саламаттыкты сактоо министрлигине караштуу Саламаттыкты сактоо Борбордук изилдөө институтунун «Медициналык жардам берүүнү уюштуруунун натыйжалуу моделдери: тажрыйба жана тенденциялар» эл аралык катышуусу менен Бүткүл Россиялык илимий-практикалык конференциясы (24-май 2024), «Заманбап медицина: жаш дарыгердин көз карашы» эл аралык илимий-практикалык конференциясы (26.11.2024),

Диссертациянын жыйынтыктарынын толуктугу жана чагылдырылышы. Диссертациясынын темасы боюнча 7 макала жарыяланды.

Диссертациянын курамы жана көлөмү. Диссертация 100 беттен турат, кириш сөз, адабият талдоосу, 3 бөлүмдөн жеке изилдөөлөрүнөн, корутундулардан, практикалык сунуштардан, ошондой эле булактардын тизмесинен турат, анын ичинде 96 булак, анын ичинде 20 орус тилинде, 75 англис тилинде.

ЭМГЕКТИН НЕГИЗГИ МАЗМУНУ

Диссертациянын кириш сөзүндө изилдөөнүн актуалдуулугу негизделген, максаты, маселелери, илимий жаңылыгы, алынган жыйынтыктардын практикалык мааниси, коргоого сунушталган диссертациянын негизги жоболору, талапкердин жеке салымы көрсөтүлгөн, изилдөөнүн жыйынтыктары берилген окуялар, эмгектин материалдары боюнча басылмалардын саны чагылдырылган, диссертациянын курамы жана көлөмү мүнөздөлөт.

1-бөлүм "Жол кырсыктарынын эпидемиологиялык мааниси (адабияттарды аналитикалык серепте)" Жол кырсыктарынын эпидемиологиясынын көйгөйлөрү боюнча жергиликтүү жана чет өлкөлүк авторлордун илимий басылмаларына сереп жана талдоо берилди

2-бөлүм "Изилдөө методологиясы жана методдору". Негизи: ретроспективдүү, баяндоочу кесиптик изилдөө ыкмасы.

Бул максатка жетүү үчүн административдик маалыматтар талданды: 2015-2023-жылдар үчүн ГУОБДД отчеттук формалары С1 формасы боюнча өлүмдүн отчеттору (жыныс жана жаш курак боюнча бөлүнгөн), 2019-2023. Ошондой эле, кырсыктардын журналдарынын көчүрмөсү жасалды: Бишкек шаарындагы тез жардам клиникалык ооруканасы - 10703 жазуу (10003 иштелип чыгууда) Бишкек шаарындагы Балдар клиникалык ооруканасы - 5100 жазуу (4603 иштелип чыгууда), Microsoft Excel форматында маалымат базасы түзүлдү.

Салыштырмалуу коэффициенттерди эсептөө жүргүзүлдү (өлүмдүн индекстери, кырсыктардын, жаракаттардын оордугу), Спирмендин рангынын корреляциялык коэффициентин эсептөө (сезондуулук, жуманын күнү), жылдар боюнча салыштырма анализ жүргүзүлдү. Алар YLL (жоголгон өмүр жылдары) - мөөнөтсүз өлүмдүн натыйжасында жоголгон жылдарды эсептешкен. Жол кырсыктарындагы өлүмдөн экономикалык чыгымдар "адам капиталы" ыкмасын колдонуу менен стандарттык эсептөө формуласы боюнча эсептелген.

Биздин изилдөөлөрүбүздүн жыйынтыктары 3 жана 4-бөлүмдөрдө берилген.

3-БӨЛҮМ. Кыргыз Республикасындагы жана Бишкек шаарындагы жол кырсыгынан жабыркагандардын жана өлүмдүн эпидемиологиялык талдоосу

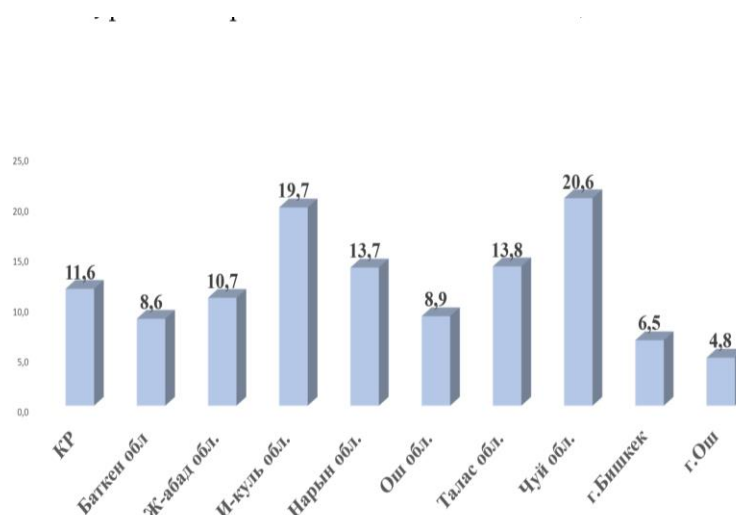
3.1 Жол кырсыгынан жабыркагандардын жана өлүмдөрдүн динамикасы жана түзүмү. 2018-жылдан 2023-жылга чейинки мезгилде Кыргыз Республикасында 33262 жол кырсыгы катталган, анын натыйжасында 3784 адам, анын ичинде 485 бала каза тапкан. Covid-19 пандемиясынын убагында (2020) жол кырсыктарынын саны бир аз азайган, бул чектөө чараларынын киргизилишине жана калктын активдүүлүгүнүн төмөндөшүнө байланыштуу

болушу мүмкүн. Бирок 2021-жылы чектөөлөр алынгандан кийин жол кырсыктарынын саны көбөйүп, талдоого алынган мезгил үчүн максималдуу көрсөткүчкө – 7438 учурга жетти. 2022-жылы жол кырсыктарынын 7040ка чейин азайган, бирок бул көрсөткүч 2018-жылдагы деңгээлден жогору катталган. 2023-жылы жол кырсыктарынын саны 6954 учурду түздү, бул да жол кырсыктарынын жалпы санынын азайганын көрсөтөт (1-сүрөт).



1-сүрөт. Кыргыз Республикасындагы жол кырсыктары, 2018-2023

Өлүмдүн динамикасын талдоодо 10,0 0000 пайызга чейин төмөндөшү белгиленген (2022-жыл), бирок 2023-жылы дагы 100 миң калкка 11,8 учурга чейин өскөн, бул 6 жыл ичинде 100 миң калкка орточо эсеп менен 11,63 адамды түзөт. 2018-2023-жылдар үчүн өлүмдүн орточо коэффициентин талдоонун жыйынтыктары боюнча аймактар боюнча Чуй, Ысык-Көл, Нарын жана Талас облустарында өлүм-житим республикалык деңгээлден жогору экендиги аныкталды (2-сүрөт).

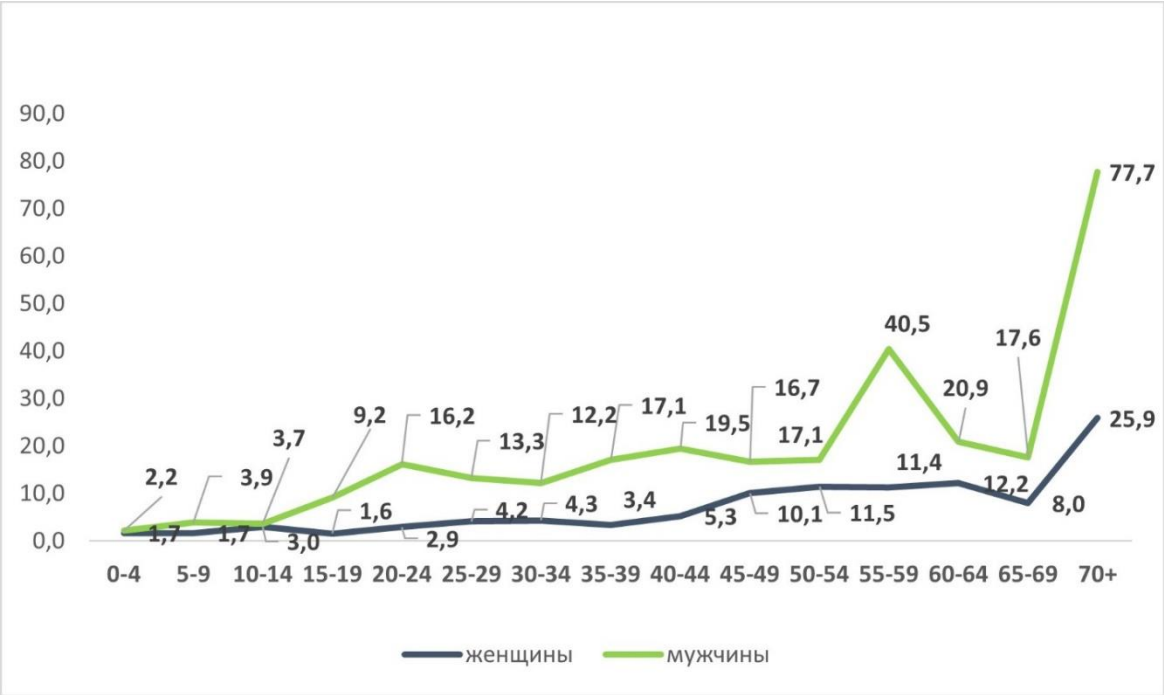


2-сүрөт. 100 миң калкка алгандагы өлүмдүн коэффициенттери, 2019-2023-ж.

Өлүмдүн эң төмөнкү көрсөткүчү Бишкекте жайгашкан. Бирок белгилей кетүү керек, "өлүм" – бул өлгөндөрдүн катталган (жашаган жери) боюнча

маалыматтардын негизинде эсептелүүчү көрсөткүч, ал эми өлүмгө алып келген жол кырсыгы республиканын каалаган районунда болушу мүмкүн.

3.2. Бишкектеги жол кырсыктарынан өлүмдүн жыныс-жаш курактык айырмачылыктары. Ар кандай жаш курактык топтор боюнча өлүмдүн деңгээлин талдоо көрсөткөндөй, өлүмдүн эң жогорку чокусу аялдар жана эркектер арасында 70+ жашка туура келген (5 жыл ичиндеги орточо көрсөткүчтөр) (3-сүрөт).



3-сүрөт: 2019-2023-жылдар үчүн жаш курактык жактан өлүмдүн коэффициенттери (100 000 калкка) (орточо маалыматтар)

Жол кырсыктарынан каза болгондордун саны жаш курактын өсүшү менен эки жыныс топторунда тең көбөйөт. Жаш эркектерде 15 жаштан баштап өлүмдүн деңгээли аялдарга караганда бир нече эсе жогору.

Өлүмдүн көрсөткүчтөрүн жылдар боюнча талдоодо 2021-жылы 2020-жылга салыштырмалуу 20 жаштан 24 жашка чейинки жаш эркектердин өлүмүнүн кескин өсүшү аныкталды. (100 миң калкка 13,0 ден 29,7 га чейин). Ошол эле курактагы аялдардын арасындагы көрсөткүчтөр бир кыйла төмөн жана туруктуу. 45 жаштан 49 жашка чейинки эркектердин арасында, изилдөө жылдары өлүмдүн коэффициенти 100 миң калкка 15 пайыздан 30га чейин, аялдар арасында 6 пайыздан 17,3 пайызга чейин; 55 жаштан 59 жашка чейинки 14 жаштан 49,7% 0000ге чейин (эркектер).

2022-жылы эркектердин жаш курактык өлүмүнүн жалпы коэффициенти 2020-жылга салыштырмалуу дээрлик 3 эсе, ал эми аялдар арасындагы ушул эле жылдарда 1,7 эсе жогору (1-таблица).

1-таблица

Өлүмдүн жаш курактык деңгээли										
(ар бир жаш)	2019		2020		2021		2022		2023	
	аял	эрке	аял	эрке	аял	эрке	аял	эрке	аял	эрке

0-4	1,8	1,7	1,7	1,6	0,0	3,1	2,7	2,5	2,4	2,2
5-9	3,9	7,5	1,9	1,8	0,0	0,0	0,0	5,1	2,7	5,0
10-14	0,0	0,0	2,7	7,8	12,2	0,0	0,0	5,4	0,0	5,3
15-19	0,0	13,4	0,0	3,2	0,0	12,8	2,5	0,0	5,5	16,5
20-24	6,1	12,7	0,0	13,0	3,2	29,7	0,0	17,2	5,4	8,6
25-29	7,5	20,9	2,1	9,4	2,5	5,3	3,5	6,6	5,2	24,2
30-34	5,0	13,7	3,1	7,4	0,0	0,0	8,6	25,4	5,1	14,7
35-39	2,3	19,0	0,0	7,8	2,1	10,0	7,4	30,7	5,3	18,2
40-44	5,5	10,1	0,0	16,0	5,2	3,0	8,0	35,4	7,8	33,1
45-49	11,7	22,4	5,8	14,9	17,3	7,5	6,9	30,3	8,8	8,6
50-54	10,4	4,2	6,7	8,2	12,8	23,8	10,1	23,3	17,2	25,9
55-59	7,8	24,6	15,3	43,1	19,0	33,5	6,0	51,7	8,7	49,7
60-64	0,0	14,8	4,8	13,6	8,8	37,2	22,4	17,3	24,9	21,5
65-69	6,8	11,4	6,7	0,0	6,5	0,0	15,1	43,6	4,8	33,0
70+	16,1	42,6	26,6	7,9	14,5	75,6	41,7	169,5	30,6	93,0

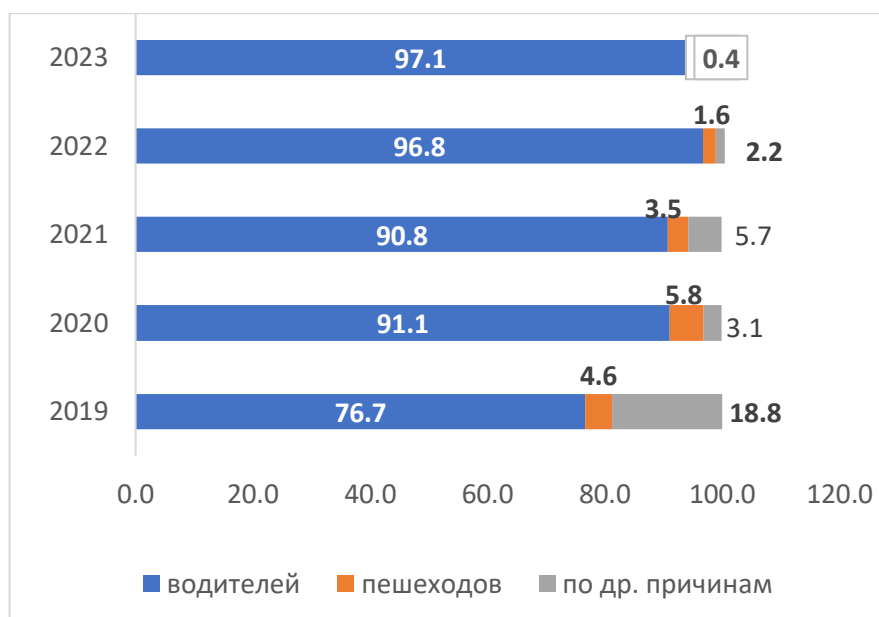
Изилдөө мезгилинде улгайган адамдардын өлүмүнүн көрсөткүчтөрү башка топторго караганда жогору болгон. Өлүмдүн эң жогорку көрсөткүчтөрү 2022-жылы 70 жаштан улуу эркектер жана аялдар арасында катталган (тиешелүүлүгүнө жараша 169,5% 000 жана 41,7% 000).

2020-жылы өлүмдүн салыштырмалуу төмөн көрсөткүчтөрү жана 2022-2023-жылдары андан ары өсүшү Covid-19 пандемиясы учурунда киргизилген карантин чараларына жана калктын активдүүлүгүнүн жанданышына байланыштуу "кечиктирилген таасирине" байланыштуу болушу мүмкүн. Аялдардын арасында жылдар бою анча байкала бербеген динамика байкалган. Өлүмдүн жаш курактык структурасын талдоо 70+ аялдардын арасында өлүмдүн туруктуу жогорку деңгээлин көрсөттү.

3.3. Айдоочулардын жүрүм-турум факторлорунун Бишкектеги жол кырсыктарынын эпидемиологиясына таасири Кыргыз Республикасында жол кыймылынын коопсуздугун камсыздоо көйгөйү өзгөчө курч турат, бул бир катар факторлор, анын ичинде автопарктын көбөйүшү, жол инфраструктурасынын жетишсиздиги жана жол эрежелеринин сакталышынын төмөндүгү менен байланыштуу. абдан актуалдуу. Бул изилдөөнүн максаты Бишкек шаарында айдоочулардын тобокелдик жүрүм-турумунан улам келип чыккан жол кырсыктарын талдоо болуп саналат.

Бишкектеги 2019-2023-жылдары жол кырсыктарынын 76%дан 97%га чейинки айдоочулары күнөөлүү болгон. Жол кырсыктарынын негизги себеби айдоочулардын жүрүм-туруму болгон. Активдүү унаалаштыруу шартында, анын ичинде ички миграция аркылуу, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылууга катышкан кызматтардын негизги милдети болуп саналат.

Жол кырсыктарынын пайда болушундагы жөө жүргүнчүлөрдүн күнөөлөрүнүн үлүшү жол кырсыктарынын жалпы санынын 2,2%дан (2022) 5,8%га (2020) чейин өзгөргөн. Жол кыймылынын коопсуздугун жогорулатуу боюнча чараларды иштеп чыгууда жөө жүргүнчүлөрдүн жол эрежелерин бузуусун алдын алуу да маанилүү маселе болуп саналат (4-сүрөт).



4-сүрөт. Айдоочулардын, жөө жүргүнчүлөрдүн жана башка себептердин кесепетинен болгон жол кырсыктарынын үлүшү

Маалыматтар жолдордогу кооптуу жүрүм-турумдун динамикасын чагылдырат. Жол кырсыктарынын негизги себептери көңүл бурбоо жана жол эрежелерин билбегендиги болгон.

Изилдөө мезгилинин ичинде жол кырсыктарынын басымдуулук кылган себеби "маневр жүргүзүү эрежелерин бузуу" болуп эсептелген, анын үлүшү 56%дан (2019) 40,9%га чейин (таблица). Айдоочулардын күнөөсү менен жол кырсыгынын экинчи негизги себеби - "жөө жүргүнчүлөрдүн өтмөсүнөн өтүү эрежелерин бузуу". Мыйзам бузуулардын үлүшү 2019-жылдагы 13,3% болсо, 25,2% чейин өстү, айдоочулардын жөө жүргүнчүлөрдүн өтмөктөрүндө жөө жүргүнчүлөрдүн артыкчылыгына көңүл бурбай жаткандыгын көрсөтүүдө.

2-таблица

Айдоочулардын күнөөсү менен болгон жол кырсыктарынын үлүшүн бөлүштүрүү

Категория	Годы					M±SD
	2019	2020	2021	2022	2023	
	%	%	%	%	%	
Мас абалында машине айдоо	2,4	5,0	4,5	3,5	2,1	3,5± 1,3
Ылдамдыкты жогорулатуу	7,9	4,6	2,7	2,6	1,4	3,8 ±2,5
Светофорлорго баш ийбөө	4,1	7,2	6,9	5,1	6,7	6 ±1,3
Адамдарды ташуу эрежелерин бузуу	1,3	1,7	2,1	1,1	1,4	1,5±0,4
Маневр жүргүзүү эрежелерин бузуу	56,7	40,9	43,7	44,2	44,4	45,9±6,2
Жөө жүргүнчүлөр өтүүчү өткөөлдөн өтүү эрежелерин бузуу	13,3	15,9	16,0	24,3	25,2	18,9±5,4
Аялдамаларды өткөрүүнүн эрежелерин бузуу	0,3	0,7	0,5	0,3	0,5	0,5±0,2

Жарыктандыруучу түзүлүштөрдү колдонуу эрежелерин бузуу	0,1	0,6	0,0	0,1	0,0	0,6±0,3
Артыкчылыктын эрежелерин бузуу. Саякат	0,1	2,7	1,9	2,0	2,5	1,9±1,0
Каршылаш тилкеге айдап, ашып өтүү	1,1	3,1	3,0	3,1	1,1	2,3±1,1
Артыкчылыктын эрежелерин сактабоо	7,3	8,9	9,5	7,9	8,6	8,4±0,9
Дистанцияны сактабоо	3,3	6,1	7,5	4,4	4,5	5,2±1,7
Унааны туура эмес башкаруу	0,0	0,2	0,2	0,4	0,1	0,2±0,1
Чарчоо, рулда уйку	0,1	0,4	0,5	0,4	0,1	0,3±0,2
Жол кыймылынын башка эрежелери	1,6	1,2	0,2	0,3	0,8	0,9±0,6

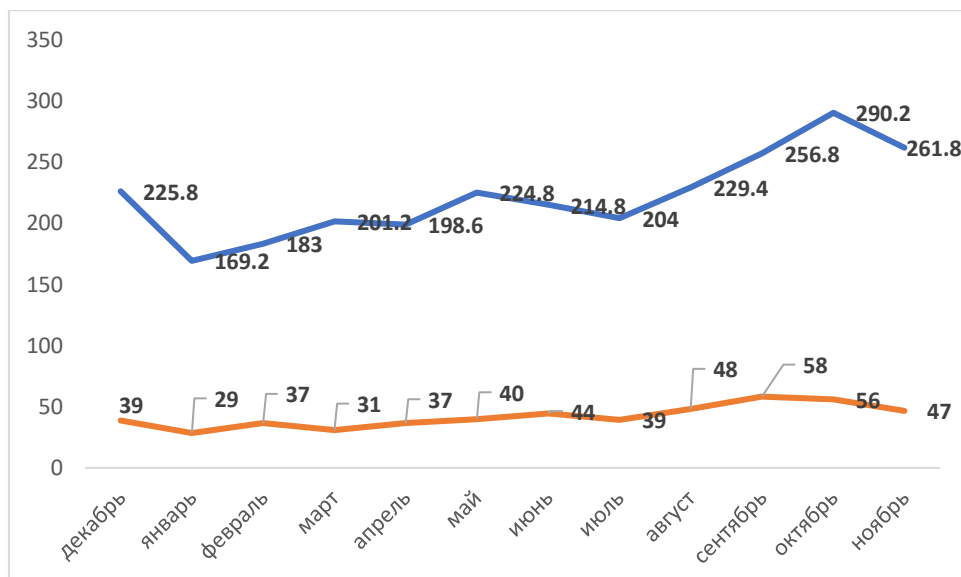
Маалыматтарды талдоонун жыйынтыктары "өтүү тартибин бузуу" категориясында 7,3%дан 9,5%га чейин өзгөрүүлөр бар экендигин көрсөттү, эң жогорку көрсөткүч 2021-жылы катталган. Ушундай эле тенденция "жол белгилерине баш ийбөө" жана "аралыкты сактабоо" категорияларында байкалган.

Белгилей кетчү нерсе, изилдөө мезгилинде "ылдамдыкты жогорулатуу" категориясында оң динамика байкалган. Ылдамдыкты жогорулатуудан улам жол кырсыктарынын саны 7,9%дан (2019) 1,4%га (2023) чейин азайды. Кыязы, бул тенденция шаар көчөлөрүнүн мүмкүнчүлүктөрүнүн чектелгендиги, светофорлордун иштөө режимдери жана транспортту жөнгө салуунун башка объектилери менен аныкталышы мүмкүн. Ошол эле учурда "мас айдоо" категориясындагы үлүш 5%дан 2,1%га чейин төмөндөгөн.

Жол кырсыктарынын анча маанилүү эмес себептери: "жарыктандыруучу түзүлүштөрдү колдонуу эрежелерин бузуу" (0,6%±0,3); "аялдамаларды өткөрүүнүн эрежелерин бузуу" (0,5±0,2); "Бузулган транспорт каражатын айдоо" (0,3±0,2) жана "Чарчоо, руль артында уктау" (0,3±0,2). Бирок кырсыктарды алдын алуу боюнча чараларды иштеп чыгууда бул себептерди эске албай коюуга болбойт.

Ошентип, себептер боюнча жол кырсыктарын изилдөө Бишкектеги жол кырсыктарынын негизги себептери айдоочулардын жүрүм-туруму жана жол эрежелерин бузушу экендигин көрсөттү. Шаарда жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу программаларын иштеп чыгууда айдоочулардын жол эрежесин бузуунун кесепеттери жөнүндө маалымдуулугуна, ошондой эле айдоочулардын жана жол кыймылынын башка катышуучуларынын ката кетириш мүмкүнчүлүгүн төмөндөтүүгө багытталган чараларга өзгөчө көңүл бурулушу керек.

3.4. Бишкек шаарындагы жол кырсыктарынын сезондуулугуна баа берүү
2019-жылдан 2023-жылга чейинки мезгилде Бишкек шаарында жол кырсыктары көбүнчө октябрь, ноябрь жана сентябрь айларында катталган (5-сүрөт).



5-сүрөт. Айлар боюнча жол кырсыктары, Бишкек шаары (2019-2023)

Январь айында жол кырсыктарынын эң аз саны катталган (октябрга салыштырмалуу 1,7 эсеге төмөн), бул балдардын кышкы каникулуна жана улуулардын узак дем алышына байланыштуу болот.

Жылдын калган бөлүгүндө жол кырсыктарынын саны салыштырмалуу туруктуу болду.

3.5 Бишкек шаарындагы клиникалык ооруканалардын амбулаториялык бөлүмдөрүндө жол кырсыктары боюнча медициналык жардам сурап кайрылгандардын санын талдоо

3.5.1 Жол - транспорт кырсыктарынын курмандыктарындагы жаракаттардын негизги локализациясы жана мүнөзү

Ретроспективдик сүрөттөөчү талдоонун алкагында жол кыймылынын катышуучуларынын (жөө жүргүнчүлөрдүн, жүргүнчүлөрдүн, ошондой эле жол кырсыгынын механизминде (тосмо менен кагылышуу жана оодаруу) жаракат алуулардын локализациясы жөнүндө маалыматтар изилденген (3-таблица)

Таблица 3 Жол кырсыгынын түрүнө жана механизминде жараша жол кырсыгынан жабыркагандардын жабыркагандарынын локализациясы

Жаракаттын локализациясы	Ур-качып (абс.)	Кагылышуу (абс.)	Тосмонуу (абс.)	Акырык (абс.)	Жалпысынан (абс.)	Жөө жүргүнчүлөр (%)	Жүргүнчү (%)	Тосмонуу (%)	Акырык (%)
Баш жана моюн (ЧМТ жок)	54	136	126	20	336	16.1	40.5	37.5	6.0
Көкүрөк	233	413	371	3	1020	22.8	40.5	36.4	0.3

Көкүрөк жана ички органдар	98	120	43	2	263	37.3	45.6	16.3	0.8
Ич көңдөйү, бел бөлүгү жана жамбаш	228	208	134	2	572	39.9	36.4	23.4	0.3
Бир нече же аныкталб аган жаракатт ар	506	107	194	3	810	62.5	13.2	24.0	0.4
Жогорку буттарды н жабырка шы	459	398	220	1	1078	42.6	36.9	20.4	0.1
Жаракатт ар	208	68	31	1	308	67.5	22.1	10.1	0.3
Буттун төмөнкү бөлүгүнү н жаракатт ары	140	156	75	1	372	37.6	41.9	20.2	0.3
Омуртка жана жүлүн	165	229	149	15	558	29.6	41.0	26.7	2.7

Башка	118	150	91	25	384	30.7	39.1	23.7	6.5
ЧМТ	989	1124	858	10	2981	33.2	37.7	28.8	0.3

3.5. Жабыркагандар жашаган жери жана категориялары боюнча бөлүштүрүү

Бардык жабыркагандардын арасынан эң көп катталган жаракат түрлөрү: баш мээсинин жаракаты - 2981 учур, бул эң чоң үлүштү түзөт (жөө жүргүнчүлөр үчүн 33,2% жана жүргүнчүлөр үчүн 37,7%), жогорку буттун жаракаттары - 1078 учур, айрыкча жөө жүргүнчүлөр (42,6%) жана жүргүнчүлөр (36,9%) арасында; көкүрөк жаракаттары – 1020 учур, жүргүнчүлөрдүн арасында эң көп (413 учур, бул топтун 40,5%).

Бир нече же аныкталбаган жаракаттар да бөлүнөт - 810 учурлар, жөө жүргүнчүлөр басымдуулук кылат (бардык көп сандаган жаракаттардын 62,5%ы); 558 жүлүн жана жүлүн жабыркаган учурлар, көп учурда жүргүнчүлөр арасында (41%).

Аз кездешкен, бирок клиникалык мааниге ээ болгондор: ич көндөйүнүн, бел бөлүгүнүн жана жамбаш сөөгүнүн жаракаттары - 572 учур, аралаш жаракаттар - 308, астыңкы буттарынын жаракаттары - 372 учур.

Тосмо менен урунганда ЧМТ жогорку деңгээлде (858 учур; топтун ичинде 28,8%), ошондой эле көкүрөк (371 учур) жана жогорку буттар (220 учур) көп жаракат алат.

Жаракат алуулардын эң көп жыштыгы 20-24, 25-29 жаш жана 30-34 жаш курактык топтордо катталган. Бул көрсөткүчтөр өзгөчө 20-24 жаштагы адамдарда байкалууда: максималдуу абсолюттук көрсөткүчтөр жекшемби (258 учур) жана дүйшөмбү (246 учур) күндөрү катталган, бул жаштардын дем алыш күндөрү жана иш жумасынын башталышында кыймылдуулугунун жогорулашына байланыштуу болушу мүмкүн. 14 жашка чейинки жаш курактык топтордо курмандыктардын жалпы саны аз, бирок өзгөчө жогорку көрсөткүчтөр белгиленген. Мисалы, 0-4 жаштагы балдарда бардык жаракаттардын 44,4% шейшемби күнү катталган, ал эми 10-14 жаштагы өспүрүмдөрдүн эң көп саны дүйшөмбү (20,27%) жана бейшемби (16,22%) күндөрү катталган. Бул жуманын аягында ишмердүүлүктү көбөйттү, анын ичинде саякаттарга, эс алууга жана кыймылдарга катышуу.

3.5.2 Бишкек шаарындагы балдардын жабыркагандарын локализация боюнча бөлүштүрүү. 2019–2023-жылдар үчүн жалпы маалыматтардын негизинде жабыркаган балдардын жаракат алуусунун локализациясынын жол кырсыктарына катышуунун түрлөрү боюнча бөлүнүшү талдоо жүргүзүлдү. Жабыркагандардын үч негизги категориясы каралды: жөө жүргүнчүлөр жана жүргүнчүлөр (4-таблица)

4-таблица

**Жабыркагандардын түрүнө жараша жаракаттардын локализациясы
(балдар, 2019-2023, %)**

Локализация	Жабырлануучунун түрү	
	Жөө жүргүнчүлөр	Жүргүнчү
Жогорку буттар	13,9	10,1
Баш жана моюн (ЧМТ жок)	2	2,9
Торакс/ички органдар	2	21,7
Ич жана жамбаш	5,5	11,3
Бир нече жолу жаракат алган	12,4	0,3
Нижние конечности	20,1	10,5
Омurtка жана жүлүн	0,2	0,6
Жаракаттар	17	14,7
ЧМТ	27	27,9

Алынган маалыматтарга ылайык, жөө жүргүнчүлөрдүн башынан жаракат алгандар басымдуулук кылат, айрыкча баш мээсинин травмасы (ЧМТ) 27% түзөт. Бул унаа баланы сүзгөндө баштын өтө алсыздыгы жөнүндөгү адабияттагы маалыматтарга дал келет. Ошондой эле, бутка алгачкы сокку урууга, андан кийин колго жыгылууга мүнөздүү болгон төмөнкү буттардын (20,1%) жана жогорку буттардын (13,9%) жаракаттары да басымдуулук кылган. Көп сандаган жаракаттардын салыштырмалуу жогорку үлүшү (12,4%) жөө жүргүнчүлөр катышкан жол кырсыктарында балдар алган жаракаттардын оордугун көрсөтөт.

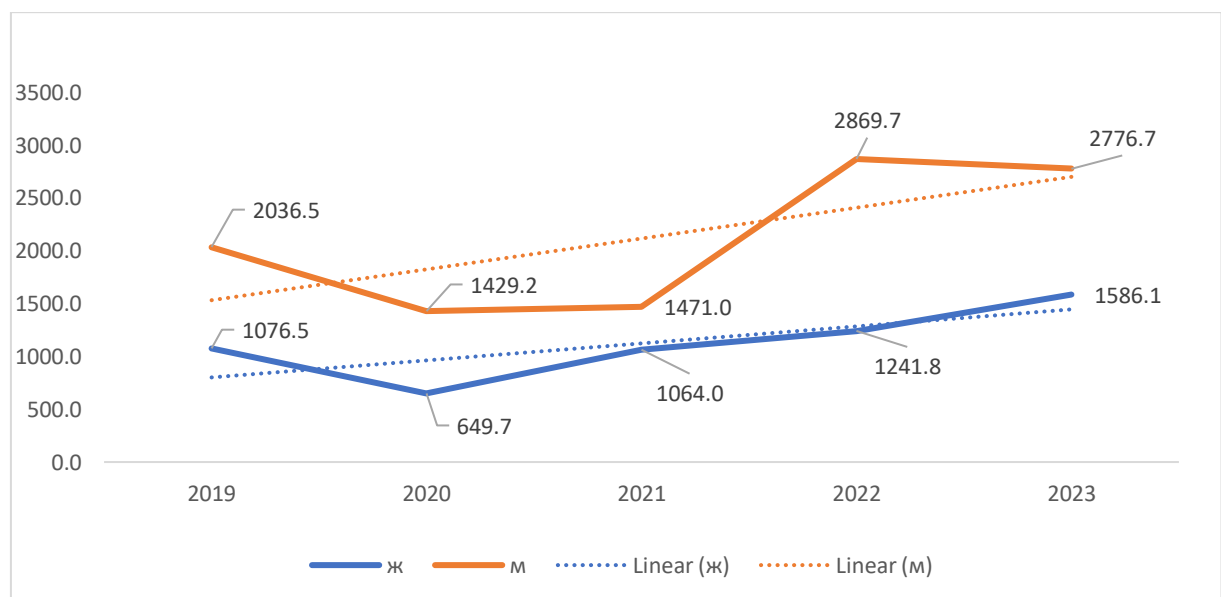
Жүргүнчүлөрдүн жаш балдарынын тобунда жаракаттардын структурасы айырмаланат. Биринчи орунда да ЧМТ (27,9%). Көкүрөк жана ички органдардын (21,7%) жана ич / жамбаш (11,3%) травмалары көбүрөөк байкалат, бул унаанын ичиндеги жаракат механизминде байланыштуу - күтүүсүз тормоздоо, кагылышуу учурунда кысылуу жана коопсуздук курунун жоктугу. Автоунаалардын өлчөмүн эске алганда, жол кырсыктарына көп органдардын катышуусун көрсөтөт (14,7%), бул олуттуу орунду комбинированный жаракаттар ээлейт.

4-бөлүм. Жол кырсыгынан жаракат алуунун жүгүн жана жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу боюнча иш-чаралардын натыйжалуулугун баалоо

4.1. Жол кырсыгынан каза болгондордун натыйжасында жоголгон өмүр жылдарын талдоо. Жол кырсыгынан улам жоголгон өмүр жылдары (DALY) мезгилсиз өлүмдү жана майыптык убактысын көрсөткөн эң маанилүү көрсөткүч болуп саналат [Murray, Christopher JL et al., 1997].

Изилдөөнүн максаты Бишкек шаарындагы жол кырсыгынан мезгилсиз өлүмдүн түйшүгүн жана экономикалык чыгымдарын баалоо болуп саналат

Жалпысынан 2019-жылдан 2023-жылга чейин, жол кырсыктарынан мезгилсиз өлүмдүн натыйжасында 16200 потенциалдуу өмүр жылы жоголгон, анын ичинен 5618 аялдарда жана 10583 эркектерде. Сүрөттө 5 жылдык мезгил ичиндеги жоготуулардын тенденциясынын талдоосу көрсөтүлгөн (сүрөт). Эң чоң жоготуулар 2022-2023-жылдары болгон. Кийинки талдоодо 2022-жылы эркектердин ЖЛЛ көрсөткүчү 2021-жылга салыштырмалуу эки эсеге көбөйгөндүгү белгиленген, андан кийин бир аз төмөндөгөн. Аялдар арасында МЛЛ 2020-жылдан бери өсүүдө, 2023-жылы эң жогорку көрсөткүчкө жетти, ал эми 2020-жылга салыштырмалуу 2,4 эсе жогору болду. Жаш курактык топтордо өлгөндөрдүн абсолюттук саны көбөйдү деп божомолдоого болот, бирок ар кандай жыныс жана жаш курактык топтордо байкоо жүргүзүлгөн ар бир жыл үчүн калктын саны, ошондой эле өмүрдүн узактыгы өзгөрүп тургандыгын эске алуу керек (6-сүрөт).



Күрүч. 6 Жол кырсыктарынан каза болгондордун өмүрүнүн жоголгон жылдарынын динамикасы, жыныс боюнча, 2019-2023

4.2. Адам капиталынын жоготууларын баалоо ыкмасы менен эсептелген жол кырсыгынан экономикалык зыян. Оорунун оордугун эсептөөдө экономикалык зыянды эсептөө зарылчылык. Адам капиталынын жоголушуна негизделген эсептөө (адам капиталы ыкмасы) эң көп колдонулган методдордун бири болуп саналат. Белгилей кетчү нерсе, бул көрсөткүч өндүрүмдүүлүктүн жоготууларын гана көрсөтөт жана башка түз жана кыйыр

жоготууларга (ден соолук, үй багуучу жоготуу сыяктуу социалдык факторлор ж.б.) таасир этпейт.

5-таблицада жол кырсыктарындагы мезгилсиз өлүмдүн натыйжасында келтирилген экономикалык зыяндар тууралуу маалыматтар келтирилген.

5-таблица

Өндүрүмдүүлүктүн экономикалык жоготуулары, Бишкек, 2019-2023

Көрсөткүчтөр	2019	2020	2021	2022	2023
ҮЛЛ Эмгекке жарамдуу курактагы калктын саны	2500,969	1473,447	1905,71	3391,869	3638,71
Калктын жан башына алгандагы ИДП, АКШ доллары	1422	1230,3	1350,7	1740,1	1970,2
% Эмгек катышуусунун пайызы	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Өндүрүмдүүлүктүн потенциалдуу жоготуулу, млн АКШ доллары	2,49	1,27	1,80	4,13	5,02

5-таблицадан көрүнүп тургандай 2022-2023-жылдары өндүрүмдүүлүктүн экономикалык жоготуулары кыйла көбөйгөн, бул жол кырсыктарынын мезгилсиз өлүмүнүн натыйжасында жоголгон жылдардын санынын көбөйүшүнө байланыштуу.

4.3 2019–2023-жылдардагы жол кырсыктарынан жаракат алгандар жана өлгөндөр жөнүндөгү маалыматтардын негизинде Бишкек шаарында жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу боюнча көрүлгөн чаралардын натыйжалуулугуна баа берүү. 2019-жылдан тарта Бишкек шаарында жол кырсыктарын азайтууга багытталган ар кандай чаралар киргизилди: кошумча жөө жүргүнчүлөр өткөөлдөрүн уюштуруу, видеокамераларды орнотуу, светофордорду модернизациялоого, мектептердин жанына ылдамдыкты сактоочу койчулар киргизилди. Ошондой эле айдоочулар жана жөө жүргүнчүлөр үчүн маалымдоо иш-чаралары мезгил-мезгили менен өткөрүлүп турат.

Бирок бул чаралар колдонулган учурда, далилдер айдоочулардын жүрүм-турумун өзгөртүүдө анча ийгиликтүү эмес экенин көрсөтүүдө. Жол кырсыктарынын негизги себеби катары айдоочулардын мыйзам бузууларынын үлүшү өсүүдө. Каршы тилкеге чыгуу, светофордон өтүү жана жөө жүргүнчүлөргө карата макул болбоо сыяктуу системалык укук бузуулар байкоо системасынын натыйжасыз болгондугунун жана алдын алуу ишинин начар болгондугунун көрсөткүчтөрү болуп саналат. Бирдиктүү алдын алуу

ыкмаларынын жана формалдуу көзөмөлдүн жоктугу жол кыймылынын катышуучуларынын арасында коопсуз жүрүм-турум моделин калыптандырууга тоскоолдук кылууда.

КОРУТУНДУ

1. 2019–2023-жылдары Бишкек шаарында жол кырсыктарынын олуттуу демографиялык өзгөчөлүгү экендиги аныкталды: эң жогорку жүк 20-24 жаш курактык топко эркектер үчүн туура келет (100 миңге 5450,0 учур), ал эми жаракат алуулардын эң жогорку деңгээли балдар жөө жүргүнчүлөргө жана жаш жүргүнчүлөргө туура келет, анда баш сөөгүнөн алынган жаракаттардын үлүшү тиешелүүлүгүнө жараша 27% жана 27,9% түзгөн.
2. Жол кырсыктарынын сезондук жана күнүмдүк бөлүштүрүлүшүнүн туруктуу закономердүүлүгү аныкталган: эң жогорку көрсөткүчтөр иш күндөрү жана 08:00–10:00 жана 17:00–20:00 убакыт аралыгына туура келет. 15-19 жаш курактык топто эң көп окуялар бейшемби жана жекшемби күндөрү катталган (15,5%га чейин).
3. Жол кырсыктарынын кесепеттеринин оордугу жогору бойдон калууда: өлүмдүн азайышы менен майыптыктын жана көп сандаган жаракаттардын жогорку деңгээли сакталып келе тургандыгы көрсөтүлгөн. Балдардын жаракаттары менен жабыркагандардын үлүшү 14,7%га жетет.
4. Бардык жол кырсыктарынын 76-93% айдоочулардын күнөөсү менен орун алгандыгы, өлүмдүн жана кесепеттердин оордугунун төмөндөшү системалык эмес экендиги жана айлана-чөйрөнүн факторлорунун өзгөрүүсүнө көз каранды экендиги далилденген.

ПАЙДАЛУУ КЕҢЕШТЕР :

1. Калктын аялуу катмарына – балдарга, улгайган адамдарга жана жаш айдоочуларга артыкчылыктуу багытта жол кырсыктарынын алдын алуу боюнча шаардык максаттуу программаны иштеп чыгуу жана ишке ашыруу.
2. Өзгөчө мектептердин, университеттердин жана мамлекеттик мекемелердин жанында (08:00-10:00 жана 17:00-20:00) жол кыймылынын эрежелеринин аткарылышын күчөтүү, ошондой эле ооруканалардын жана тез жардам станцияларынын жол кырсыгынан жабыркагандарга адистештирилген жардам көрсөтүү мүмкүнчүлүктөрүн күчөтүү.
3. Жабыркагандардын реабилитациясынын артыкчылыктарын жогорулатуу жана оор натыйжалардын алдын алуу максатында ДАЛИ эсептөөлөрүн мамлекеттик мониторинг системасына киргизүү.
4. Муниципалдык деңгээлде жол кырсыктарынын деңгээлине үзгүлтүксүз эпидемиологиялык байкоо жүргүзүү системасын иштеп чыгуу жана ишке киргизүү. Жынысты, жаш куракты, жаракат алган жерди жана оордугун эске алуу менен кырсык тууралуу маалыматтарды чогултуу, текшерүү жана үзгүлтүксүз талдоону камтыйт (анын ичинде DALY эсептөөлөрү). Система

башкаруу, чечимдерди тез кабыл алуу жана алдын алуу чараларынын натыйжалуулугун баалоо үчүн негиз болушу керек. Бишкек боюнча

ДИССЕРТАЦИЯСЫНЫН ТЕМАСЫ БОЮНЧА ЖАРЫК КӨРГӨН ЭМГЕКТЕРДИН ТИЗМЕСИ

1. Курманова А. Р. Бишкек шаарында айдоочусунун күнөөсү менен болгон жол кырсыктарынан жаракат алгандардын жана өлгөндөрдүн жыштыгы // Бюллетень науки и практики. 2024. №8.
1. Сулейманова, Г. Т., Курманова, А. Р., Касиев, Н. К., & Касимова, Р. О. Карылык курагынын медициналык жана социалдык аспектиери Бишкек шаарында. // Здравоохранение Кыргызстана 2022, № 1, с. 114-122.
2. Тен Е. Е., Курманова А. Р., Ибраимова Д. Д. Кыргыз Республикасында жол кырсыгынан балдардын өлүмүнүн салыштырма мүнөздөмөсү //Бюллетень науки и практики. – 2024. – Т. 10. – №. 4. – С. 363-373.
3. Тен Е. Е., Курманова А. Р., Касимова Р.О. Кыргыз Республикасындагы жол кырсыгынан өлүмдүн эпидемиологиялык талдоосу. «Наука. Образование. Техника » №1 2025, с. 41-47
4. Абдыгулова И.Б., Алымбаев А.С., Курманова А.Р., Акматов И.М., Касимова Р.О. Социально-пространственные условия современной городской среды обитания жителей Бишкека //Научное обозрение. №4.- 2023.- с. 5-10.
5. Курманова А.Р., Тен Е.Е., Касимова Р.О. Бишкектин тургундарынын заманбап шаар чөйрөсүнүн социалдык-мейкиндик шарттары . Научно-практический журнал «Здравоохранение Кыргызстана» 2025, № 1, с.46-52.
6. Курманова А.Р., Тен Е.Е., Касимова Р.О. Бишкек шаарындагы жол кырсыгынан каза болгондордун жыныс жана жаш курактык айырмачылыктарынын эпидемиологиялык талдоосу (2019-2023). Научно-практический журнал «Здравоохранение Кыргызстана» 2025, № 1, с.17-23.

РЕЗЮМЕ

Диссертации Курмановой Айданы Рустамовны на тему: «Комплексная социально-эпидемиологическая оценка дорожно-транспортного травматизма населения г. Бишкек» на соискание ученой степени кандидата медицинских наук по специальности 14.02.02- эпидемиология

Ключевые слова: эпидемиология, дорожный травматизм, город, смертность, бремя болезней, профилактика

Объект исследования: дорожно-транспортный травматизм среди населения города Бишкек.

Предмет исследования: эпидемиологические особенности, последствия дорожно-транспортного травматизма, показатели смертности и травматизации, а также бремя болезни.

Цель работы: явилось проведение комплексного социально-эпидемиологической оценки дорожно-транспортного травматизма среди населения г.Бишкек и разработки рекомендации по его профилактике.

Методы исследования: ретроспективный описательный кросс-секционный анализ, аналитические- высчитывание средней и относительной величин, долей. Расчет DALY по компоненту преждевременной потери лет, в связи со смертью. Высчитывание экономического ущерба, с использованием подхода «человеческий капитал».

Полученные результаты и их новизна: Впервые проведён системный анализ дорожно-транспортного травматизма среди населения г. Бишкек за период 2019–2023 гг. с последующим выделением специфики по полу, возрасту и типу участия в ДТП. На основе амбулаторных данных больницы скорой медицинской помощи впервые выявлены закономерности распространённости дорожно-транспортного травматизма в зависимости от сезонности, времени суток и дней недели. Оценена тяжесть, рассчитано бремя травматизма, подсчитан экономический ущерб от дорожных аварий, по методу Human saracity approach в г.Бишкек, за 2019-2023 гг. Проведена оценка результативности существующих профилактических мероприятий в г. Бишкек. Выявлены направления несоответствия между целевыми установками национальной стратегии и реальной практикой, что позволило обосновать предложения по повышению эффективности дорожной политики на городском уровне.

Результаты исследования позволили оценить тенденции заболеваемости и тяжести последствий и планировать профилактические мероприятия с учетом приоритетных видов ДТП, учитывать специфику травм по локализации и тяжести.

Рекомендации по использованию:

Практические рекомендации, направлены на снижение уровня травматизации и тяжести последствий ДТП, с учетом выявленных эпидемиологических закономерностей. Предложения могут быть использованы органами здравоохранения, ГУОБДД, муниципальными и транспортными службами.

Область применения: эпидемиология, общественное здравоохранение

РЕЗЮМЕ

14.02.02 - Эпидемиология адистиги боюнча медицина илимдеринин кандидаты даражасына "Бишкек шаарынын калкынын жол кырсыгынан жабыркаган кырсыктарынын комплекстүү социалдык-эпидемиологиялык баасы" темасына Курманова Айдана Рустамовнанын диссертациясы

Ачкыч сөздөр: эпидемиология, жол кырсыктары, шаар, өлүм, оорулардын оордугу, алдын алуу

Изилдөөнүн объекти: Бишкек шаарынын калкынын арасындагы жол кырсыктары.

Изилдөөнүн предмети: эпидемиологиялык өзгөчөлүктөр, жол кырсыктарынын кесепеттери, өлүмдүн жана жаракат алуулардын деңгээли, ошондой эле оорулардын оордугу.

Максаты: Бишкек шаарынын калкынын арасындагы жол кырсыктарынын комплекстүү социалдык-эпидемиологиялык баасын жүргүзүү жана анын алдын алуу боюнча сунуштарды иштеп чыгуу.

Изилдөөнүн методдору: ретроспективдик сүрөттөөчү кесилиштүү талдоо, аналитикалык - орточо жана салыштырмалуу маанилерди, акцияларды эсептөө. Өлүмгө байланыштуу жылдардын мезгилсиз жоготуу компоненти боюнча ДАЛИларды эсептөө.

Алынган жыйынтыктар жана алардын жаңылыгы: Биринчи жолу 2019-2023-жылдар аралыгында Бишкек шаарынын калкынын арасындагы жол кырсыктарынын системалык талдоосу жүргүзүлүп, андан кийин жыныс, жаш курак жана жол кырсыктарына катышуунун түрү боюнча өзгөчөлүктөрү аныкталды. Тез жардам ооруканасынын амбулаториялык маалыматтарынын негизинде биринчи жолу жол кырсыктарынын таралышынын сезондукка, сутка убактысына жана жуманын күндөрүнө жараша таралышынын закономердуулугу аныкталды. Бишкек шаарында 2019-2023-жылдар үчүн жол кырсыктарынын түйшүгү эсептелип, экономикалык зыяндын өлчөмү эсептелди. Улуттук стратегиянын максаттары менен реалдуу практиканын ортосундагы карама-каршылыктардын багыттары аныкталды, бул шаардык деңгээлде жол саясатынын натыйжалуулугун жогорулатуу боюнча сунуштарды негиздөөгө мүмкүндүк берди.

Изилдөөнүн жыйынтыктары кырсыктардын учурунун жана оордугунун тенденцияларын баалоого жана кырсыктардын артыкчылыктуу түрлөрүн эске алуу менен алдын алуу чараларын пландаштырууга мүмкүндүк берди.

Колдонуу боюнча сунуштар:

Практикалык сунуштар аныкталган эпидемиологиялык закономердүүлүктөрдү эске алуу менен, жол кырсыктарынын жаракат алуусун жана кесепеттеринин оордугун төмөндөтүүгө багытталган. Сунуштар саламаттыкты сактоо органдары, ГУОБДД, муниципалдык жана транспорттук кызматтар тарабынан пайдаланылышы мүмкүн.

Колдонуу чөйрөсү: эпидемиология, коомдук саламаттыкты сактоо

RESUME

Dissertations of Kurmanova Aidana Rustamovna on the topic:

"Comprehensive socio-epidemiological assessment of road traffic injuries of the population of Bishkek" for the degree of Candidate of Medical Sciences in the specialty 14.02.02 - Epidemiology

Keywords: epidemiology, road injuries, city, mortality, burden of disease, prevention

Object of research: road traffic injuries among the population of Bishkek.

Subject of research: epidemiological features, consequences of road traffic injuries, mortality and injury rates, as well as the burden of disease.

Objective: to conduct a comprehensive socio-epidemiological assessment of road traffic injuries among the population of Bishkek and to develop recommendations for its prevention.

Research methods: retrospective descriptive cross-sectional analysis, analytical - calculation of mean and relative values, shares. Calculation of DALYs by the component of premature loss of years, due to death. Calculation of economic damage, using the "human capital" approach.

Results obtained and their novelty: For the first time, a systematic analysis of road traffic injuries among the population of Bishkek for the period 2019–2023 was carried out, followed by the identification of specifics by gender, age and type of participation in road accidents. Based on outpatient data of the emergency hospital, the regularities of the prevalence of road traffic injuries depending on seasonality, time of day and days of the week were revealed for the first time the burden of injuries was calculated, the economic damage from road accidents was calculated, according to the Human capacity approach method in Bishkek, for 2019-2023. The directions of discrepancy between the goals of the national strategy and real practice are revealed, which made it possible to substantiate proposals to improve the effectiveness of road policy at the city level.

The results of the study made it possible to assess the trends in the incidence and severity of consequences and plan preventive measures taking into account the priority types of accidents, taking into account the specifics of injuries in terms of localization and severity.

Recommendations for use:

Practical recommendations are aimed at reducing the level of injury and the severity of the consequences of road accidents, taking into account the identified epidemiological patterns. The proposals can be used by health authorities, GUOBDD, municipal and transport services.

Field of application: epidemiology, public health