

Кыргызстандын саламаттык сактоо илимий-практикалык журналы
2025, № 1, б. 17-23

Здравоохранение Кыргызстана
научно-практический журнал
2025, № 1, с. 17-23

Health care of Kyrgyzstan
scientific and practical journal
2025, No 1, pp. 17-23

УДК: 616-001-036.22:656.13(575.2)

Эпидемиологиялык талдоо: бишкек шаарында жол-транспорт кырсыктарынан болгон өлүм-житимдин жыныстык жана жаш курактык өзгөчөлүктөрү (2019–2023-жылдар)

А.Р. Курманова¹, Е.Е.Тен^{1,2}, Р.О. Касымова³

¹ Коомдук саламаттыкты сактоо Улуттук институту,

² Эл аралык жогорку медицина мектеби,

³ Б. Н. Ельцин атындагы Кыргыз-Россия Славян университети,
Бишкек, Кыргыз Республикасы

МАКАЛА ЖӨНҮНДӨ МААЛЫМАТ КОРУТУНДУ

Негизги сөздөр:

Жол-транспорт кырсыктары
Өлүм-житим
Жыныстык айырмачылыктар
Жаш курактык өзгөчөлүктөр
Эпидемиологиялык талдоо

Киришүү. Жол-транспорт кырсыктары (ЖТК) дүйнө жүзү боюнча коомдук саламаттыкты сактоо жаатындагы олуттуу көйгөйлөрдүн бири болуп саналат. Жыл сайын дүйнөдө болжол менен 1,3 миллион адам ЖТКнын кесепетинен каза болуп, 50 миллиондон ашууну жаракат алат. Бул кырсыктардан улам келип чыккан экономикалык жоготуулар, анын ичинде эмгекке жөндөмдүүлүктүн жоголушу, дарылоо жана реабилитация чыгымдары, үй-бүлөлөр үчүн олуттуу финансылык жүк болуп саналат. Дүйнөлүк саламаттыкты сактоо уюмунун маалыматына ылайык, ЖТКдан болгон өлүмдөрдүн 90%дан ашыгы орто жана төмөн кирешелүү өлкөлөрдө катталат. Кыргызстанда да бул маселе актуалдуу бойдон калууда, анткени акыркы жылдары автоунаалардын санынын өсүшү, урбанизациянын тездеши жана жол коопсуздугу боюнча стандарттардын жетишсиздиги байкалууда.

Изилдөөнүн максаты. Бул изилдөөнүн максаты — 2019–2023-жылдар аралыгында Бишкек шаарында ЖТКдан болгон өлүм-житимдин жыныстык жана жаш курактык өзгөчөлүктөрүн баалоо.

Материалдар жана ыкмалар. Изилдөө үчүн маалымат булагы катары Кыргыз Республикасынын Улуттук статистика комитетинин C51 формасы колдонулду, анда каза болгондордун жынысы, жаш курагы жана өлүм себептери боюнча маалыматтар камтылган. Ошондой эле, Бишкек шаарынын калкынын жынысы жана жаш курагы боюнча бөлүнүшү эске алынды. Өлүм себептери Эл аралык оорулардын классификациясынын 10-кайра каралган версиясынын V00–V99 коддору боюнча классификацияланды. Жаш курактык топтор 5 жылдык интервал менен бөлүнүп, ар бир жыныс үчүн өзүнчө эсептелди. Маалыматтар Microsoft Excel программасынын жардамы менен иштелип чыкты жана визуалдаштырылды.

Натыйжалар. 2019–2023-жылдар аралыгында Бишкек шаарында ЖТ

Адрес для переписки:

Тен Елена Евгеньевна, 720005,
Кыргызская Республика, Бишкек, ул. Байтик-Баатыра 34
НИОЗ, МВШМ
Тел.: +996 555 720 871
E-mail: elena_spcpm@yahoo.com

Contacts:

Ten Elena Evgenievna, 720005,
34, Baytik-Baatyra str, Bishkek, Kyrgyz Republic
NIPH, IHSM
Phone: +996 555 720 871
E-mail: elena_spcpm@yahoo.com

Для цитирования:

Курманова А.Р., Тен Е.Е., Касымова Р.О. Эпидемиологический анализ гендерных и возрастных различий в смертности от ДТП в г. Бишкек (2019-2023 годы). Научно-практический журнал «Здравоохранение Кыргызстана» 2025, № 1, с.17-23.
doi.10.51350/zdravkg2025.1.3.2.17.23

Citation:

Kurmanova A.R., Ten E.E., Kasymova R.O. Epidemiological analysis of gender and age differences in road traffic deaths in Bishkek city (2019-2023). Scientific and practical journal "Health care of Kyrgyzstan" 2025, No. 1, p. 17-23.
doi.10.51350/zdravkg2025.1.3.2.17.23

Кнын кесепетинен 566 адам каза болгон, алардын ичинен 179у аялдар жана 368и эркектер. Каза болгондордун ичинен эмгекке жөндөмдүү курактагы (16–64 жаш) адамдардын үлүшү аялдар арасында 68%, эркектер арасында 76,8% түздү. Өлүм-житимдин деңгээли жаш курак менен жогорулап, эркектерде өспүрүм курактан баштап аялдарга караганда бир нече эсе жогору болду. 2022-жылы 70 жаштан жогору курактагы эркектер арасында өлүм-житимдин эң жогорку көрсөткүчү 100 000 калкка 169,5 учурду түздү. 2020-жылы өлүм-житимдин деңгээли төмөндөп, бул COVID-19 пандемиясы учурунда калктын мобилдүүлүгүнүн азайышы менен түшүндүрүлөт. Бирок 2021–2023-жылдары бул көрсөткүч кайрадан жогорулады, өзгөчө 20–49 жаштагы эркектер арасында.

Жыйынтык. Бишкек шаарында ЖТКдан болгон өлүм-житим негизинен эмгекке жөндөмдүү курактагы эркектер жана ар кандай курактагы улгайган адамдар арасында катталууда. Эркектердин жогорку өлүм-житим деңгээли жүрүм-турум факторлору жана жыныстык стереотиптер менен байланыштуу болушу мүмкүн. Бул тенденциялар ЖТКдан болгон өлүм-житимди азайтуу үчүн жыныстык жана жаш курактык өзгөчөлүктөрдү эске алган алдын алуу программаларын иштеп чыгуунун зарылдыгын көрсөтөт.

Эпидемиологический анализ гендерных и возрастных различий в смертности от ДТП в г. Бишкек (2019-2023 годы)

А.Р. Курманова¹, Е.Е.Тен^{1,2}, Р.О. Касымова³

¹ Национальный институт общественного здоровья,

² Международная Высшая школа медицины,

³ Кыргызско-Российский Славянский университет имени Б. Н. Ельцина, Бишкек, Кыргыз Республикасы

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ

Ключевые слова:

Дорожно-транспортные происшествия

Смертность

Гендерные различия

Возрастные особенности

Эпидемиологический анализ

РЕЗЮМЕ

Введение. Дорожный травматизм, является большой проблемой общественного здравоохранения, из-за высокой смертности и инвалидизации. Экономическое бремя, связанное с потерей трудоспособности, приводит не только к большим расходам систем здравоохранения, но и длительным финансовым потерям семей. Согласно данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в мире, погибает 1,3 миллиона человек, и более 90% смертей приходится на страны с низким и средним доходом. Эта проблема, актуальна и для Кыргызстана, в связи с постоянно возрастающим уровнем автомобилизации, урбанизации и недостаточным стандартам безопасности дорожного движения.

Целью настоящего исследования явилась оценка гендерно-возрастных особенностей смертности от дорожно-транспортного травматизма в период с 2019 по 2023 годы

Материалы и методы. В качестве источника информации, использовались данные отчетной формы С51 «Распределение умерших по полу и возрастным группам и причинам смерти» и показатели численности постоянного населения г. Бишкек по полу и возрастным группам, за 2019- 2023 годы Национального статистического комитета при Президенте Кыргызской Республики (НСК). Расчеты проводились по кодам МКБ- 10 пересмотра V00-V99 «Транспортные несчастные случаи». Возрастные группы по каждому полу, распределены с шагом в 5 лет. Статистическая обработка данных, эпидемиологический анализ и визуализация, проводились в программном обеспечении Microsoft Excel.

Результаты. По данным Национального статистического комитета, в период 2019-2023 гг., в г. Бишкек, в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) погибло 566 человек, из них, 179 женщин и 368 мужчин. Из общего числа умерших от дорожных травм, доля людей трудоспособного возраста (16-64 года), составила, в среднем за 5 лет: среди женщин 68%, среди мужчин 76,8%. Уровни смертности возрастали, с увеличением возраста, в обеих возрастных группах. Среди мужчин, уровни смертности повышались более интенсивно, начиная с подросткового возраста. Люди, старше 70 лет, имели больше риска погибнуть от дорожных травм, чем в других возрастных группах, особенно среди мужчин -169,5 на 100 000 населения в 2022 году. Анализ по годам показал снижение смертности в 2020 году, что связано со снижением общей активности населения в период пандемии Ковид 19, с последующим ростом в 2021-2023 годах.

Выводы. Основная нагрузка смертности от ДТП в Бишкеке приходится на мужчин трудоспособного возраста и пожилых людей обоих полов. Мужчины подвержены более высокому риску гибели от ДТП, что может быть связано с поведенческими факторами и гендерными стереотипами в стиле вождения. Установленные тенденции подчеркивают необходимость разработки гендерно- и возрастно-ориентированных профилактических программ, направленных на снижение уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий.

Epidemiological analysis of gender and age differences in road traffic deaths in Bishkek city (2019-2023)

A.R. Kurmanova ^a, E.E.Ten ^{a,b}, R.O. Kasymova ^c

^a National Institute of Public Health,

^b International Higher School of Medicine,

^c Kyrgyz-Russian Slavic University named after B. N. Yeltsin,

Bishkek, Kyrgyz Republic

ARTICLE INFO

Key words:

Road traffic accident

Mortality

Gender differences

Age-specific patterns

Epidemiological analysis

ABSTRACT

Introduction. Road traffic injuries are a major public health problem due to high mortality and disability. According to the World Health Organization, 1.3 million people die every year in the world, and more than 90% of deaths occur in low- and middle-income countries. This problem is also relevant for Kyrgyzstan, due to the ever-increasing level of motorization, urbanization and insufficient road safety standards.

The purpose of this study was to assess the gender-age characteristics of mortality from road traffic injuries in the period from 2019 to 2023.

Materials and methods. As a source of information, the data of the reporting form C51 "Distribution of deaths by sex and age groups and causes of death" and indicators of the permanent population of Bishkek by sex and age groups for 2019-2023 of the National Statistical Committee under the President of the Kyrgyz Republic (NSC) were used. Calculations were carried out according to ICD-10 revision codes V00-V99 "Transport accidents". Age groups for each gender are distributed in increments of 5 years.

Statistical data processing, epidemiological analysis and visualization were carried out in Microsoft Excel software.

Outcomes. According to the National Statistics Committee, in the period 2019-2023, 566 people died in road accidents in Bishkek, including 179 women and 368 men. Of the total number of deaths from road traffic injuries, the share of people of working age (16-64 years) was, on average,

68% among women and 76.8% among men over 5 years. Mortality rates increased, with increasing age, in both age groups. Among men, mortality rates have risen more rapidly since adolescence. People over 70 years of age had a greater risk of dying from road injuries than other age groups, especially among men -169.5 per 100,000 population in 2022. An analysis by year showed a decrease in mortality in 2020, which is due to a decrease in the overall activity of the population during the Covid 19 pandemic, with a subsequent increase in 2021-2023.

Findings. The main burden of deaths from road accidents in Bishkek falls on men of working age and the elderly of both sexes. Men are at a higher risk of dying from road traffic accidents, which may be due to behavioral factors and gender stereotypes in driving style. These trends highlight the need to develop gender- and age-specific prevention programs to reduce road traffic deaths.

Введение

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП), имеют глобальное значение, в связи с высокой смертностью, травматизацией. Экономическое бремя, связанное со снижением или потерей продуктивности, затрат на лечение и реабилитацию, порчей имущества и т.д., особенно высоко в странах с низким и средним доходами [1,2].

Ежегодно, около 1,3 миллиона человек погибает и около 50 миллионов людей, получает травмы в ДТП. [3,4]. Дорожные травмы, являются ведущей причиной смертности среди молодых людей, превосходя по показателям такие заболевания, как ВИЧ-инфекция и туберкулез [5,6].

Кыргызская Республика сталкивается с проблемами, связанными с безопасностью дорожного движения, на которые влияют такие факторы, как быстрая урбанизация, растущая автомобилизация, неадекватная инфраструктура и непоследовательное соблюдение правил дорожного движения [7,8,9]. В городе Бишкек, наблюдается высокая концентрация автомобильного транспорта с высокой интенсивностью дорожного движения, учитывая, что такие травмы являются серьезной проблемой общественного здравоохранения во всем мире, приводя к преждевременной смертности и долгосрочной инвалидности.

Целью настоящего исследования явилась оценка гендерно-возрастных особенностей смертности от дорожно-транспортного травматизма в период с 2019 по 2023 годы.

Материалы и методы

В качестве источника информации, использовались данные отчетной формы С51 «Распределение умерших по полу и возрастным группам и причинам смерти» и показатели численности постоянного населения г. Бишкек по полу и возрастным группам, за 2019- 2023 годы Национального статистического ко-

митета при Президенте Кыргызской Республики (НСК). Расчеты проводились по кодам МКБ- 10 пересмотра V00-V99 «Транспортные несчастные случаи». Возрастные группы по каждому полу, распределены с шагом в 5 лет.

Статистическая обработка данных, эпидемиологический анализ и визуализация, проводились в программном обеспечении Microsoft Excel.

Результаты

По данным НСК, в период 2019-2023 гг., в г. Бишкек, в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) погибло 566 человек, из них, 179 женщин и 368 мужчин. Из общего числа умерших от дорожных травм, доля людей трудоспособного возраста (16-64 года), составила, в среднем за 5 лет: среди женщин 68%, среди мужчин 76,8%.

Анализ коэффициентов смертности по полу, в различных возрастных группах, показал, что наибольший пик смертности пришелся на возраст 70+ у женщин и у мужчин (усредненные показатели за 5 лет) (рис). Это подтверждает выводы некоторых исследователей [10,11], о том, что риск фатальных случаев после ДТП, среди пожилых людей, в несколько раз выше, чем у молодых людей. Первый пик смертности, среди мужчин, наблюдался в 55-59 лет.

Показатели смертности от ДТП возрастают с увеличением возраста в обеих гендерных группах. У молодых мужчин, начиная с 15 лет, уровни смертности, в несколько раз выше, чем у женщин. В работе Billah и др. (2021), отмечено, что мужчины более склонны к рискованному поведению, такому как: вождение в нетрезвом виде, превышение скоростного режима и выезд на встречную полосу [12]. Подобное поведение, увеличивает риск фатальных исходов при ДТП. Granić M. A., Parařava E (2011), связывают гендерный дисбаланс в случаях смертельных ДТП, с навязанными стереотипами проявления маскулинности за рулем – мужчины «должны быть» агрессивными и «могут» нарушать правила дорожного дви-



Рисунок. Возраст-специфические коэффициенты смертности (на 100 000 населения) за 2019-2023 гг. (усредненные данные)

Figure. Age-specific mortality rates (per 100,000 population) for 2019-2023. (averaged)

Таблица. Возраст-специфические коэффициенты смертности (на 100 000 населения в каждой возрастной группе) за 2019-2023 гг.

Table. Age-specific mortality rates (per 100,000 population in each age group) for 2019-2023

Возраст	2019		2020		2021		2022		2023	
	жен	муж	жен	Муж	жен	муж	жен	муж	жен	муж
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

жения. Кроме этого, подразумевается, что вождение «мужское дело», потому что, якобы, лучше водят автотранспортные средства [13].

При анализе показателей смертности по годам, установлено, что в 2021 году, в сравнении с 2020 годом, наблюдался резкий всплеск смертности среди молодых мужчин в возрасте от 20 до 24 лет. (с 13,0 до 29,7 на 100 тыс. населения). Среди женщин, такого же возраста, показатели намного ниже и стабильнее. Среди мужчин, в возрасте от 45 до 49 лет, смертность, в изучаемые годы, колебалась от 15 до 30 на 100 тыс. населения, у женщин-от 6 до 17,3

%000; в возрасте 55-59 лет, колебания составили от 14 до 49,7%0000 (мужчины). Общий возраст-специфический коэффициент смертельных исходов, среди мужчин в 2022 году почти в 3 раза, были выше, чем в 2020 году, а среди женщин, за те же годы, в 1,7 раз (таблица).

Пожилые люди, в изучаемый период, имели выше уровни смертности, чем остальные группы. Самые высокие показатели смертности, были зарегистрированы среди мужчин и женщин 70 лет и старше в 2022 году (169,5 %000 и 41,7%000 соответственно).

Относительно низкие уровни смертности в 2020

и году и дальнейшее повышение, в 2022-2023 году, могут быть связаны с карантинными мерами, введенными при пандемии Ковид-19 и «отложенным эффектом», обусловленным возобновлением активности населения. Среди женщин, отмечалась менее выраженная динамика по годам. Анализ возрастной структуры смертности показал стабильно высокий уровень смертности среди женщин 70+.

Схожую с г. Бишкеком, тенденцию в снижении уровня смертности от дорожных травм в 2020 году заметным повышением, в 2022-2023 годах, отмечена в Турции, Конье [14].

Выводы

1. Основную долю, погибших в ДТП, составляют люди трудоспособного возраста (68%, среди женщин и 76,8% среди мужчин). Потери, среди мужчин, в сравнение с женщинами, были в несколько раз выше, чем среди женщин.
2. Пожилые люди, 70+, имеют выше риск, погибнуть

в ДТП, чем более молодые люди, вне зависимости от пола.

3. За исследуемый период, наиболее низкий уровень смертности от ДТП, был зарегистрирован в 2020 году, что может быть связано, с карантинными мерами при Ковид-19. Однако, с 2021 года, отмечен резкий всплеск уровней смертности, особенно среди мужчин 20-49 лет. Среди женщин, показатели намного ниже и стабильнее

4. Среди мужчин и женщин, общий уровень смертности от дорожных травм, начиная с 2021 года, заметно повышается.

5. Установленные тенденции подчеркивают необходимость разработки гендерно- и возрастно-ориентированных профилактических программ, направленных на снижение уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий.

Жазуучулар ар кандай кызыкчылыктардын чыр жоктугун жарыялайт.

Авторы заявляют об отсутствии конфликтов интересов. The authors declare no conflicts of interest.

Литература/References

1. Ahmed, S. K., Mohammed, M. G., Abdulqadir, S. O., El-Kader, R. G. A., El-Shall, N. A., Chandran, D., Rehman, M. E. U., & Dhama, K. (2023). Road traffic accidental injuries and deaths: A neglected global health issue. *Health Science Reports*, 6(5). /Ахмед, С. К., Мохаммед, М. Г., Абдулкадир, С. О., и др. Дорожно-транспортные происшествия, травматизм и смерть: глобальная проблема здравоохранения, которой не уделяется должного внимания. *Отчеты о науке о здоровье*, 2023; Т-6(5): 6 с. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/37152220/> DOI:<https://doi.org/10.1002/hsr2.1240>
2. Shams, M., Mohebi, F., Gohari, K., Masinaei, M., Mohajer, et al. (2021). The level and trend of road traffic injuries attributable mortality rate in Iran, 1990–2015: a story of successful regulations and a roadmap to design future policies. *BMC Public Health*, 2021. V.21(1). P.1-12/ Шамс, М., Мохеби, Ф., Гохари, и др. Уровень и тенденция смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в Иране, 1990–2015 гг.: история успешного регулирования и дорожная карта для разработки будущей политики. *Общественное здравоохранение BMC*, 2021; V.21(1): С.1-12. <https://bmcpublichealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-021-11721-9>. DOI: <http://doi.org/10.1186/s12889-021-11721-9>
3. Sadeghi-Bazargani, H., Samadirad, B., & Hosseinpourfeizi, H. (2018). Epidemiology of Traffic Fatalities among Motorcycle Users in East Azerbaijan, Iran. *BioMed Research International*, 2018, 1. / Садеги-Базаргани, Х., Самадирад, Б., и Хоссейнпурфейзи, Х. (2018). Эпидемиология дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом среди мотоциклистов в Восточном Азербайджане, Иране. *Биомед Ресерч Интернэшнл*, 2018, Т1: С.1-10. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1155/2018/6971904>. DOI: <https://doi.org/10.1155/2018/6971904>
4. Fernando D. M. G. More than eight deaths per day on our roads..... and rising // *Sri Lanka Journal of Forensic Medicine, Science & Law*. – 2018. – Т. 9. – №. 2. / Фернандо Д. М. Г. Более восьми смертей в день на наших дорогах..... и растущий // *Шри-Ланкийский журнал судебной медицины, науки и права*, 2018; Т. 9. – No 2.: С.1-3 <https://sljfmssljol.info/articles/10.4038/sljfmssl.v9i2.7808>. DOI: <http://doi.org/10.4038/sljfmssl.v9i2.7808>
5. Naeem, Z. (2010). Road Traffic Injuries – Changing Trend? *International Journal of Health Sciences*, 4(2). /Наим З. Дорожно-транспортный травматизм – меняющаяся тенденция? *Международный журнал*, 2010. V 4(2): С.1-5 <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3068826/>
6. Villavicencio, F., Perin, J., Eilerts-Spinelli, H., Yeung, D., Prieto-Merino, D., Hug, L., Sharrow, D., You, D., Strong, K. L., Black, R. E., & Liu, L. (2024). Global, regional, and national causes of death in children and adolescents younger than 20 years: an open data portal with estimates for 2000–21. *The Lancet Global Health*, 12(1), e16-e17. [https://doi.org/10.1016/S2214-109X\(23\)00496-5](https://doi.org/10.1016/S2214-109X(23)00496-5)/Виллависенсио, Ф., Перин, Дж., Эйлертс-Спинелли, Глобальные, региональные и национальные причины смертности среди детей и подростков в возрасте до 20 лет: портал открытых данных с оценками за 2000–2021 годы. *Ланцет Глобальное здравоохранение*, 2024, 12 (1): С.16-17. [https://www.thelancet.com/journals/langlo/article/PIIS2214-109X\(23\)00496-5/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/langlo/article/PIIS2214-109X(23)00496-5/fulltext) DOI: [http://doi.org/10.1016/S2214-109X\(23\)00496-5](http://doi.org/10.1016/S2214-109X(23)00496-5)
7. Анаркулов, Б.; Атакулов, Н.; Кабылбеков, Э.; Иманалиев, А. Дорожно-транспортный травматизм в Кыргызской Республике. *Евразийский журнал здравоохранения*. - 2024, 4, С.18-24. / Anarkulov, B.; Atakulov, N.; Kabyzbekov, E.; Imanaliev, A. Road Traffic Incidence in Kyrgyz Republic [Eurasian Journal of Health. - 2024, 4, pp.18-24 <https://vestnik.kgma.kg/index.php/vestnik/article/view/1465>. DOI: <https://doi.org/10.54890/1694-8882-2024-4-18>
8. Акматова А.Т. Актуальные вопросы безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике // *Право и государство: теория и практика*. 2021. №6 (198). С.239-242/Акматова А.Т. Actual Issues of Road Safety in the Kyrgyz Republic // *Law and State: Theory and Practice*, 2021; №6 (198): pp. 239-242 <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46642606> DOI: https://doi.org/10.47643/1815-1337_2021_6_239

9. Курманова А. Р. Частота травматизма и смертности от дорожно-транспортных происшествий по вине водителя по г. Бишкек // Бюллетень науки и практики. 2024. №8. - с.212-219/ Kurmanova A. R. Frequency of traumatism and mortality from road transport accidents through the fault of a driver in Bishkek// Bulletin of Science and Practice, 2024; №8: P.212-219 <https://www.bulletennauki.ru/issue/105/> DOI: <http://doi.org/10.33619/2414-2948/105>
10. Lee WY, Cameron PA, Bailey MJ. Road traffic injuries in the elderly. Emerg Med J. 2006 Jan;23(1):42-46. / Ли В.Й, Кэмерон А., Бейли М.Дж. Дорожно-транспортный травматизм у пожилых людей. Emerg Med J., 2006; Jan; 23(1): P 42-46. <https://emj.bmj.com/content/23/1/42.long>. DOI: <https://doi.org/10.1136/emj.2005.023754>
11. Bravo G, Duarte G, Cerda J, Castellucci H. Road traffic accidents of the elderly in Chile between the years 2008-2017: A register-based descriptive study. Medwave 2020 Jun 8;20(5). P.1-8 /Браво Г., Дуарте Г., Серда Дж., Кастеллуччи Х. Дорожно-транспортные происшествия с участием пожилых людей в Чили в период с 2008 по 2017 год: описательное исследование на основе регистров. Medwave 2020; 8 июня; 20(5): С.1-8. <https://www.medwave.cl/investigacion/estudios/7923.html> DOI: <https://doi.org/10.5867/medwave.2020.05.7923>
12. Billah K., Sharif H. O., Dessouky S. How gender affects motor vehicle crashes: a case study from San Antonio, Texas //Sustainability. – 2022. – Т. 14. – №. 12. – С. 7023./Билла К., Шариф Х. О., Дессуки С. Как пол влияет на дорожно-транспортные происшествия: тематическое исследование из Сан-Антонио, штат Техас Sustainability, 2022;Т. 14. No 12: С. 7023 <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/12/7023>. DOI: <https://doi.org/10.3390/su14127023>
13. Granié M. A., Parafava E. Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents //Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2011. – Т. 14. – №. 5. – P. 341-353. /Гранье М. А., Папафава Э. Гендерные стереотипы, связанные с вождением транспортного средства у французских подростков и подростков // Транспортные исследования Часть F: Психология и поведение на транспорте. – 2011;Т. 14. No 5. : С. 341-353. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847811000337>. DOI:<https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.002>
14. Bilim A. Traffic Safety and Risk Assessment of Konya Districts //Konya Journal of Engineering Sciences. – 2024. – Т. 12. – №. 4. – С. 1034-1046./Билим А. Безопасность дорожного движения и оценка рисков районов Конья Журнал Конья по инженерным наукам, 2024;Т. 12.№ 4: С. 1034-1046. <https://dergipark.org.tr/en/pub/konjes/issue/88326/1558785> DOI:<https://doi.org/10.36306/konjes.1558785>

Авторы:

Курманова Айдана Рустамовна, аспирант, Национального института общественного здоровья, Бишкек, Кыргызская Республика
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9424-4182>

Тен Елена Евгеньевна, кандидат медицинских наук, с.н.с., И.о. доцента кафедры Общественного здоровья, Международной Высшей школы медицины; Руководитель сектором медико-социальных исследований, Национального института общественного здоровья при МЗ КР, Бишкек, Кыргызской Республики
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7417-3930>

Касымова Рано Оморовна, доктор медицинских наук, профессор, кафедры общей гигиены Кыргызско-Российского Славянского университета имени Б. Н. Ельцина, Бишкек, Кыргызская Республика
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1026-4723>

Authors:

Kurmanova Aidana Rustamovna, graduate student, National Institute of Public Health, Bishkek, Kyrgyz Republic
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9424-4182>

Ten Elena Evgenievna, PhD, Senior Scientific Associate. Assistant Professor Department of Public Health, International Highest School of Medicine; Head of the Sector of Medical and Social Research, National Institute of Public Health under the Ministry of Health of the Kyrgyz Republic, Bishkek
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7417-3930>

Kasymova Rano Omorovna, Doctor of Medical Sciences, Professor, Department of General Hygiene, Kyrgyz-Russian Slavic University named after B.N. Yeltsin, Bishkek, Kyrgyz Republic
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1026-4723>

Поступила в редакцию 28.02.2025
Принята к печати 20.03.2025

Received 28.02.2025
Accepted 20.03.2025