



Население: 16 026 367

Уровень доходов: Средний

Валовой нац. доход на душу населения: 7 500 долл. США

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Комитет дорожной полиции
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия БДД	Да
Внедрение стратегии финансируется	Частично финансируется
Заданы цели по снижению смертности	Да (2008–2010 гг.)
Цель по снижению смертности	на 30%

БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ И МОБИЛЬНОСТЬ

Обязательная государственная экспертиза всех новых объектов в области дорожного строительства	Да
Регулярные проверки существующей дорожной инфраструктуры	Да
Национальная политика, содействующая передвижению пешком или на велосипеде	—
Политика, способствующая инвестированию в развитие общественного транспорта	—
Политика, направленная на разграничение потоков, чтобы обеспечить защиту уязвимых участников дорожного движения	—

БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

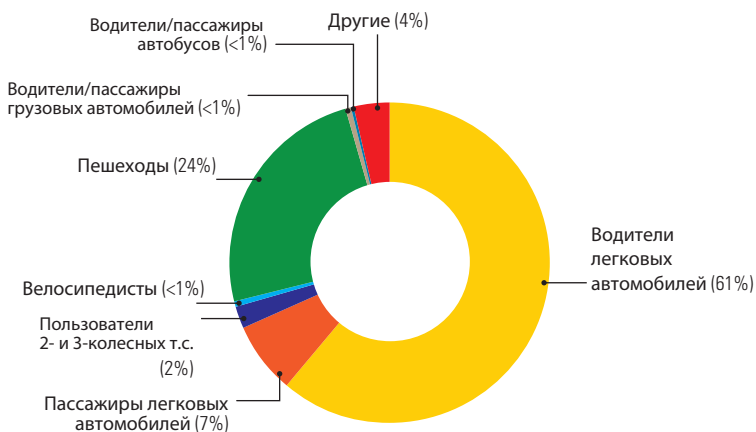
Всего зарегистрировано транспортных средств (2011 г.)	3 249 966
Легковые автомобили	2 686 748
Моторизованные 2- и 3-колесные т.с.	64 103
Грузовые автомобили	287 509
Автобусы	93 956
Другие	117 650
Применяемые стандарты для т.с.	
Всемирный форум ООН по гармонизации стандартов для транспортных средств	Нет
Программа оценки новых автомобилей	Нет
Регулирование в отношении транспортных средств	
Обязательны ремни безопасности для впереди и позади сидящих во всех новых автомобилях	Да
Обязательны ремни безопасности для впереди и позади сидящих во всех импортируемых автомобилях	Да

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные по дорожно-транспортной смертности (2010 г.)	3 379 ^a , 73%М, 27%Ж
Предполагаемые потери ВВП в связи с дорожно-транспортной смертностью	—

^a Материалы записи актов гражданского состояния. При определении использован 30-дневный критерий.

СМЕРТНОСТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Источник: 2010 г., Агентство Республики Казахстан по статистике.

БЕЗОПАСНОСТЬ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Имеется система штрафных баллов	Нет
Ограничения скорости, установленные на национальном уровне	Да
Местные власти вправе установить более жесткие ограничения	Да
Предельная скорость движения в городах	60 км/ч
Правоприменение	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон об управлении т.с. в состоянии алкогольного опьянения	Да ^b
УСАК – для населения в целом	—
УСАК – для молодых водителей	—
УСАК – для водителей коммерческого транспорта	—
Выборочное тестирование на алкоголь и/или посты ДПС	Да
Правоприменение	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% погибших в ДТП, связанных с употреблением алкоголя	2% ^c
Национальный закон о мотошлемах	Да
Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Утверждены стандарты шлемов	—
Правоприменение	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Доля лиц, пользующихся мотошлемами	—
Национальный закон о ремнях безопасности	Да
Распространяется на всех лиц, находящихся внутри т.с.	Да
Правоприменение	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Уровень использования ремней безопасности	—
Национальный закон о детских удерживающих устройствах	Да
Правоприменение	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Национальный закон в отношении использования мобильных телефонов за рулем	Да
Закон запрещает пользование мобильными телефонами за рулем	Да
Закон касается также устройств голосовой связи hands-free	Нет

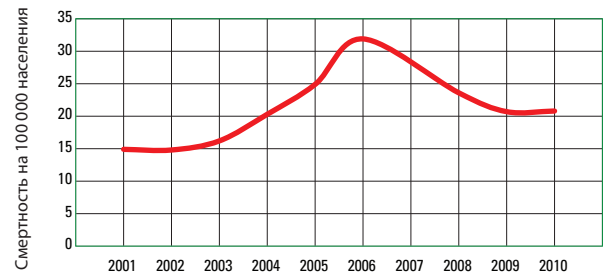
^b При определении факта управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения не используется УСАК.

^c 2010 г., Внутриведомственные документы Министерства внутренних дел РК.

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Система записи актов гражданского состояния	Да
Система учета обратившихся за неотложной медицинской помощью	Да
Единый номер вызова скорой помощи	112
Пострадавшие с тяжелыми травмами, перевезенные машинами скорой помощи	≥75%
Полная утрата трудоспособности вследствие ДТП	—
Подготовка к оказанию неотложной медицинской помощи для врачей	Да
Подготовка к оказанию неотложной медицинской помощи для медсестер	Да

ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СМЕРТНОСТИ



Источник: Агентство Республики Казахстан по статистике.

Дополнительную информацию по каждой из стран можно найти в статистическом приложении.