

PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

ThS. Hồ Trọng Du

TS. Nguyễn Văn Trọng

Khoa Cơ khí Động lực, Trường đại học Sư phạm Kỹ thuật TP.HCM

PGS.TS. Lý Hùng Anh

Khoa Kỹ thuật Giao thông, Trường đại học Bách khoa TP.HCM

TÓM TẮT:

Thực trạng tai nạn giao thông ở Việt Nam trong những năm gần đây có nhiều tiến triển tốt, số vụ tai nạn giao thông, số người chết và số người bị thương có xu hướng giảm. Tuy nhiên, đây có thể là nguyên nhân do đại dịch Covid19, người dân hạn chế đi lại, người dân ở các thành phố lớn trở về nông thôn nên giảm mật độ phương tiện giao thông; nên thu được kết quả khả quan. Các số liệu này cần được phân tích, làm rõ để thấy được mức độ thảm khốc của tai nạn giao thông gây ra đối với gia đình, xã hội của nước ta. Nghiên cứu này cung cấp nguồn cơ sở dữ liệu và cái nhìn tổng quan tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam giai đoạn 2018-2022. Đây là những thông tin cần thiết để các chuyên gia đầu ngành đề xuất giải pháp giảm tai nạn giao thông, góp phần đưa giao thông đường bộ ở Việt Nam ngày càng an toàn hơn và đáp ứng tốt mục tiêu 3.6 (giảm thương vong do tai nạn giao thông đường bộ) và mục tiêu 11.2 (đến năm 2030 cải thiện an toàn giao thông đường bộ) [1] trong các mục tiêu phát triển bền vững của Liên hợp quốc.

Từ khoá: tai nạn giao thông, số ca tử vong do tai nạn giao thông, giao thông đường bộ, thực trạng tai nạn giao thông.

1. GIỚI THIỆU

Tai nạn giao thông đường bộ là vấn đề nan giải không của riêng quốc gia nào trên thế giới vì khả năng gây chấn thương và gây tử vong cho người tham gia giao thông rất cao. Theo Tổ chức Y tế thế giới (WHO), hàng năm có 1,3 triệu người chết và 50 triệu người bị thương tật vĩnh viễn suốt đời vì tai nạn giao thông, trong đó 23% tử vong là người điều khiển xe máy. Đa số các vụ tai nạn giao thông xảy ra chết người xảy ra phổ biến ở các nước thu nhập thấp và trung bình. Các nước nghèo có số lượng ô tô chiếm 1% ô tô trên thế giới nhưng tử vong do tai nạn giao thông chiếm 13%; các nước giàu số ô tô chiếm 40% và tỉ lệ tử vong chỉ chiếm 7% [2]. Việt Nam đang là nước đang phát triển và đang hướng tới những mục tiêu phát triển bền vững. Năm 2021, Dương Minh Tuấn và các cộng sự [3] đã phân tích sự tác động của vấn đề an toàn giao thông đến 17 nhóm mục tiêu phát triển bền vững của Liên hợp quốc và

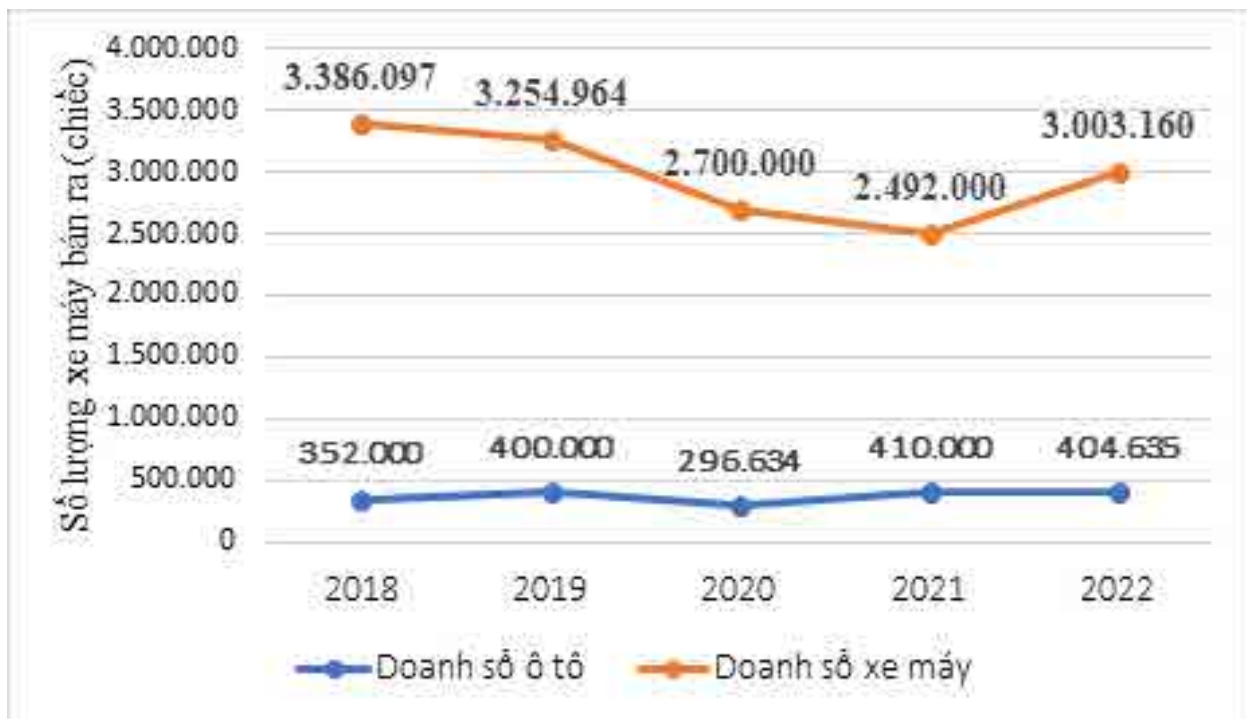
các quốc gia thành viên. Kết quả phân tích cho thấy có 2 mục tiêu ảnh hưởng trực tiếp và nhiều mục tiêu khác có ảnh hưởng, tác động; cho thấy vấn đề an toàn giao thông là một phần không thể tách rời quá trình phát triển bền vững. Năm 2011, tác giả Trần Thị Ngọc Lan đã nghiên cứu thực trạng tử vong do tai nạn giao thông ở Việt Nam giai đoạn 2005-2009; kết quả cho thấy tử vong do tai nạn giao thông cao gấp 2,4 lần so với đuôi nước và ngộ độc, gấp 5 lần so với tự tử [4]. Tai nạn giao thông trong những năm gần đây có xu hướng giảm nhưng các tai nạn giao thông liên quan đến trẻ em lại tăng, đặc biệt là ở các em nam sinh trung học phổ thông [5]. Theo các nghiên cứu trước đây, 80% các vụ tai nạn giao thông xảy ra có nguyên nhân chính là do người tham gia giao thông, do sự thiếu hiểu biết về pháp luật giao thông, quy tắc giao thông và văn hoá ứng xử khi tham gia giao thông [6]. Hậu quả tai nạn giao thông của không chỉ chấn thương, tử vong người tham gia giao thông mà còn ảnh hưởng cuộc sống gia đình, 70% người bị tai nạn giao thông tại Việt Nam là trụ cột kinh tế, đang trong độ tuổi “vàng” lao động, trong đó chủ yếu là nam giới [7]. Tai nạn giao thông còn ảnh hưởng sự phát triển kinh tế đất nước, mỗi năm gây thiệt hại 2,9 % GDP tương đương mỗi ngày mất 400 tỷ VND [8]. Các nghiên cứu trước đây chỉ đi phân tích chuyên sâu từng khía cạnh trên lĩnh vực an toàn giao thông, bài báo này có cái nhìn tổng quan hơn về thực trạng tai nạn giao thông ở Việt Nam.

2. ĐẶC ĐIỂM TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

Việt Nam là nước đang phát triển với đặc thù giao thông đường sá chật hẹp, số lượng xe máy lớn kết hợp số lượng ô tô con tăng nhanh trong những năm gần đây, do công nghiệp sản xuất ô tô trong nước đang phát triển và kinh tế người dân cũng phát triển nên nhu đi lại bằng ô tô tăng cao. Theo Cục Đăng kiểm Việt Nam, năm 2022 Việt Nam gần 5 triệu ô tô các loại đang lưu hành [9], trong đó hơn 2,4 triệu ô tô con; và hơn 70 triệu xe máy đang lưu hành.



Hình 1. Số lượng ô tô, xe máy đang lưu hành ở Việt Nam giai đoạn 2018-2022



Hình 2. Doanh số ô tô, xe máy bán ra hàng năm ở Việt Nam

Qua đồ thị hình 1 và hình 2, cho thấy rằng bình quân mỗi năm số ô tô và xe máy lưu hành tăng, ô tô tăng 442.923 chiếc/năm (chiếm 11,03%), xe máy 3.123.883 chiếc/năm (chiếm 4,83%). Nhu cầu mua xe máy trong giai đoạn 2019- 2021 có xu hướng giảm mạnh do ảnh hưởng đại dịch Covid19 và bắt đầu tăng trở lại sau năm 2021. Bình quân mỗi năm bán ra thị trường 2.967.244 chiếc/năm. Thị trường ô tô thì bình ổn hơn, chỉ trong năm 2020 doanh số bán ra thấp nhất là 296.634 triệu chiếc, và bình quân mỗi năm bán ra 372.654 (chiếc). Do điều kiện kinh tế phát triển, nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hoá bằng ô tô tăng cao; số lượng ô tô, xe máy đăng ký mới chưa được kiểm soát tốt nên dẫn đến mật độ giao thông lớn tăng nguy cơ tai nạn giao thông. Trong tất cả các vụ tai nạn giao thông đường bộ, nguyên nhân do xe máy gây ra chiếm tỉ lệ cao 57, 41%, ô tô 35,25%; phương tiện khác 7,31% (năm 2021) [10]. Theo Cục Cảnh sát Giao thông thống kê năm 2017 [11], tuyến đường tai nạn giao thông chiếm tỉ lệ cao là các tuyến đường nội thị, sau đó là tuyến quốc lộ và tỉnh lộ. Giới tính của người bị tai nạn giao thông nam giới vẫn chiếm phần lớn 89,8%. Độ tuổi người bị tai nạn giao thông từ 27 đến 55 và từ 18 đến 27 chiếm tỉ lệ cao và khoảng thời gian từ 12h - 18h và 18h - 24h là thời điểm tai nạn giao thông xảy ra ở mức cao nhất.

3. NGUYÊN NHÂN CHÍNH GÂY RA TAI NẠN GIAO THÔNG

Người tham gia giao thông ý thức còn kém, ít hiểu biết về pháp luật, sử dụng chất ma túy, rượu, bia tham gia giao thông, chạy xe quá tốc độ cho phép, phóng nhanh vượt ẩu, đây cũng là một trong những điểm đặc thù, thuộc văn hoá giao thông của

người Việt Nam. Người điều khiển phương tiện giao thông là nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông đường bộ chiếm 43,53%, những nguyên nhân thuộc phương tiện giao thông chiếm 0,27% và công trình giao thông chiếm 0,24% [10] như hình 3.



Hình 3. Nguyên nhân gây nên tai nạn giao thông đường bộ năm 2021

4. THỰC TRẠNG TAI NẠN GIAO THÔNG

Thực trạng tai nạn giao thông được thể hiện qua các số liệu: số vụ va chạm giao thông, số vụ tai nạn giao thông, số lượng người chết và số lượng người bị thương gây ra. Theo Tổng Cục thống kê Việt Nam từ năm 2018 đến hết 2022 tai nạn giao thông giảm về mọi tiêu chí, do cuối năm 2019 tình hình Covid-19 diễn ra phức tạp, thực hiện Chỉ thị số 16/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về giãn cách xã hội để phòng chống dịch, nên các phương tiện đường bộ bị hạn chế đi lại, đây là nguyên nhân chính để đạt được kết quả trên. Bình quân mỗi năm có 17.000 vụ tai nạn giao thông, 8.190 người chết và 15.096 người bị thương như hình 3 [12].

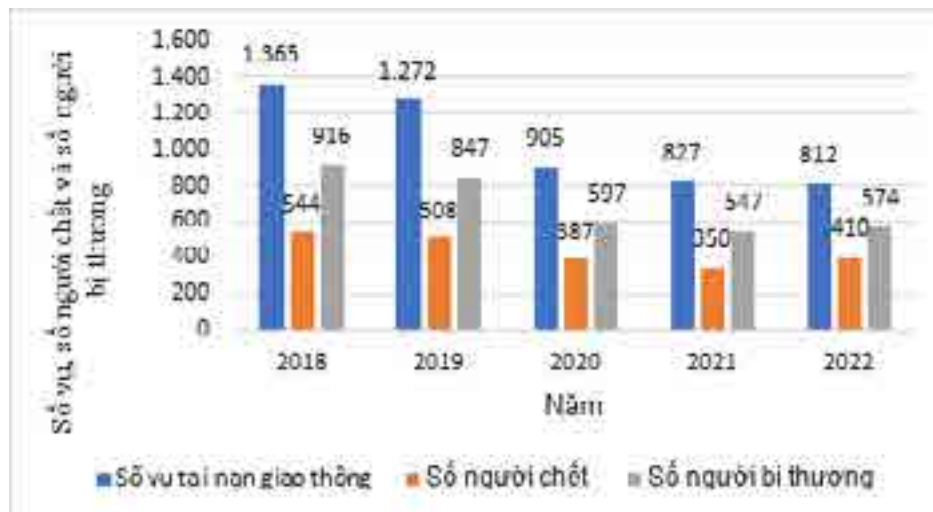


Hình 4. Thống kê tai nạn giao thông ở Việt Nam giai đoạn 2018-2022

Tai nạn giao thông ở các thành phố lớn như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh luôn là vấn đề nan giải, bởi vì dân số đông, số phương tiện giao thông lớn và cơ sở hạ tầng giao thông không đáp ứng đủ và kịp thời. Trong giai đoạn 2019-2021, ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội, tai nạn giao thông có xu hướng giảm về số vụ, số người chết và người bị thương như hình 5 và hình 6. Nguyên nhân cũng do một phần dịch Covid-19 bùng phát, người dân bị hạn chế đi lại và một lượng lớn người dân rời thành thị về nông thôn. Năm 2022 cả hai thành phố này tai nạn giao thông có xu hướng tăng trở lại. Bình quân mỗi năm thành phố Hồ Chí Minh có 2.755 vụ tai nạn giao thông (chiếm 16,2%), 602 người chết (chiếm 7,34%), 1.865 người bị thương (chiếm 12,35%). Hà Nội mỗi năm bình quân có 1.062 vụ tai nạn giao thông (chiếm 6,2%), 451 người chết (chiếm 5,5%) và 716 người bị thương (chiếm 4,74%).



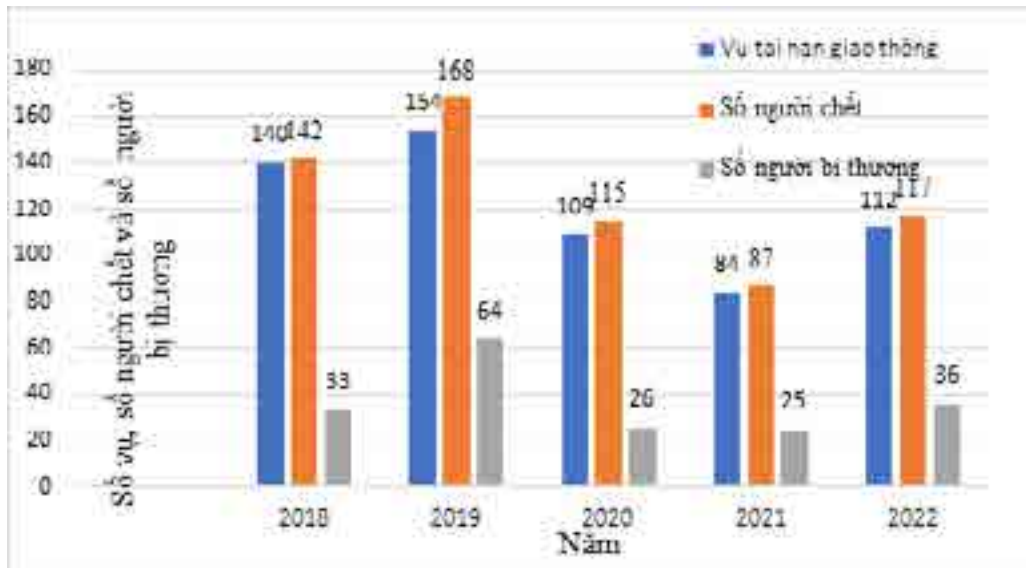
Hình 5. Thống kê tai nạn giao thông ở TP.HCM giai đoạn 2018-2022



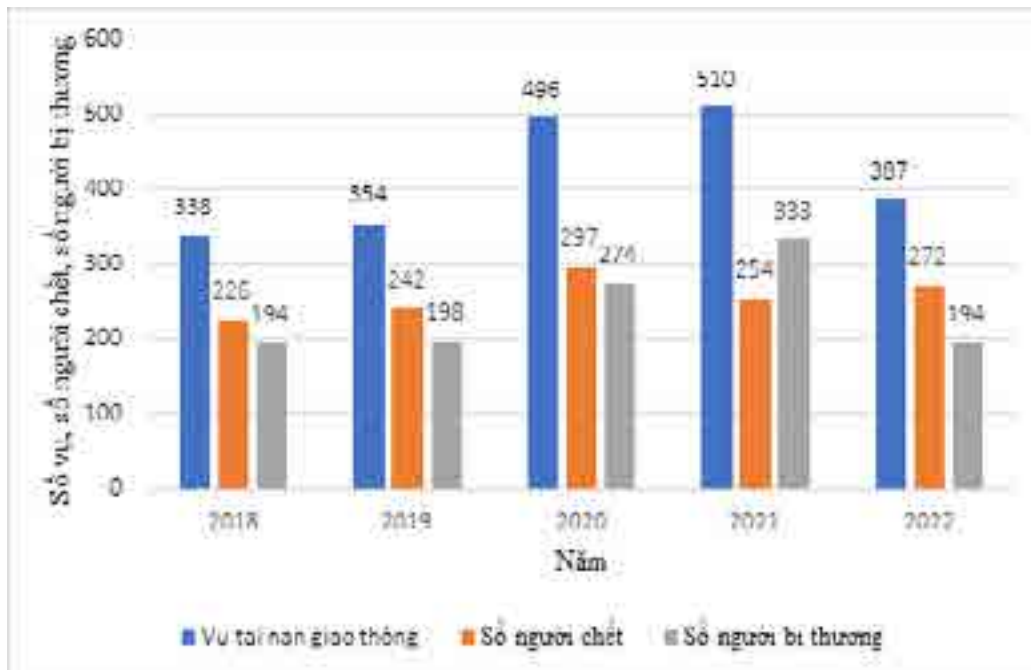
Hình 6. Thống kê tai nạn giao thông ở Hà Nội giai đoạn 2018-2022

So với các thành phố lớn, thì tai nạn giao thông ở các tỉnh như Khánh Hoà và Tiền Giang, số lượng vụ tai nạn, số người chết và bị thương đều thấp hơn như hình 7 và hình 8. Tuy nhiên, tỉ lệ tử vong trên các vụ tai nạn lại cao hơn ở thành phố lớn, cụ thể: Hà Nội: 42,44%, TP. Hồ Chí Minh: 21,83%, Khánh Hoà: 66,21% và Tiền

Giang: 73,58%. Nguyên nhân chính của tỉ lệ tử vong cao ở các tỉnh là do mật độ giao thông thấp, người tham gia giao thông điều khiển phương tiện vượt quá tốc độ cho phép nên khi xảy ra tai nạn nguy cơ tử vong cao hơn.



Hình 7. Thống kê tai nạn giao thông ở tỉnh Khánh Hoà giai đoạn 2018-2022



Hình 8. Thống kê tai nạn giao thông ở tỉnh Tiền Giang giai đoạn 2018-2022

So với các nước trong khu vực Đông Nam Á, Việt Nam có tỉ lệ người chết trên 100.000 đứng thứ 2 sau Thái Lan. Năm 2019, Việt Nam có 31 người chết trên 100.000 dân, trong khi đó Singapore là nước có số người chết do tai nạn giao thông trên 100.000 dân thấp nhất khu vực, 2 người như hình 9 [13]. Đây là một thực trạng phản ánh hệ thống an toàn giao thông Việt Nam còn nhiều vấn đề cần khắc phục và điều chỉnh để giảm thiểu tỉ lệ tử vong, bảo vệ người tham gia giao thông.



Hình 9. Số lượng tử vong trên 100.000 dân của các nước Đông Nam Á năm 2019

5. KẾT LUẬN

Giao thông đường bộ ở Việt Nam có đặc thù là phương tiện cá nhân cao, mật độ lưu thông lớn ở các thành thị, ý thức của người tham gia giao thông kém nên rất dễ gây nên tai nạn giao thông. Nhìn chung giai đoạn 2018-2021, tai nạn giao thông đường bộ có xu hướng giảm do đại dịch Covid-19; từ năm 2022 trở đi tai nạn giao thông có xu hướng tăng trở lại. Tai nạn giao thông ở các thành phố lớn luôn ở cao; còn ở các tỉnh thì tai nạn giao thông ở mức thấp hơn nhưng có tỉ lệ tử vong cao. So với các nước trong khu vực Đông Nam Á, tỉ lệ tử vong do tai nạn giao thông trên nghìn dân rất cao. Hướng nghiên cứu tiếp theo của nhóm là phân tích các giải pháp đề ứng phó thực trạng tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Jesús Monclús, Fundación MAPFRE. Road safety and the sustainable development goals, 2020.

[2] WHO báo động tình trạng tai nạn giao thông đường bộ ở các nước nghèo. Internet: <https://vtv.vn/the-gioi/who-bao-dong-tinh-trang-tai-nan-giao-thong-duong-bo-o-cac-nuoc-ngheo-20181208133348384.htm>, 17/6/2023.

[3] Dương Minh Tuấn, La Văn Ngo, Đỗ Tuấn Phương. Vấn đề an toàn giao thông đường bộ trong các mục tiêu phát triển bền vững, kỷ yếu hội nghị an toàn giao thông Việt Nam, pp 111-116, 2021.

[4] Trần Thị Ngọc Lan. Nghiên cứu thực trạng tử vong do tai nạn giao thông ở Việt Nam, Y học thực hành (767) - số 6/2011.

[5] Anh Tuan VU, and Dinh Vinh Man NGUYEN. Analysis of Child-related Road Traffic Accidents in Vietnam, IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 143, 2018.

[6] Đinh Thị Phương Dung. Nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền pháp luật về giao thông đường bộ, kỷ yếu hội nghị an toàn giao thông Việt Nam, pp 80-81, 2021.

[7] Gần 70% nạn nhân TNGT ở nước ta trong độ tuổi “vàng” lao động, là trụ cột gia đình. Internet: <https://vov.vn/xa-hoi/gan-70-nan-nhan-tngt-o-nuoc-ta-trong-do-tuoi-vang-lao-dong-la-tru-cot-gia-dinh-816824.vov>, 18/6/2023.

[8] Tai nạn giao thông để lại hậu quả khủng khiếp và dai dẳng về kinh tế - xã hội. Internet: <https://vov.vn/xa-hoi/tai-nan-giao-thong-de-lai-hau-qua-khung-khiep-va-dai-dang-ve-kinh-te-xa-hoi-post913484.vov>, 4/3/2023.

[9] Cục đăng kiểm Việt Nam. Internet: <http://www.vr.org.vn/thong-ke/Pages/tong-hop-so-lieu-phuong-tien-giao-thong-trong-ca-nuoc.aspx>, 25/4/2023.

[10] Phân tích các vụ tai nạn giao thông đường bộ năm 2021. Internet: <https://atgt.ninhbinh.gov.vn/tin-tuc-254/phan-tich-cac-vu-tai-nan-giao-thong-duong-bo-nam-2021>, 25/4/2023.

[11] Tình hình, đặc điểm tai nạn giao thông đường bộ tại Việt Nam năm 2017. Internet: <http://csnd.edu.vn/tin-tuc/tinh-hinh-dac-diem-tai-nan-giao-thong-duong-bo-tai-viet-nam-nam-2017-44.html>, 12/6/2023.

[12] Trật tự an toàn xã hội. Internet: <http://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=714>, 27/4/2023.

[13] The World Bank Open Data. Internet: <https://data.worldbank.org/indicator/SH.STA.TRAF.P5>, 12/6/2023.