

ایمنی حمل و نقل

مقدمه ای بر تحولات نوین دانشی ایمنی
و بررسی آماری سوانح رانندگی کشور به ویژه در سال ۱۳۹۴





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



مجموعه کتاب های ایمنی حمل و نقل



مقدمه‌ای بر تحولات نوین دانش ایمنی و بررسی آماری سوانح رانندگی کشور به ویژه در سال ۱۳۹۴

کمیته فنی جمعیت طرفداران ایمنی راهها
به اهتمام: بهروز غروی

مهر ۱۳۹۵

سرشناسه : غروی، بهروز، ۱۳۳۰ -، گردآورنده
عنوان و نام پدیدآور : مقدمه‌ای بر تحولات نوین دانش ایمنی و بررسی آماری سوانح رانندگی کشور به
ویژه در سال ۱۳۹۴/ به اهتمام بهروز غروی؛ تدوین کمیته فنی جمعیت طرفداران ایمنی راهها؛ [برای]
جمعیت طرفداران ایمنی راهها.
مشخصات نشر : تهران : شرکت کارا، ۱۳۹۵.
مشخصات ظاهری : ۴۰ص: مصور (رنگی)، جدول (رنگی)؛ ۵/۱۴ × ۵/۲۱ س.م.
فروست : مجموعه کتاب‌های ایمنی حمل و نقل؛ ۵
شابک : ۹-۲۹-۵۱۱۹-۶۰۰-۹۷۸-۹۷۸-۶۰۰-۵۱۱۹-۲۹-۹
وضعیت فهرست نویسی : فیبا
موضوع : راهها -- پیش‌بینی‌های ایمنی
موضوع : Roads -- Safety measures
موضوع : رانندگی -- ایران -- حوادث -- آمار
موضوع : Traffic accidents -- Research
شناسه افزوده : جمعیت طرفداران ایمنی راهها. کمیته فنی
رده بندی کنگره : ۱۳۹۵ م۷ غ/خ۴م۱۴ HF۵۶۱۴
رده بندی دیویی : ۳۶۳/۱۲۵
شماره کتابشناسی ملی : ۴۴۰۶۳۸۳

مقدمه ای بر تحولات نوین دانش ایمنی و بررسی آماری سوانح رانندگی کشور به ویژه در سال ۱۳۹۴

صاحب امتیاز: جمعیت طرفداران ایمنی راهها

کمیته فنی جمعیت طرفداران ایمنی راهها

به اهتمام: بهروز غروی

ناشر: انتشارات کارا

نوبت چاپ: اول - مهر ۹۵

تیراژ: ۱۰۰۰ جلد

قیمت: رایگان

چاپ و صحافی: آیین چاپ تابان

شابک: ۹-۲۹-۵۱۱۹-۶۰۰-۹۷۸-۶۰۰-۵۱۱۹-۲۹-۹

ISBN: 978-600-5119-29-9

استفاده از مطالب با ذکر منبع مجاز می باشد.

مرکز توزیع: دفتر جمعیت طرفداران ایمنی راهها - تلفن: ۸۸۶۶۲۱۷۴
آدرس: خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، خیابان شریفی، پلاک ۵۵، طبقه ۳، واحد ۱۰

پیشگفتار

حمل و نقل بستر توسعه اقتصادی و ایمنی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه اقتصادی پایدار است که می‌بایست همواره مدنظر کاربران، دست‌اندرکاران و برنامه‌ریزان اقتصادی کشور قرار گیرد.

سوانح ترافیکی یکی از نگرانی‌های مهم جامعه امروز است که از حدود یک قرن پیش با تولید اولین وسیله نقلیه آغاز شده و هزینه‌های هنگفت اجتماعی و اقتصادی را به مردم تحمیل می‌نماید.

متأسفانه در گذشته موضوع ایمنی حمل و نقل همگام با توسعه زیرساخت‌ها و تولید وسائل نقلیه مورد توجه جدی قرارنگرفته بود، لکن این مهم از دو دهه پیش در بسیاری از کشورها به ویژه در کشورهای صنعتی مورد توجه قرار گرفته و بعضاً تحت کنترل درآمده است. انجام مطالعات و تحقیقات مستمر موضوع ایمنی راهها را به مقوله‌ای کاملاً علمی مبدل نموده است و امروزه تجربیات و دانش گسترده و مدونی در این خصوص در دنیا وجود دارد که علاوه بر آن که به طور مؤثری موجب کاهش مرگ و میر جاده‌ای شده تغییرات کلی و بنیادی نیز در تفکر، استراتژی و برنامه‌های اجرای ارتقاء ایمنی راهها به وجود آورده است که راه را بر هرگونه اقدامات مبتنی بر سعی و خطا می‌بندد.

استفاده از تجربیات موفق کشورهای پیشرو، آموزش تکنیک‌های کاربری، طراحی الگوهای ترافیکی و ارائه خدمات ایمنی مستلزم برنامه‌های وسیع آموزشی و اجرای جدی آن‌ها می‌باشد.

از این رو جمعیت طرفداران ایمنی راهها براساس وظائف و رسالت خود برآن است که طی انتشاراتی دوره‌ای و مستمر ابتدا نسبت به معرفی تاریخچه شکل‌گیری دانش نوین ایمنی در کشورهای پیشرو اقدام نموده و با کمک و همکاری کلیه نخبگان و کارشناسان ایمنی نسبت به بومی‌سازی دانش نوین ایمنی و ترویج آن در سامانه حمل و نقل کشور تلاش نماید و طبعاً برای ادامه این فعالیت نیاز به یاری کلیه کارشناسان، اندیشمندان و خبرگان ایمنی داشته و دریافت هرگونه نظرات و نقد کارشناسانه موجب سپاس و اصلاح و ارتقاء این گونه فعالیت‌ها می‌باشد.

ضمناً جمعیت با اعتقاد به لزوم آموزش و ترویج فرهنگ ایمنی از همه اعضا و شخصیت‌های فرهیخته حقیقی و حقوقی و دستگاه‌های اجرائی و فرهنگی درخواست و انتظار دارد در حد امکان و به نحو مقتضی نسبت به انعکاس، تکثیر و توزیع مقالات و انتشارات و انتقال محتوای موضوع کتب به مخاطبان خود اقدام نمایند.

جمعیت طرفداران ایمنی راهها

فهرست مندرجات

- مقدمه‌ای بر تحولات دانش ایمنی در جهان و روش سیستم نتیجه‌گرا
۹ (Result oriented approach)
- آمار مقایسه‌ای سوانح ایمنی در ۵ ساله اخیر ۱۳۹۰ لغایت ۱۳۹۴ ۱۵
- تحلیلی از آمار سوانح رانندگی در سال ۱۳۹۴ ۲۰
- جدول مقایسه تطبیقی کشته به ازاء صدهزار جمعیت در ۱۸۰ کشور جهان ۳۲



مقدمه ای بر تحولات نوین دانش ایمنی و بررسی آماری سوانح رانندگی به ویژه در سال ۱۳۹۴

۱- مقدمه بر تحولات دانش ایمنی در جهان و سیستم مدیریتی نتیجه‌گرا^۱ (Result oriented approach)

دانش و مدیریت نوین و نتیجه‌گرا در ایمنی جاده‌ای اکنون بر این مفهوم استوار است که ایمنی ترافیک مانند هر کالا یا خدمتی دیگر محصول یک سیستم تولیدی قلمداد می‌شود. این سیستم تولیدی با سه عنصر یا لایه اصلی و مشخص به شرح زیر مشخص می‌شود:

۱ ▣ مبنا یا زیربنایی‌ترین سطح این سیستم شامل فعالیت‌های مدیریت سازمانی نتیجه‌گرا یا شورای راهبر ایمنی است که با توجه به ماهیت فرا بخشی ایمنی باید از کلیه اختیارات لازم جهت اجرای فعالیت‌های «هماهنگی»،

1, Tony Bliss & Jeanne Breen ,Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects Guidelines, GRSF, 2013

«تدوین مقررات»، «تخصیص منابع و اعتبارات»، «نظارت و ارزیابی» و «ترویج، تحقیق و توسعه» برخوردار باشد.

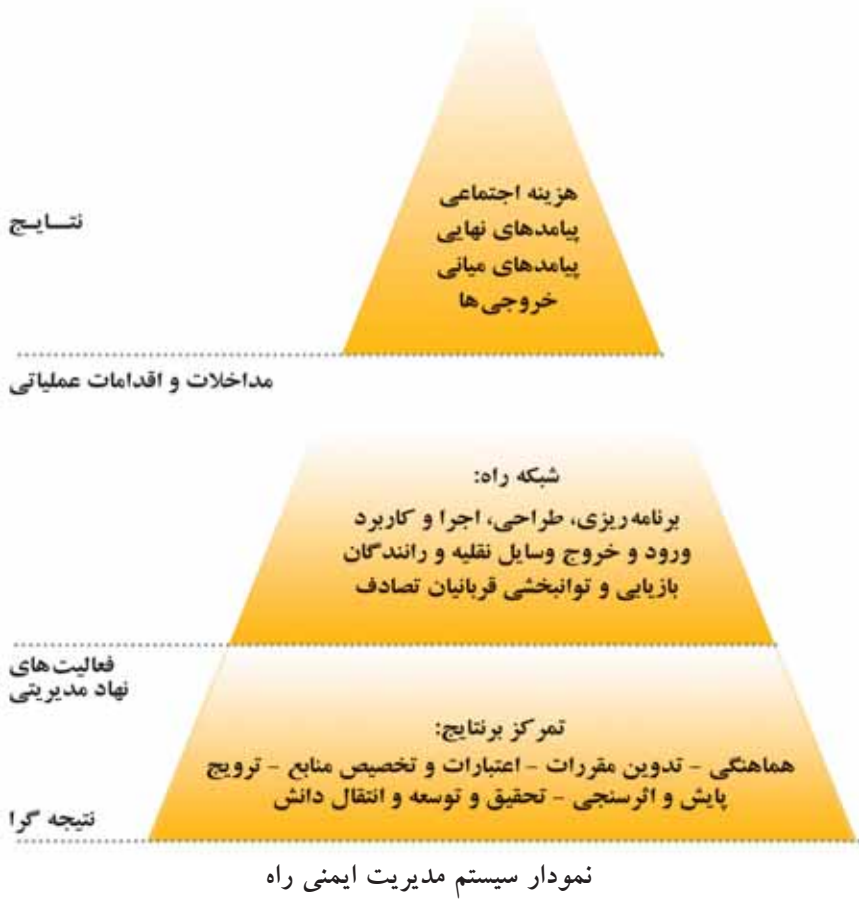
۲ فعالیت‌های نهاد مدیریتی منجر به تولید یا تعریف اقدامات و عملیات لازم جهت ارتقاء ایمنی در شبکه راه شده که در لایه میانی این سیستم قرار دارد.

۳ در لایه فوقانی این سیستم و در رأس هرم نیز نتایج مورد نظر از عملکرد سیستم قرار دارد و اهداف ایمنی را در سه سطح پیامدهای نهایی، پیامدهای میانی و خروجی‌ها به دست می‌دهد.

پیامدهای نهایی را می‌توان به شکل دورنمای بلندمدت (Vision) سیستم ایمنی ترافیک و یا آن‌که به صورت اهدافی میان تا کوتاه مدت مانند میزان هزینه اجتماعی مرگ و میر و جراحات جدی سوانح ترافیکی و یا حتی به صورت برخی از نسبت‌ها مانند نرخ تلفات به جمعیت یا وسایل نقلیه و یا حجم سفر تعریف کرد. خروجی‌ها نیز دستاوردهای فیزیکی است که حاکی از بهبودی در پیامدهای نهایی و میانی می‌باشد مانند بهبود مهندسی ایمنی برحسب کیلومتر یا میزان عملیات پلیسی و اعمال قانون مورد نیاز جهت کاهش متوسط سرعت و به طور کلی معیارهایی کمی که نشان دهنده تکمیل یک وظیفه معین باشد.

متأسفانه در حال حاضر تدابیر و فعالیت‌های ارتقای ایمنی راه در کشور فقط به لایه (۲) یعنی اقدامات می‌پردازد، ولی تجارب و برنامه‌های نوین جهانی نشان می‌دهد، بررسی تمام عناصر سیستم مدیریت ایمنی راه و نحوه ارتباط بین آن‌ها برای هر کشوری که به دنبال اصلاح سطوح عملکردی‌اش باشد ضرورت دارد.

شکل روبرو نیز هرم سیستم مدیریت نوین و نتیجه‌گرا در ایمنی جاده‌ای را نشان می‌دهد.



تبیین حوزه‌ها و وظائف اصلی و بنیادی نهاد مدیریتی نتیجه‌گرا:

- تعریف نتایج کمی و تمرکز بر حصول نتایج (نتیجه‌گرا)
- ایجاد هماهنگی
- قوانین و مقررات
- تأمین و تخصیص منابع
- ترویج و تقویت
- نظارت و ارزیابی (پایش و اثر سنجی)
- تحقیق و انتقال دانش

اجمالاً وظائف نهاد مدیریت نتیجه‌گرا (یا کمیسیون / شورای حمل و نقل) به شرح زیر است:

۱. تمرکز بر نتایج (نتیجه‌گرا)

تمرکز بر نتایج (یا نتیجه‌گرایی) به این مفهوم است که نهاد مدیریتی باید دارای یک جهت‌گیری ملی باشد که:

- تمامی برنامه‌های مداخلات در دست اجرا و آینده را با نتایج مورد انتظار مرتبط کند
- تحلیل آنکه در طول یک زمان معین چه نتایجی قابل دستیابی است
- تهیه یک چارچوب عملکرد مدیریتی برای پیگیری مداخلات و خروجی‌های واسطه‌ای و نهائی آن
- این عملکرد نهاد مدیریتی مبین سطح ایمنی مورد انتظار کشور است که باید توسط:
 - دورنما
 - اهداف استراتژیک
 - اهداف مرتبط
- تعریف و تبیین شود.

۲. هماهنگی

- هماهنگی شامل ایجاد ساماندهی و هماهنگی افقی و عمودی کلیه مداخلات توسط کلیه شرکا و ذینفعان دولتی و غیر دولتی نهاد مدیریتی

- منجمله شرکای تجاری و مدنی است تا به نتایج مورد نظر برسد.
- برای ایجاد کارائی باید اجازه تصمیم‌گیری مسئولانه و قابل قبول در سطح مدیران ارشد نهاد مدیریتی داده شود.
- ترتیبات باید به نحو مناسبی تأمین شود بدین مفهوم که شرکا و نهادهای همکار به مثابه یک سکوی قابل اتکا قادر به اخذ نتایج مورد انتظار از طریق بسیج سیاسی و تأمین منابع باشند.

۳. قوانین و مقررات

- قوانین و مقررات شامل ابزارهای قانونی لازم منجمله اختیارات حاکمیتی مورد نیاز نهاد مدیریتی برای تأمین اختیارات قانونی خود و نهادهای همکار جهت رسیدن به نتایج مورد انتظار می‌باشد.
- این حوزه معمولاً جوابگوی نیازهای قانونی جهت ایجاد هماهنگی لازم در سیاست‌های کاربری اراضی، جاده، وسائل نقلیه و استانداردهای ایمنی مربوط به کاربران می‌شود.
- در این حوزه ترکیبی از کارشناسان مقررات و متخصصان فنی مورد نیاز است تا امکان تدوین قوانین و استانداردهای لازم با توجه به حداقل هزینه، حداکثر تأثیر و به ویژه مقبولیت جامعه را به همراه داشته باشد.

۴. تأمین و تخصیص منابع

- این حوزه در ارتباط با تأمین مالی مداخلات و نیز اجرای وظائف مرتبط در عملیات نهاد مدیریتی بر مبنای روشی پایدار و با استفاده از چارچوبی منطقی برای ارزیابی و برنامه‌ریزی جهت تخصیص منابع به منظور دستیابی به نتایج مورد نظر می‌باشد.
- هدف از این وظیفه، ایجاد اطمینان از مکانیزم مورد استفاده در تأمین مکفی و پایدار منابع مورد نیاز است.
- یک چارچوب منطقی برای تخصیص منابع باعث ایجاد یک فرایند تجاری برای تأمین سرمایه‌گذاری در ایمنی شده که مبتنی بر کارائی هزینه و تجزیه و تحلیل هزینه - فایده می‌باشد.
- برای دستیابی به اهداف بلند پروازانه در ایمنی عموم کشورها منجمله کشور ما نیاز به دسترسی به مکانیزم‌های نوین تأمین و منابع جدید مالی دارد.

۵. ترویج و ترقی

- ترویج و ترقی به معنای تقویت مقوله ایمنی زمینی در دولت و جامعه است که باید به عنوان یکی از فعالیت‌های اصلی و مورد توجه تلقی شده و عزمی ملی جهت ارتقاء ایمنی فراهم شود.
- این امر تأکید بر مسئولیت مشترک اجتماعی در حمایت از مداخلات لازم برای دستیابی به اهداف مورد نظر و تمرکز بر نتایج مطلوب است.
- ترویج باید ورای کمپین عمومی حمایت از ایمنی جاده‌ای قرار گرفته و حمایت عمومی در مداخلات را موجب شود.
- این امر همچنین باید جوابگوی اهداف بلندپروازانه ایمنی جاده‌ای بوده و موجب شود تا تمام بازیگران مسئول در ایمنی جاده‌ای را درگیر نماید.

۶. نظارت و ارزیابی

- سیستم نظارت و ارزیابی باید به طور مستمر و دائمی خروجی‌های ایمنی جاده‌ای را چه در سطح خروجی‌های واسطه‌ای و چه خروجی‌های نهائی را زیر نظر داشته و مداخلات مربوطه را ارزیابی کرده و با اصلاح سیاست‌ها، زمینه دستیابی به اهداف و نتایج مورد نظر را فراهم آورد.
- این عملکرد شامل استفاده از پایگاه داده‌های سوانح جاده‌ای پلیس و بخش بهداشت بوده و با بررسی‌های میدانی موردی نسبت به اندازه‌گیری عملکرد موجود و نیز ارزیابی وضعیت مدیریت شرکت‌ها، رانندگان، وسائل نقلیه و متصدیان دارای مجوز عملیاتی اقدام می‌کند.
- این وظیفه همچنین شامل بررسی عملکرد سازمان‌های مستقل بازرسی ایمنی و ارزیابی آن می‌شود.

۷. تحقیق و توسعه و انتقال دانش

- این وظیفه به طور مستمر و برنامه‌ریزی شده موجبات انتقال و کاربرد دانش ایمنی که زمینه‌ساز بهبودی کارائی و کارآمدی سیستم مدیریت ایمنی باشد را فراهم آورده تا امکان دستیابی به نتایج فراهم شود.
- انتقال دانش به طور موفقیت‌آمیزی راهنمای طراحی و استفاده از استراتژی‌های ملی کارآمد بر اساس بهترین الگوهای پایدار جهانی در کاهش تلفات و جراحات

در شرایط رشد آمد و شد و روبرو شدن با ریسک بیشتر سوانح شده است.

مداخلات نیز به طور اجمالی به موارد زیر می‌پردازد:

- طراحی و بهره‌برداری از شبکه جاده‌ای
 - ورود و خروج وسائل نقلیه و کاربران جاده به شبکه جاده‌ای با رعایت کلیه قوانین و مقررات مربوطه
 - پوشش و احیای قربانیان سوانح رانندگی از شبکه جاده‌ای و بازپروری آنان
- نهاد مدیریتی استانداردها و مقررات مربوط به فعالیت‌های فوق را تدوین کرده، ضمن آن که روش‌های دستیابی به این استانداردها و مقررات را از طریق استفاده از آموزش، اعمال قوانین و ایجاد انگیزه فراهم می‌کند.

۲- آمار مقایسه‌ای سوانح ایمنی در ۵ ساله اخیر ۱۳۹۰ لغایت ۱۳۹۴

جدول ۱-۲ متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک محل تصادف

سال	محل	درون شهری	برون شهری - روستایی	نامعلوم	مجموع
۱۳۹۴		۴۴۵۳	۱۲۰۴۸	۸۳	۱۶۵۸۴
درصد		۲۶.۸۵	۷۲.۶۵	۰.۵	۱۰۰
۱۳۹۳		۴۵۸۴	۱۲۲۰۳	۸۵	۱۶۸۷۲
درصد		۲۷.۲	۷۲.۳	۰.۵	۱۰۰
۱۳۹۲		۵۰۶۰	۱۲۸۶۴	۶۹	۱۷۹۹۳
درصد		۲۸.۲	۷۱.۵	۰.۳	۱۰۰
۱۳۹۱		۵۴۰۴	۱۳۵۷۵	۱۱۰	۱۹۰۸۹
درصد		۲۸.۳	۷۱.۱	۰.۶	۱۰۰
۱۳۹۰		۵۸۸۸	۱۴۰۳۵	۱۴۵	۲۰۰۶۸
درصد		۲۹.۳	۶۹.۹	۰.۷	۱۰۰

■ نتیجه جدول ۱-۲

در سال ۱۳۹۳ جمعاً ۱۲۲۰۳ نفر از تلفات یا حدود ۷۲ درصد ناشی از سوانح ترافیکی برون شهری بوده‌اند که در سال ۱۳۹۴ و با اندکی کاهش به ۱۲۰۴۸ نفر رسیده ولی درصد سهم آن در کل با اندکی افزایش به ۷۲,۶ درصد رسیده است.

جدول ۲-۲ تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی به تفکیک گروه‌های سنی

مجموع	نامعلوم	بالای ۶۱	۵۱-۹۰	۴۱-۵۰	۳۱-۴۰	۲۱-۳۰	۱۱-۲۰	زیر ۱۰ سال	گروه سنی سال
۱۶۵۸۴	۶۸	۲۸۸۶	۱۸۶۲	۲۱۴۹	۲۷۱۸	۳۷۳۶	۱۷۹۴	۱۳۷۱	۱۳۹۴
۱۶۸۷۲	۱۶۱	۲۹۵۴	۱۹۴۱	۲۰۹۵	۲۶۹۹	۳۷۹۱	۱۸۳۵	۱۳۹۶	۱۳۹۳
۱۷۹۹۴	۱۳۱	۳۰۳۲	۱۹۷۱	۲۲۶۷	۲۸۲۶	۴۲۷۵	۲۰۱۴	۱۴۷۸	۱۳۹۲
۱۹۰۸۹	۶۱	۳۰۴۳	۲۱۱۳	۲۲۸۸	۲۹۸۸	۴۶۵۶	۲۳۲۲	۱۶۱۸	۱۳۹۱
۲۰۰۶۸	۱۱۹	۳۱۵۵	۲۱۰۴	۲۴۴۸	۳۱۷۷	۴۹۷۱	۲۵۲۲	۱۵۷۲	۱۳۹۰

■ نتیجه جدول ۲-۲

در سال ۱۳۹۳ جمعاً ۷۰۲۲ نفر از تلفات یا حدود ۴۲ درصد جوانان کمتر از ۳۰ سال بوده‌اند. این رقم در سال ۹۴ کمی کاهش یافته و به ۴۱,۶ درصد و ۶۹۰۱ نفر رسیده است.

جدول ۳-۲ سهم متوفیان بر اساس نوع برخورد و نحوه وقوع تصادف فوتی بر حسب درصد

سال	نحوه وقوع	برخورد وسایل نقلیه با یکدیگر	برخورد وسایل نقلیه با عابر	واژگونی	سقوط	برخورد وسایل نقلیه با جسم ثابت	برخورد با حیوان	حریق وسیله نقلیه	سایر	نامعلوم	مجموع
۱۳۹۴	۴۵.۱۲	۲۲.۰۲	۲۳.۷	۰.۶۶	۶.۱	۰.۴۲	۰.۰۷	۰.۸۴	۰.۸۵	۱۰۰	
۱۳۹۳	۴۵.۷	۲۲.۳	۲۳.۷	۰.۸	۵.۴	۰.۳	۰.۱	۰.۵	۱.۳	۱۰۰	
۱۳۹۲	۴۵.۳	۲۳.۲	۲۲.۶	۰.۹	۵.۸	۰.۲	۰.۱	۰.۷	۱.۳	۱۰۰	
۱۳۹۱	۴۶.۷	۲۲.۹	۲۲.۲	۰.۹	۵.۳	۰.۴	۰.۱	۰.۵	۱.۰	۱۰۰	
۱۳۹۰	۴۷.۳	۲۲.۵	۲۲.۰	۰.۹	۵.۴	۰.۳	۰.۱	۰.۴	۱.۱	۱۰۰	

■ نتیجه جدول ۳-۲

در سال ۱۳۹۳ حدود ۳۰ درصد از تلفات به علت حواس پرتی و عدم دقت در رانندگی بوده که در سال ۱۳۹۴ نیز تغییر قابل توجهی نداشته از طرف دیگر در این دو سال بیش از ۴۵ درصد تلفات برخورد وسیله با عابر پیاده بوده که نسبت به سال ۱۳۹۰ حدود ۲ درصد کاهش نشان می‌دهد.

جدول ۴-۲ سهم وسیله نقلیه مورد استفاده متونی

نوع خودرو	ساز	۱۳۹۴	درصد	۱۳۹۳	درصد	۱۳۹۲	درصد	۱۳۹۱	درصد
متونی عابر است		۳۶۸۸	۲۲.۲۳	۳۷۵۵	۲۲.۳	۴۱۷۰	۲۳.۲	۴۳۷۱	۲۲.۹
سواری		۶۱۱۲	۳۶.۸۵	۶۸۱۸	۴۰.۴	۷۱۳۴	۳۹.۶	۷۵۲۰	۳۹.۴
مینی بوس		۸۴	۰.۵۱	۱۰۷	۰.۶	۱۰۲	۰.۶	۱۵۶	۰.۸
اتوبوس		۱۲۴	۰.۷۵	۱۱۵	۰.۷	۲۰۷	۱.۲	۲۳۷	۱.۲
وانت بار		۹۱۴	۵.۵۱	۱۳۳۶	۷.۹	۱۴۹۳	۸.۳	۱۲۲۸	۶.۴
کامیونت		۱۳۰	۰.۷۷	۱۵۶	۰.۹	۱۶۵	۰.۹	۲۱۰	۱.۱
کامیون		۱۵۱	۰.۹۱	۲۶۴	۱.۶	۲۹۱	۱.۶	۲۹۸	۱.۶
تریلی		۸۴	۰.۵۱	۱۵۲	۰.۹	۱۷۲	۱.۰	۲۳۱	۱.۲
موتور سیکلت		۳۷۸۳	۲۲.۷۱	۳۷۶۷	۲۲.۳	۳۸۶۳	۲۱.۵	۴۴۱۶	۲۳.۱
آمبولانس		۱۲	۰.۰۷	۱۷	۰.۱	۱۱	۰.۱	۵	۰.۰۵
ماشین‌های کشاورزی		۳۵	۰.۲۱	۴۷	۰.۳	۵۰	۰.۳	۶۷	۰.۴
دوچرخه		۱۲۰	۰.۷۲	۷۱۱	۰.۷	۱۲۱	۰.۷	۱۵۵	۰.۸
سایر		۹۶۶	۵.۸۳	۴۷	۰.۳	۳۹	۰.۲	۶۴	۰.۳
نامعلوم		۳۸۱	۲.۳	۱۷۰	۱.۰	۱۷۶	۱.۰	۱۲۷	۰.۷
مجموع		۱۶۵۸۴	۱۰۰	۱۶۸۷۲	۱۰۰	۱۷۹۹۴	۱۰۰	۱۹۰۸۹	۱۰۰

■ نتیجه جدول ۴-۲

در طول چند سال گذشته همواره بالاترین سهم وسیله نقلیه مورد استفاده متوفی سواری و موتورسیکلت بوده که در سال ۱۳۹۴ سهم سواری کاهش یافته ولی سهم موتورسیکلت کمی افزایش یافته است.

جدول ۵-۲ آمار تلفات کاربران آسیب پذیر در سوانح رانندگی

سال	درون شهری		برون شهری		خاکی - روستایی		نامعلوم		جمع کل	
	موتور	عابر	موتور	عابر	موتور	عابر	موتور	عابر	موتور	عابر
۱۳۹۰	۱۹۳۲	۲۶۷۳	۲۱۶۲	۱۵۰۲	۶۹۴	۳۱۳	۳۵	۲۸	۴۸۲۳	۴۵۱۶
۱۳۹۱	۱۷۱۳	۲۵۵۵	۲۰۲۳	۱۴۶۳	۶۶۰	۳۲۰	۱۴	۳۳	۴۴۱۰	۴۳۷۱
۱۳۹۲	۱۵۵۳	۲۴۴۷	۱۸۱۷	۱۴۶۹	۴۸۰	۲۳۵	۱۳	۱۹	۳۸۶۳	۴۱۷۰
۱۳۹۳	۱۴۸۶	۲۲۰۱	۱۸۱۳	۱۳۱۳	۴۴۶	۲۱۶	۲۳	۲۵	۳۷۶۸	۳۷۵۵
۱۳۹۴	۱۵۲۲	۲۰۹۲	۱۷۴۶	۱۳۷۱	۵۰۰	۲۰۳	۱۵	۲۲	۳۷۸۳	۳۶۸۸

■ نتیجه جدول ۵-۲

در طول ۵ سال گذشته روند تلفات کاربران آسیب پذیر کاهش یافته و جمعاً حدود ۲۱ درصد در موتورسواران و حدود ۱۸ درصد در عابران پیاده بوده است ضمن آن که باید توجه داشت که در طول ۵ سال گذشته کل تلفات سوانح جاده‌ای نیز حدود ۱۷ درصد کاهش داشته است.

۳- تحلیلی از آمار سوانح رانندگی در سال ۱۳۹۴

جدول ۱-۳ تعداد تلفات همراه با شاخص کشته به یکصددهزار جمعیت طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۴ در هراستان

تلفات ۹۴ به ازاء صددهزار جمعیت	تلفات ۹۳ به ازاء صددهزار جمعیت	تلفات ۹۲ به ازاء صددهزار جمعیت	تلفات ۱۳۹۴	تلفات ۱۳۹۳	تلفات ۱۳۹۲	استان
۱۹/۸۷	۱۸/۱۵	۲۱/۰۶	۷۶۲	۶۹۱	۷۹۶	آذربایجان شرقی
۱۶/۴۴	۱۷/۵۳	۲۰/۰۰	۵۳۳	۵۶۱	۶۳۲	آذربایجان غربی
۱۵/۴۹	۱۶/۹۳	۱۶/۷۳	۱۹۹	۲۱۶	۲۱۲	اردبیل
۲۱۸۶	۲۲/۴۹	۲۲/۳۶	۱۱۰۴	۱۱۲۶	۱۱۱۰	اصفهان
۱۰/۹۵	۱۱/۷۷	۱۴/۴۳	۲۸۴	۳۰۰	۳۶۱	البرز
۳۰/۱۲	۲۶/۹۶	۲۱/۹۷	۱۷۵	۱۵۵	۱۲۵	ایلام
۲۹/۱۲	۲۷/۹۱	۲۸/۰۴	۳۲۷	۳۰۷	۳۰۲	بوشهر
۹/۵۶	۱۰/۱۹	۱۱/۵۱	۱۲۱۳	۱۲۸۰	۱۴۳۱	تهران
۲۲/۵۱	۲۴/۷۰	۲۶/۰۴	۲۱۰	۲۲۸	۲۳۸	چهارمحال بختیاری
۲۷/۵۷	۳۱/۳۲	۳۷/۳۳	۲۱۲	۲۳۸	۲۸۰	خراسان جنوبی
۲۰/۴۰	۱۹/۶۴	۲۲/۲۲	۱۲۹۶	۱۲۳۰	۱۳۷۱	خراسان رضوی
۲۸/۲۷	۲۸/۴۸	۲۹/۶۲	۲۵۷	۲۵۶	۲۶۹	خراسان شمالی
۱۷/۱۴	۱۸/۴۶	۱۹/۳۴	۸۲۱	۸۷۲	۹۰۱	خوزستان
۲۵/۴۳	۲۸/۱۸	۳۰/۵۷	۲۶۹	۲۹۵	۳۱۷	زنجان
۴۵/۱۷	۴۲/۱۵	۵۰/۸۴	۳۰۴	۲۷۹	۳۳۱	سمنان
۲۷/۳۷	۳۱/۹۴	۳۱/۲۹	۷۶۴	۸۷۰	۸۳۲	سیستان
۲۸/۷۳	۳۰/۵۸	۳۲/۷۰	۱۳۷۴	۱۴۴۸	۱۵۳۳	فارس
۲۹/۳۶	۲۹/۱۶	۲۷/۱۶	۳۶۷	۳۶۱	۳۳۳	قزوین
۲۲/۵۱	۲۴/۵۵	۲۸/۶۷	۲۷۸	۲۹۸	۳۴۲	قم
۲۷/۳۰	۲۳/۶۹	۲۵/۲۳	۴۱۹	۳۶۱	۳۸۲	کردستان

۲. مأخذ اطلاعات سال ۱۳۹۴ از پزشک قانونی است که از دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل جاده‌ای اخذ شده و اطلاعات لازم آن استخراج و در این بخش تحلیل و تنظیم شده است.

۳۲/۳۷	۲۹/۶۳	۲۹/۶۸	۱۰۰۹	۹۱۰	۸۹۸	کرمان
۲۱/۵۰	۲۳/۴۵	۲۷/۰۶	۴۲۵	۴۶۲	۵۳۱	کرمانشاه
۲۳/۹۰	۲۶/۰۱	۲۲/۱۷	۱۶۸	۱۸۰	۱۵۱	کهگیلویه
۱۹۰/۱۳	۱۹/۳۵	۲۲/۰۲	۳۶۴	۳۶۲	۴۰۵	گلستان
۲۵/۵۲	۲۴/۸۵	۲۶/۰۱	۶۴۹	۶۲۸	۶۵۳	گیلان
۲۳/۶۲	۲۵/۷۶	۲۷/۹۰	۴۲۹	۴۶۴	۴۹۸	لرستان
۲۳/۴۸	۲۳/۱۴	۲۷/۷۹	۷۴۷	۷۳۰	۸۶۹	مازندران
۳۳/۶۷	۳۴/۰۰	۴۳/۸۳	۴۹۵	۴۹۵	۶۳۲	مرکزی
۲۴/۳۳	۲۵/۰۶	۲۸/۳۸	۴۱۶	۴۲۰	۴۶۶	هرمزگان
۲۶/۲۴	۲۸/۰۵	۲۶/۲۸	۴۷۱	۵۰۱	۴۶۷	همدان
۲۲/۳۱	۲۴/۷۴	۲۵/۱۴	۲۴۳	۲۶۴	۲۶۳	یزد
۲۱۰۵	۲۱/۵۶	۲۳/۳۰	۱۶۵۸۴	۱۶۷۸۸	۱۷۹۲۵	جمع

جدول ۲- ۳ مقایسه وضعیت ایمنی استان‌ها در سه سال گذشته بر اساس شاخص کشته به ازای یکصد هزار جمعیت

تلفات ۹۴ به ازاء صد هزار جمعیت	استان	تلفات ۹۳ به ازاء صد هزار جمعیت	استان	تلفات ۹۲ به ازاء صد هزار جمعیت	استان
۹/۵۶	تهران	۱۰/۱۹	تهران	۱۱/۵۱	تهران
۱۰/۹۵	البرز	۱۱/۷۷	البرز	۱۴/۴۳	البرز
۱۵/۴۹	اردبیل	۱۶/۹۳	اردبیل	۱۶/۷۳	اردبیل
۱۶/۴۴	آذربایجان-غ	۱۷/۵۳	آذربایجان-غ	۱۹/۳۴	خوزستان
۱۷/۱۴	خوزستان	۱۸/۱۵	آذربایجان-ش	۲۰/۰۰	آذربایجان-غ
۱۹/۱۳	گلستان	۱۸/۴۶	خوزستان	۲۱/۰۶	آذربایجان-ش
۱۹/۸۷	آذربایجان-ش	۱۹/۳۵	گلستان	۲۱/۹۷	ایلام
۲۰/۴۰	خراسان-رض	۱۹/۶۴	خراسان-رض	۲۲/۰۲	گلستان
۲۱/۵۰	کرمانشاه	۲۲/۴۹	اصفهان	۲۲/۱۷	کهگیلویه
۲۱/۸۶	اصفهان	۲۳/۱۴	مازندران	۲۲/۲۲	خراسان-رض

۲۲/۳۱	یزد	۲۳/۴۵	کرمانشاه	۲۲/۳۶	اصفهان
۲۲/۵۱	چهارمحال	۲۳/۶۹	کردستان	۲۵/۱۴	یزد
۲۲/۵۱	قم	۲۴/۵۵	قم	۲۵/۲۳	کردستان
۲۳/۴۸	مازندران	۲۴/۷۰	چهارمحال	۲۶/۰۱	گیلان
۲۳/۶۲	لرستان	۲۴/۷۴	یزد	۲۶/۰۴	چهارمحال
۲۳/۹۰	کهگیلویه	۲۴/۸۵	گیلان	۲۶/۲۸	همدان
۲۴/۳۳	هرمزگان	۲۵/۰۶	هرمزگان	۲۷/۰۶	کرمانشاه
۲۵/۴۳	زنجان	۲۵/۷۶	لرستان	۲۷/۱۶	قزوین
۲۵/۵۲	گیلان	۲۶/۰۱	کهگیلویه	۲۷/۷۹	مازندران
۲۶/۲۴	همدان	۲۶/۹۶	ایلام	۲۷/۹۰	لرستان
۲۷/۳۰	کردستان	۲۷/۹۱	بوشهر	۲۸/۰۴	بوشهر
۲۷/۳۷	سیستان	۲۸/۰۵	همدان	۲۸/۳۸	هرمزگان
۲۷/۵۷	خراسان-ج	۲۸/۱۸	زنجان	۲۸/۶۷	قم
۲۸/۲۷	خراسان-ش	۲۸/۴۸	خراسان-ش	۲۹/۶۲	خراسان-ش
۲۸/۷۳	فارس	۲۹/۱۶	قزوین	۲۹/۶۸	کرمان
۲۹/۱۲	بوشهر	۲۹/۶۳	کرمان	۳۰/۵۷	زنجان
۲۹/۳۶	قزوین	۳۰/۵۸	فارس	۳۱/۲۹	سیستان
۳۰/۱۲	ایلام	۳۱/۳۲	خراسان-ج	۳۲/۷۰	فارس
۳۲/۳۷	کرمان	۳۱/۹۴	سیستان	۳۷/۳۳	خراسان-ج
۳۳/۶۷	مرکزی	۳۴/۰۰	مرکزی	۴۳/۸۳	مرکزی
۴۵/۱۷	سمنان	۴۲/۱۵	سمنان	۵۰/۸۴	سمنان

جدول ۳-۳ مقایسه تغییرات وضعیت ایمنی استان‌ها بر اساس شاخص کشته به ازای صد هزار جمعیت

تلفات ۹۴ به ازاء صد هزار جمعیت	استان	رتبه	تلفات ۹۳ به ازاء صد هزار جمعیت	استان	رتبه	تلفات ۹۲ به ازاء صد هزار جمعیت	استان	رتبه
۹/۵۶	تهران	۱	۱۰/۱۹	تهران	۱	۱۱/۵۱	تهران	۱
۱۰/۹۵	البرز	۲	۱۱/۷۷	البرز	۲	۱۴/۴۳	البرز	۲
۱۵/۴۹	اردبیل	۳	۱۶/۹۳	اردبیل	۳	۱۶/۷۳	اردبیل	۳
۱۶/۴۴	آذربایجان-غ	۴	۱۷/۵۳	آذربایجان-غ	۴	۱۹/۳۴	خوزستان	۴
۱۷/۱۴	خوزستان	۵	۱۸/۱۵	آذربایجان-ش	۵	۲۰/۰۰	آذربایجان-غ	۵
۱۹/۱۳	گلستان	۶	۱۸/۴۶	خوزستان	۶	۲۱/۰۶	آذربایجان-ش	۶
۱۹/۸۷	آذربایجان-ش	۷	۱۹/۳۵	گلستان	۷	۲۱/۹۷	ایلام	۷
۲۰/۴۰	خراسان-رض	۸	۱۹/۶۴	خراسان-رض	۸	۲۲/۰۲	گلستان	۸
۲۱/۵۰	کرمانشاه	۹	۲۲/۴۹	اصفهان	۹	۲۲/۱۷	کهگیلویه	۹
۲۱/۸۶	اصفهان	۱۰	۲۳/۱۴	مازندران	۱۰	۲۲/۲۲	خراسان-رض	۱۰
۲۲/۳۱	یزد	۱۱	۲۳/۴۵	کرمانشاه	۱۱	۲۲/۳۶	اصفهان	۱۱
۲۲/۵۱	چهارمحال	۱۲	۲۳/۶۹	کردستان	۱۲	۲۵/۱۴	یزد	۱۲
۲۲/۵۱	قم	۱۳	۲۴/۵۵	قم	۱۳	۲۵/۲۳	کردستان	۱۳
۲۳/۴۸	مازندران	۱۴	۲۴/۷۰	چهارمحال	۱۴	۲۶/۰۱	گیلان	۱۴
۲۳/۶۲	لرستان	۱۵	۲۴/۷۴	یزد	۱۵	۲۶/۰۴	چهارمحال	۱۵
۲۳/۹۰	کهگیلویه	۱۶	۲۴/۸۵	گیلان	۱۶	۲۶/۲۸	همدان	۱۶
۲۴/۳۳	هرمزگان	۱۷	۲۵/۰۶	هرمزگان	۱۷	۲۷/۰۶	کرمانشاه	۱۷
۲۵/۴۳	زنجان	۱۸	۲۵/۷۶	لرستان	۱۸	۲۷/۱۶	قزوین	۱۸
۲۵/۵۲	گیلان	۱۹	۲۶/۰۱	کهگیلویه	۱۹	۲۷/۷۹	مازندران	۱۹
۲۶/۲۴	همدان	۲۰	۲۶/۹۶	ایلام	۲۰	۲۷/۹۰	لرستان	۲۰
۲۷/۳۰	کردستان	۲۱	۲۷/۹۱	بوشهر	۲۱	۲۸/۰۴	بوشهر	۲۱
۲۷/۳۷	سیستان	۲۲	۲۸/۰۵	همدان	۲۲	۲۸/۳۸	هرمزگان	۲۲
۲۷/۵۷	خراسان-ج	۲۳	۲۸/۱۸	زنجان	۲۳	۲۸/۶۷	قم	۲۳

۲۸/۲۷	خراسان-ش	۲۴	۲۸/۴۸	خراسان-ش	۲۴	۲۹/۶۲	خراسان-ش	۲۴
۲۸/۷۳	فارس	۲۵	۲۹/۱۶	قزوین	۲۵	۲۹/۶۸	کرمان	۲۵
۲۹/۱۲	بوشهر	۲۶	۲۹/۶۳	کرمان	۲۶	۳۰/۵۷	زنجان	۲۶
۲۹/۳۶	قزوین	۲۷	۳۰/۵۸	فارس	۲۷	۳۱/۲۹	سیستان	۲۷
۳۰/۱۲	ایلام	۲۸	۳۱/۳۲	خراسان-ج	۲۸	۳۲/۷۰	فارس	۲۸
۳۲/۳۷	کرمان	۲۹	۳۱/۹۴	سیستان	۲۹	۳۷/۳۳	خراسان-ج	۲۹
۳۳/۶۷	مرکزی	۳۰	۳۴/۰۰	مرکزی	۳۰	۴۳/۸۳	مرکزی	۳۰
۴۵/۱۷	سمنان	۳۱	۴۲/۱۵	سمنان	۳۱	۵۰/۸۴	سمنان	۳۱

■ نتیجه جدول ۳-۳

مقایسه ردیف‌های این سه جدول که به ترتیب از کمترین به بیشترین مرتب شده نشان می‌دهد که در سه سال گذشته بر اساس شاخص استفاده شده وضعیت ایمنی در استان‌ها ارتقا یا تنزل یافته است.

جدول ۶-۳ میزان تحصیلات فوت شدگان در سال ۱۳۹۴

مجموع	نامعلوم	فوق لیسانس و بالاتر	لیسانس	فوق دیپلم	دانشجو	دیپلم	دیپلستان	راهنمایی	ابتدایی	پسواد	تحصیلات
۱۶۵۸۴	۵۶۱	۱۶۳	۶۵۸	۳۳۱	۳۶۴	۲۳۱۶	۱۲۹۸	۳۲۲۵	۳۵۴۷	۴۱۲۱	تعداد
۱۰۰	۳.۴	۱	۴	۲	۲.۲	۱۳.۹	۷.۸	۱۹.۴	۲۱.۴	۲۴.۹	درصد

جدول ۷-۳ تعداد خودروهای باربری درگیر در سوانح منجر به فوت در سال ۱۳۹۴

خودرو	بنز	ولوو	اسکانیا	هوو	مجموع
تربیلی	۳۴	۳۳	۸	۹	۸۴
کامیون	۹۶	۲۸	۱۴	۱۳	۱۵۱

جدول ۸-۳ تعداد اتوبوس‌های مسافربری درگیر در سوانح منجر به فوت در سال ۱۳۹۴

اتوبوس	بنز	شهاب	ولوو	اسکانیا	مجموع
تعداد	۱۴	۲	۲۰	۸۸	۱۲۴

جدول ۹-۳ تعداد اتومبیل‌های سواری درگیر در سوانح منجر به فوت در سال ۱۳۹۴

نوع سواری	پراید	پژو ۴۰۵	پژو پارس	سمند	پیکان	پژو ۲۰۶	تندر L۹۰	مجموع
تعداد	۲۳۸۳	۱۶۱۵	۵۸۸	۵۵۰	۴۳۶	۳۹۰	۱۵۰	۶۱۱۲

جدول ۱۰- ۳- تعداد کشته شدگان درون شهری بر اساس محل سانحه در سال ۱۳۹۴

مجموع	نامعلوم	بلوار	زیرگذر	پل	کمربندی	میدان	تقاطع	بزرگراه	کوچه	خیابان فرعی	خیابان اصلی
۴۴۶۸	۴۸	۳۲۲	۱۵	۳۹	۱۵۸	۱۲۴	۹۶	۳۴۲	۱۲۸	۲۶۴	۲۹۳۲

جدول ۱۱- ۳- تعداد کشته شدگان برون شهری بر اساس محل سانحه در سال ۱۳۹۴

مجموع	نامعلوم	معابر اختصاصی	کمربندی	راه روستایی	جاده فرعی	جاده اصلی	بزرگراه	آزادراه
۱۲۱۱۶	۱۴۵	۴۹	۱۸۴	۱۱۸۰	۸۸۴	۷۵۲۶	۱۲۹۴	۸۵۴

جدول ۱۲-۳ نحوه وقوع سوانح در سال ۱۳۹۴

نحوه وقوع	بر خورد وسایل نقلیه بیکدیگر	بر خورد وسایل نقلیه با عابر	جسم ثابت	بر خورد وسایل نقلیه با	بر خورد با حیوان	واژگونی وسیله نقلیه	سقوط وسیله نقلیه	حریق وسیله نقلیه	سایر	نامعلوم	مجموع
۱۳۹۴	۷۴۸۲	۳۶۸۸	۱۰۰۵	۶۹	۳۹۳۶	۱۱۰	۱۲	۱۴۰	۱۴۲	۱۶۵۸۴	
درصد	۴۵.۱۲	۲۲.۲	۶.۱	۰.۴۲	۲۳.۷	۰.۶۶	۰.۰۷	۰.۸۴	۰.۸۵	۱۰۰	

جدول ۱۳-۳ نوع روشنایی در هنگام سانحه

نوع روشنایی	روز	شب	هنگام طلوع یا غروب	نامعلوم	مجموع
تعداد	۹۱۵۷	۵۱۸۸	۱۷۷۸	۴۶۱	۱۶۵۸۴

جدول ۱۴-۳ نوع فعالیت (شغل) متوفی در سال ۱۳۹۴ بر حسب تعداد

مجموع	نامعلوم	سایر	نظامی	کشاورز	راننده حرفه‌ای	بیکار	بازنشسته	سرباز	شغل آزاد	کارگر	کارمند	خانه دار	دانشجو	دانش آموز
۱۶۵۸۴	۶۲۸	۸۰۶	۱۲۵	۹۶۳	۷۲۴	۵۷۱	۸۸۵	۱۹۵	۴۹۵۵	۱۸۸۱	۶۸۳	۲۴۷۷	۵۱۳	۱۱۷۸

جدول ۱۵-۳ علت نهایی فوت در سوانح ۱۳۹۴

مجموع	سایر موارد	خفگی	سوختگی	شکستگی های متعدد	خونریزی	ضربه به سر	علت فوت
۱۶۵۸۴	۲۵۹۹	۳۵	۱۹۰	۴۰۶۴	۱۲۸۰	۸۴۱۶	تعداد

جدول ۱۶- ۳ نحوه انتقال متوفی از صحنه حادثه

نحوه انتقال	آمولانسی	خودروی پلیس	نقلیه عبوری	سایر	نامعلوم	مجموع
تعداد	۱۴۶۰۹	۷۹	۱۳۴۳	۱۶۹	۳۸۴	۱۶۵۸۴

جدول ۱۷- ۳ محل فوت کشته شدگان در سوانح سال ۱۳۹۴

محل فوت	در محل حادثه	انتقال به بیمارستان	بیمارستان	منزل	نامعلوم	مجموع
تعداد	۸۴۳۴	۱۱۳۵	۶۷۸۰	۹۶	۱۶۶	۱۶۵۸۴

جدول ۱۸- ۳ محل سکونت کشته شدگان در سوانح سال ۱۳۹۴

محل سکونت	شهر	روستا	سایر	نامعلوم	مجموع
تعداد	۱۱۰۵۷	۵۲۰۳	۶۸	۲۵۶	۱۶۵۸۴

جدول ۱۹-۳ ملیت فوت شده در سوانح سال ۱۳۹۴

ملیت	ایرانی	افغانی	عراقی	پاکستانی	سایر	نامعلوم	مجموع
۱۳۹۴	۱۵۷۶۴	۶۸۰	۵۷	۲۴	۱۶	۴۳	۱۶۵۸۴

جدول ۲۰-۳ وضعیت تأهل فوت شدگان در سوانح سال ۱۳۹۴

وضعیت تأهل	مجرد	متاهل	نامعلوم	مجموع
۱۳۹۴	۵۸۳۷	۱۰۴۵۲	۲۹۵	۱۶۵۸۴

جدول ۲۱-۳ جنسیت فوت شده در سوانح سال ۱۳۹۴

جنسیت	مرد	زن	مجموع
۱۳۹۴	۱۲۸۰۷	۳۷۷۷	۱۶۵۸۴

۴- جدول مقایسه تطبیقی کشته به ازاء صدهزار جمعیت در ۱۸۰ کشور جهان (بر اساس اطلاعات ۲۰۱۳ مطابق ۱۳۹۲ سازمان های بین المللی)

مطالعات تطبیقی بین المللی نشان می دهد که در طول چند سال اخیر وضعیت ایمنی جاده ای کشور در مقایسه با سطح بین المللی از بهبودی برخوردار نشده است. مطالعات سازمان بهداشت جهانی که طی گزارش وضعیت ایمنی جاده ای جهانی (Global status report on road safety) که در سال های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۳ و ۲۰۱۵ منتشر شده نشان می دهد که در گزارش ۲۰۱۱ (مربوط به اطلاعات سال ۲۰۰۷) رتبه ایمنی ایران (بر اساس شاخص تعداد کشته بازاء هر یکصد هزار جمعیت) و در میان ۱۷۸ کشور مطالعه شده در ردیف ۱۶۸ بوده در حالی که این رتبه در سال ۲۰۱۳ (که مربوط به اطلاعات سال ۲۰۱۱ است) و در میان ۱۸۰ کشور جهان مطالعه شده به ۱۷۷ و در سال ۲۰۱۵ (که مربوط به اطلاعات سال ۲۰۱۳ یا ۱۳۹۲ است) به ردیف ۱۷۲ در بین ۱۸۰ کشور مطالعه شده رسیده است.

ردیف	نام کشور / منطقه	جمعیت	درآمد سرانه \$	گروه درآمدی	تلفات گزارش شده رسمی	تلفات برآورد مدل	تلفات در صد هزار جمعیت
۱	Micronesia	۱۰۳ ۵۴۹	۳ ۲۸۰	Middle	۲	۲	۱.۹
۲	Sweden	۹ ۵۷۱ ۱۰۵	۶۱ ۷۶۰	High	۲۶۰	۲۷۲	۲.۸
۳	Kiribati	۱۰۲ ۳۵۱	۲ ۶۲۰	Middle	۳	۳	۲.۹
۴	United Kingdom	۶۳ ۱۳۶ ۲۶۵	۴۱ ۶۸۰	High	۱ ۷۷۰	۱ ۸۲۷	۲.۹
۵	San Marino	۳۱ ۴۴۸	۵۱ ۴۷۰	High	۱	۱	۳.۲
۶	Switzerland	۸ ۰۷۷ ۸۳۳	۹۰ ۷۶۰	High	۲۶۹	۲۶۹	۳.۳
۷	Netherlands	۱۶ ۷۵۹ ۲۲۹	۵۱ ۰۶۰	High	۵۷۰	۵۷۴	۳.۴
۸	Denmark	۵ ۶۱۹ ۰۹۶	۶۱ ۶۸۰	High	۱۹۱	۱۹۶	۳.۵
۹	Maldives	۳۴۵ ۰۲۳	۵ ۶۰۰	Middle	۱۲	۱۲	۳.۵
۱۰	Israel	۷ ۷۳۳ ۱۴۴	۳۳ ۹۳۰	High	۲۷۷	۲۷۷	۳.۶
۱۱	Singapore	۵ ۴۱۱ ۷۳۷	۵۴ ۰۴۰	High	۱۵۹	۱۹۷	۳.۶
۱۲	Spain	۴۶ ۹۲۶ ۹۶۳	۲۹ ۹۲۰	High	۱ ۶۸۰	۱ ۷۳۰	۳.۷
۱۳	Norway	۵ ۰۴۲ ۶۷۱	۱۰۲ ۶۱۰	High	۱۸۷	۱۹۲	۳.۸
۱۴	Ireland	۴ ۶۲۷ ۱۷۳	۴۳ ۱۱۰	High	۱۸۸	۱۸۸	۴.۱
۱۵	Germany	۸۲ ۷۲۶ ۶۲۶	۴۷ ۲۷۰	High	۳ ۳۳۹	۳ ۵۴۰	۴.۳
۱۶	Iceland	۳۲۹ ۵۳۵	۴۶ ۴۰۰	High	۱۵	۱۵	۴.۶
۱۷	Japan	۱۲۷ ۱۴۳ ۵۷۷	۴۶ ۳۳۰	High	۵ ۶۷۹	۵ ۹۷۱	۴.۷
۱۸	Finland	۵ ۴۲۶ ۳۲۳	۴۸ ۸۲۰	High	۲۵۸	۲۵۸	۴.۸
۱۹	Palau	۲۰ ۹۱۸	۱۰ ۹۷۰	Middle	۱	۱	۴.۸
۲۰	France	۶۴ ۲۹۱ ۲۸۰	۴۳ ۴۶۰	High	۳ ۲۶۸	۳ ۲۶۸	۵.۱
۲۱	Malta	۴۲۹ ۰۰۴	۲۰ ۹۸۰	High	۱۸	۲۲	۵.۱
۲۲	Cyprus	۱ ۱۴۱ ۱۶۶	۲۵ ۲۱۰	High	۴۴	۵۹	۵.۲
۲۳	Australia	۲۳ ۳۴۲ ۵۵۳	۶۵ ۳۹۰	High	۱ ۱۹۲	۱ ۲۵۲	۵.۴

۵۰۴	۴۵۵	۴۵۵	High	۵۰۴۳۰	۸۴۹۵۱۴۵	Austria	۲۴
۵۰۶	۲۴۱	۱۳۳	Middle	۳۰۷۰	۴۳۲۶۲۹۵	West Bank and Gaza Strip	۲۵
۵۰۷	۳	۳	Middle	۴۳۱۰	۵۲۶۳۴	Marshall Islands	۲۶
۵۰۸	۵۱	۴۱	Middle	۴۳۷۰	۸۸۱۰۶۵	Fiji	۲۷
۶۰۰	۲۱۱۴	۲۰۷۷	High	۵۲۲۰۰	۳۵۱۸۱۷۰۴	Canada	۲۸
۶۰۰	۲۷۲	۲۵۳	High	۳۵۵۵۰	۴۵۰۵۷۶۱	New Zealand	۲۹
۶۰۱	۶۵۴	۶۵۴	High	۱۸۹۵۰	۱۰۷۰۲۱۹۷	Czech Republic	۳۰
۶۰۱	۳۷۲۱	۳۳۸۵	High	۳۵۸۶۰	۶۰۹۹۰۲۷۷	Italy	۳۱
۶۰۴	۱۳۲	۱۲۵	High	۲۳۲۱۰	۲۰۷۱۹۹۷	Slovenia	۳۲
۶۰۶	۳۶۰	۲۵۱	High	۱۷۸۱۰	۵۴۵۰۲۲۳	Slovakia	۳۳
۶۰۷	۶	۶	High	۱۳۰۵۰	۸۹۹۸۵	Antigua and Barbuda	۳۴
۶۰۷	۱۹	۱۷	High	۱۵۰۸۰	۲۸۴۶۴۴	Barbados	۳۵
۶۰۷	۷۴۶	۷۲۴	High	۴۶۲۹۰	۱۱۱۰۴۴۷۶	Belgium	۳۶
۷۰۰	۹۰	۸۱	High	۱۷۶۹۰	۱۲۸۷۲۵۱	Estonia	۳۷
۷۰۵	۸۴۰	۸۹۱	Middle	۵۸۹۰	۱۱۲۶۵۶۲۹	Cuba	۳۸
۷۰۶	۶	۲	High	۴۳۱۱۰	۷۹۲۱۸	Andorra	۳۹
۷۰۶	۸	۸	Middle	۴۴۹۰	۱۰۵۳۲۳	Tonga	۴۰
۷۰۷	۷۶۵	۵۹۱	Middle	۱۳۲۶۰	۹۹۵۴۹۴۱	Hungary	۴۱
۷۰۷	۷۳۵	۶۵۰	Middle	۶۰۵۰	۹۵۱۰۵۰۶	Serbia	۴۲
۷۰۸	۸۲۸	۶۳۷	High	۲۱۲۶۰	۱۰۶۰۸۱۵۶	Portugal	۴۳
۸۰۰	۱۰۷	۸۳	High	۱۹۷۰۰	۱۳۳۲۱۷۱	Bahrain	۴۵
۸۰۲	۹	۹	Middle	۶۴۶۰	۱۰۹۳۷۳	Saint Vincent & Grenadines	۴۶
۸۰۳	۶۰۱	۶۰۱	Middle	۷۳۶۰	۷۲۲۲۹۴۳	Bulgaria	۴۷
۸۰۶	۸	۸	Middle	۱۳۲۱۰	۹۲۸۳۸	Seychelles	۴۸
۸۰۷	۴۶	۴۵	High	۶۹۹۰۰	۵۳۰۳۸۰	Luxembourg	۴۹

۸.۷	۱ ۸۸۱	۱ ۸۶۱	Middle	۹ ۰۶۰	۲۱ ۶۹۸ ۵۸۵	Romania	۵۰
۸.۹	۶ ۶۸۷	۴ ۷۸۶	Middle	۱۰ ۹۷۰	۷۴ ۹۳۲ ۶۴۱	Turkey	۵۱
۹.۱	۱ ۰۱۳	۸۶۵	High	۲۲ ۶۹۰	۱۱ ۱۲۷ ۹۹۰	Greece	۵۲
۹.۲	۳۹۵	۳۶۸	High	۱۳ ۴۳۰	۴ ۲۸۹ ۷۱۴	Croatia	۵۳
۹.۴	۱۹۸	۱۹۸	Middle	۴ ۸۷۰	۲ ۱۰۷ ۱۵۸	Macedonia Republic	۵۴
۱۰.۰	۹۴۳	۱ ۲۵۶	Middle	۷ ۳۵۰	۹ ۴۱۳ ۴۲۰	Azerbaijan	۵۵
۱۰.۰	۲۰۵	۱۷۶	High	۱۵ ۲۸۰	۲ ۰۵۰ ۳۱۷	Latvia	۵۶
۱۰.۰	۳۸۶	۳۸۶	Middle	۱۰ ۷۰۰	۳ ۸۶۴ ۱۷۰	Panama	۵۷
۱۰.۳	۳ ۹۳۱	۳ ۳۵۷	High	۱۳ ۲۴۰	۳۸ ۲۱۶ ۶۳۵	Poland	۵۸
۱۰.۵	۱۰ ۳۷۹	۱ ۴۶۹	Middle	۳ ۲۷۰	۹۸ ۳۹۳ ۵۷۴	Philippines	۵۹
۱۰.۶	۳۲۰	۲۵۶	High	۱۴ ۹۰۰	۳ ۰۱۶ ۹۳۳	Lithuania	۶۰
۱۰.۶	۳۱۴ ۰۶۴	۳۲ ۷۱۹	High	۵۳ ۴۷۰	۳۲۰ ۰۵۰ ۷۱۶	USA	۶۱
۱۰.۹	۱ ۰۲۱	۶۵۱	High	۳۸ ۳۶۰	۹ ۳۴۶ ۱۲۹	United Arab Emirates	۶۲
۱۱.۲	۳ ۲۴۰	۲ ۲۳۱	Middle	۱ ۸۸۰	۲۸ ۹۳۴ ۱۰۲	Uzbekistan	۶۳
۱۱.۵	۳۲۰	۳۰۷	Middle	۵ ۲۲۰	۲ ۷۸۳ ۸۸۸	Jamaica	۶۴
۱۱.۸	۵۱۴	۵۱۴	Middle	۳ ۵۷۰	۴ ۳۴۰ ۸۹۵	Georgia	۶۵
۱۱.۹	۷۴	۷۴	Middle	۷ ۲۵۰	۶۲۱ ۳۸۳	Montenegro	۶۶
۱۲.۰	۵ ۹۳۱	۵ ۰۹۲	High	۲۵ ۹۲۰	۴۹ ۲۶۲ ۶۹۸	Republic of Korea	۶۷
۱۲.۲	۱۵۲	۱۳۶	Middle	۹ ۲۹۰	۱ ۲۴۴ ۴۰۳	Mauritius	۶۸
۱۲.۳	۱۵ ۰۶۲	۱۷ ۱۳۹	Middle	۹ ۹۴۰	۱۲۲ ۳۳۲ ۳۹۹	Mexico	۶۹
۱۲.۴	۲ ۱۷۹	۲ ۱۰۸	High	۱۵ ۲۳۰	۱۷ ۶۱۹ ۷۰۸	Chile	۷۰
۱۲.۵	۴۳۷	۳۰۲	Middle	۲ ۴۷۰	۳ ۴۸۷ ۲۰۴	Republic of Moldova	۷۱
۱۲.۸	۱۰ ۴۶۶	۸ ۷۰۱	Middle	۳ ۱۴۰	۸۲ ۰۵۶ ۳۷۸	Egypt	۷۲
۱۳.۶	۵ ۶۱۹	۵ ۲۰۹	Middle	۶ ۲۹۰	۴۱ ۴۴۶ ۲۴۶	Argentina	۷۳
۱۳.۶	۲۱ ۳۱۶	۳ ۲۹۶	Low	۱ ۰۱۰	۱۵۶ ۵۹۴ ۹۶۲	Bangladesh	۷۴

۱۳.۷	۱۲۸۲	۸۹۴	Middle	۶۷۳۰	۹۳۵۶۶۷۸	Belarus	۷۵
۱۳.۸	۵۲	۵۰	High	۲۱۵۷۰	۳۷۷۳۷۴	Bahamas	۷۶
۱۳.۹	۶۷۶	۶۲۵	Middle	۹۵۵۰	۴۸۷۲۱۶۶	Costa Rica	۷۷
۱۳.۹	۴۲۳۴	۴۰۳۹	Middle	۶۲۷۰	۳۰۳۷۵۶۰۳	Peru	۷۸
۱۴.۱	۱۸۹	۱۴۷	High	۱۵۷۶۰	۱۳۴۱۱۵۱	Trinidad and Tobago	۷۹
۱۴.۲	۲۵۷۸۱	۹۹۱۷	Middle	۱۳۶۰	۱۸۲۱۴۲۵۹۴	Pakistan	۸۰
۱۴.۳	۹۷۱	۹۰۸	Middle	۱۴۵۰	۶۷۶۹۷۲۷	Lao Democratic Republic	۸۱
۱۵.۱	۴۷۸	۲۹۵	Middle	۴۷۱۰	۳۱۷۳۲۷۱	Albania	۸۲
۱۵.۱	۱۱۴	۵۹	Middle	۲۳۳۰	۷۵۳۹۶۷	Bhutan	۸۳
۱۵.۲	۳۳۰	۲۰۴	High	۸۶۷۹۰	۲۱۶۸۶۷۳	Qatar	۸۴
۱۵.۳	۱۱	۱۱	Middle	۶۹۳۰	۷۲۰۰۳	Dominica	۸۵
۱۵.۳	۳۸۲۷۹	۲۶۴۱۶	Middle	۳۵۸۰	۲۴۹۸۶۵۶۳۱	Indonesia	۸۶
۱۵.۳	۹۳۱	۵۷۷	Middle	۱۷۹۰	۶۰۸۰۴۷۸	Nicaragua	۸۷
۱۵.۵	۴۷۳۴	۱۸۰۸	Low	۶۹۰	۳۰۵۵۱۶۷۴	Afghanistan	۸۸
۱۵.۸	۳۰	۱۷	Middle	۳۹۷۰	۱۹۰۳۷۲	Samoa	۸۹
۱۶.۶	۲۰۷۵۵۱	۱۳۷۵۷۲	Middle	۱۵۷۰	۱۲۵۲۱۳۹۵۹۶	India	۹۰
۱۶.۶	۱۸۸	۹۶	Middle	۳۹۴۰	۱۱۳۲۸۷۹	Timor-Leste	۹۱
۱۶.۶	۵۶۷	۵۶۷	High	۱۵۱۸۰	۳۴۰۷۰۶۲	Uruguay	۹۲
۱۶.۶	۴۲	۱۲	Middle	۳۱۳۰	۲۵۲۷۶۳	Vanuatu	۹۳
۱۶.۸	۸۱۰۷	۶۰۳۸	Middle	۷۵۹۰	۴۸۳۲۱۴۰۵	Colombia	۹۴
۱۶.۸	۱۲۳۲	۲۴۸	Middle	۲۰۱۰	۷۳۲۱۲۶۲	Papua New Guinea	۹۵
۱۷.۰	۴۷۱۳	۱۷۴۴	Low	۷۳۰	۲۷۷۹۷۴۵۷	Nepal	۹۶
۱۷.۳	۱۳۸	۱۰۹	Middle	۳۷۵۰	۷۹۹۶۱۳	Guyana	۹۷
۱۷.۴	۲۶۳۵	۱۹۵۰	Low	۹۵۰	۱۵۱۳۵۱۶۹	Cambodia	۹۸
۱۷.۴	۱۴۰۸	۱۰۴۲	Middle	۲۱۸۰	۸۰۹۷۶۸۸	Honduras	۹۹

۱۷.۴	۳۶۹۱	۲۳۶۲	Middle	۳۱۷۰	۲۱۲۷۳۲۲۸	Sri Lanka	۱۰۰
۱۷.۴	۹۱۴	۸۸۳	Middle	۶۸۸۰	۵۲۴۰۰۷۲	Turkmenistan	۱۰۱
۱۷.۷	۶۷۶	۳۳۴	Middle	۴۷۸۰	۳۸۲۹۳۰۷	Bosnia and Herzegovina	۱۰۲
۱۸.۱	۳۳	۳۰	Middle	۷۰۶۰	۱۸۲۲۷۳	Saint Lucia	۱۰۳
۱۸.۳	۵۴۶	۳۱۶	Middle	۳۸۰۰	۲۹۷۶۵۶۶	Armenia	۱۰۴
۱۸.۷	۶۲۹	۴۷۳	High	۴۵۱۳۰	۳۳۶۸۵۷۲	Kuwait	۱۰۵
۱۸.۸	۲۶۱۳۶۷	۶۲۹۴۵	Middle	۶۵۶۰	۱۳۸۵۵۶۶۵۳۷	China	۱۰۶
۱۸.۸	۱۵۴۳	۵۰۸	Low	۹۹۰	۸۲۰۷۸۳۴	Tajikistan	۱۰۷
۱۸.۹	۲۷۰۲۵	۲۷۰۲۵	High	۱۳۸۵۰	۱۴۲۸۳۳۶۸۹	Russian Federation	۱۰۸
۱۹.۰	۲۹۳۹	۱۹۷۷	Middle	۳۳۴۰	۱۵۴۶۸۲۰۳	Guatemala	۱۰۹
۱۹.۱	۱۰۳	۷۶	Middle	۹۳۷۰	۵۳۹۲۷۶	Suriname	۱۱۰
۱۹.۲	۱۰۸	۱۴	Middle	۱۶۰۰	۵۶۱۲۳۱	Solomon Islands	۱۱۱
۲۰.۱	۳۱۶۴	۲۹۸۳	Middle	۵۷۶۰	۱۵۷۳۷۸۷۸	Ecuador	۱۱۲
۲۰.۲	۶۸۲۶	۵۷۸۹	Middle	۶۷۲۰	۳۳۷۶۵۲۳۲	Iraq	۱۱۳
۲۰.۳	۱۰۸۰۹	۳۶۱۲	Low	—	۵۳۲۵۹۰۱۸	Myanmar	۱۱۴
۲۰.۵	۳۵۶۴۱	۶۴۵۰	Middle	۲۷۱۰	۱۷۳۶۱۵۳۴۵	Nigeria	۱۱۵
۲۰.۷	۱۴۰۸	۱۱۱۴	Middle	۴۰۱۰	۶۸۰۲۲۹۵	Paraguay	۱۱۶
۲۰.۸	۶۸۷۰	۳۸۳۲	Middle	۳۰۲۰	۳۳۰۰۸۱۵۰	Morocco	۱۱۷
۲۱.۰	۵۹۷	۵۷۹	Middle	۳۷۷۰	۲۸۳۹۰۷۳	Mongolia	۱۱۸
۲۱.۱	۱۳۳۹	۱۰۵۰	Middle	۳۷۲۰	۶۳۴۰۴۵۴	El Salvador	۱۱۹
۲۱.۵	۵۲۴۸	۳۲۳۹	Middle	۱۳۳۰	۲۴۴۰۷۳۸۱	Yemen	۱۲۰
۲۲.۰	۱۲۲۰	۱۱۸۴	Middle	۱۲۱۰	۵۵۴۷۵۴۸	Kyrgyzstan	۱۲۱
۲۲.۶	۱۰۸۸	۶۳۰	Middle	۹۸۷۰	۴۸۲۱۹۷۱	Lebanon	۱۲۲
۲۲.۹	۳۸۳	۴۵	Middle	۱۰۶۵۰	۱۶۷۱۷۱۱	Gabon	۱۲۳
۲۳.۲	۲۴۷۶	۲۴۰۰	Middle	۲۵۵۰	۱۰۶۷۱۲۰۰	Bolivia	۱۲۴

۲۳.۴	۴۶ ۹۳۵	۴۱ ۰۵۹	Middle	۱۱ ۶۹۰	۲۰۰ ۳۶۱ ۹۲۵	Brazil	۱۲۵
۲۳.۶	۴۷۷	۳۹۹	Middle	۷ ۷۷۰	۲ ۰۲۱ ۱۴۴	Botswana	۱۲۶
۲۳.۸	۹ ۳۳۷	۴ ۵۴۰	Middle	۵ ۳۳۰	۳۹ ۲۰۸ ۱۹۴	Algeria	۱۲۷
۲۳.۹	۵۵۱	۴۰۰	Middle	۵ ۸۷۰	۲ ۳۰۳ ۳۱۵	Namibia	۱۲۸
۲۴.۰	۷ ۱۲۹	۶ ۹۱۵	Middle	۱۰ ۴۳۰	۲۹ ۷۱۶ ۹۶۵	Malaysia	۱۲۹
۲۴.۱	۳ ۰۸۹	۱ ۵۲۷	Low	۱ ۰۲۰	۱۲ ۸۲۵ ۳۱۴	Chad	۱۳۰
۲۴.۱	۵۲۷ ۱	۱۴۸	Low	۴۹۰	۱۳۵ ۳۳۳ ۶	Eritrea	۱۳۱
۲۴.۲	۵	۵	Middle	-	۲۰ ۶۲۹	Cook Islands	۱۳۲
۲۴.۲	۴ ۹۲۴	۸۴۴	Middle	۱ ۴۵۰	۲۰ ۳۱۶ ۰۸۶	Côte d'Ivoire	۱۳۳
۲۴.۲	۳ ۹۸۳	۳ ۲۳۳	Middle	۱۱ ۵۵۰	۱۶ ۴۴۰ ۵۸۶	Kazakhstan	۱۳۴
۲۴.۲	۳۰۳	۱۹۱	Middle	۲ ۹۹۰	۱ ۲۴۹ ۵۱۴	Swaziland	۱۳۵
۲۴.۳	۹ ۲۲۱	۲ ۲۸۱	Middle	۱ ۵۵۰	۳۷ ۹۶۴ ۳۰۶	Sudan	۱۳۶
۲۴.۴	۸۱	۷۳	Middle	۴ ۵۱۰	۳۳۱ ۹۰۰	Belize	۱۳۷
۲۴.۴	۲ ۶۷۹	۱ ۵۰۵	Middle	۴ ۲۰۰	۱۰ ۹۹۶ ۵۱۵	Tunisia	۱۳۸
۲۴.۵	۹۵۲	۲۰۴	Middle	۱ ۰۶۰	۳ ۸۸۹ ۸۸۰	Mauritania	۱۳۹
۲۴.۵	۲۲ ۴۱۹	۹ ۸۴۵	Middle	۱ ۷۴۰	۹۱ ۶۷۹ ۷۳۳	Viet Nam	۱۴۰
۲۴.۷	۲۱۶	۱ ۰۳۰	Middle	۱ ۰۳۰f	۸۷۲ ۹۳۲	Djibouti	۱۴۱
۲۴.۷	۳ ۵۸۶	۱ ۷۹۷	Middle	۱ ۸۱۰	۱۴ ۵۳۸ ۶۴۰	Zambia	۱۴۲
۲۵.۱	۱۳ ۲۷۳	۱۳ ۸۰۲	Middle	۷ ۱۹۰	۵۲ ۷۷۶ ۱۳۰	South Africa	۱۴۳
۲۵.۳	۲۳ ۸۳۷	۳ ۳۶۲	Low	۴۷۰	۹۴ ۱۰۰ ۷۵۶	Ethiopia	۱۴۴
۲۵.۴	۹۲۴	۹۱۳	High	۲۵ ۱۵۰	۳ ۶۳۲ ۴۴۴	Oman	۱۴۵
۲۵.۴	۲ ۶۶۴	۲۰۱	Low	-	۱۰ ۴۹۵ ۵۸۳	Somalia	۱۴۶
۲۵.۶	۳ ۹۲۰	۵۲۹	Low	۶۷۰	۱۵ ۳۰۱ ۶۵۰	Mali	۱۴۷
۲۶.۱	۱۳۰	۴۱	Middle	۳ ۶۲۰	۴۹۸ ۸۹۷	Cabo Verde	۱۴۸
۲۶.۲	۶ ۷۸۹	۲ ۲۴۰	Middle	۱ ۷۷۰	۲۵ ۹۰۴ ۵۹۸	Ghana	۱۴۹
۲۶.۳	۱ ۹۱۳	۷۶۸	Middle	۴ ۹۵۰	۷ ۲۷۳ ۷۹۹	Jordan	۱۵۰

۲۶.۴	۱ ۱۷۴	۲۰۶	Middle	۲ ۵۹۰	۴ ۴۴۷ ۶۳۲	Congo	۱۵۱
۲۶.۴	۴ ۷۰۶	۱ ۰۴۷	Low	۴۰۰	۱۷ ۸۳۱ ۲۷۰	Niger	۱۵۲
۲۶.۹	۵ ۷۶۹	۵ ۵۹۱	Middle	۵ ۱۷۰	۲۱ ۴۷۱ ۶۱۸	Angola	۱۵۳
۲۷.۲	۳ ۸۴۴	۳۵۶	Middle	۱ ۰۵۰	۱۴ ۱۳۳ ۲۸۰	Senegal	۱۵۴
۲۷.۳	۳ ۲۱۱	۶۲۹	Low	۴۶۰	۱۱ ۷۴۵ ۱۸۹	Guinea	۱۵۵
۲۷.۳	۱ ۶۶۱	۲۲۰	Low	۶۶۰	۶ ۰۹۲ ۰۷۵	Sierra Leone	۱۵۶
۲۷.۴	۷ ۸۹۸	۷ ۶۶۱	High	۲۶ ۲۶۰	۲۸ ۸۲۸ ۸۷۰	Saudi Arabia	۱۵۷
۲۷.۴	۱۰ ۲۸۰	۲ ۸۵۱	Low	۵۵۰	۳۷ ۵۷۸ ۸۷۶	Uganda	۱۵۸
۲۷.۵	۴۶۸	۱۱۷	Low	۵۹۰	۱۷۰۴۲۵۵	Guinea-Bissau	۱۵۹
۲۷.۶	۶ ۱۳۶	۱۰۶۳	Middle	۱۲۹۰	۲۲۲۵۳۹۵۹	Cameroon	۱۶۰
۲۷.۷	۲۸۵۵	۷۰۸	Low	۷۹۰	۱۰۳۲۳۴۷۴	Benin	۱۶۱
۲۸.۲	۵۸۴	۳۲۷	Middle	۱۵۰۰	۲۰۷۴۶۶۵	Lesotho	۱۶۲
۲۸.۲	۳۹۸۵	۱۷۸۷	Low	۸۶۰	۱۴۱۴۹۶۴۸	Zimbabwe	۱۶۳
۲۸.۴	۶۵۰۶	۷۹۱	Low	۴۴۰	۲۲۹۲۴۸۵۱	Madagascar	۱۶۴
۲۹.۱	۱۲۸۹۱	۳۱۹۱	Low	۱۱۶۰	۴۴۳۵۳۶۹۱	Kenya	۱۶۵
۲۹.۳	۳۰۵۲	۲۸۱۰	Middle	۵۷۷۰	۱۰۴۰۳۷۶۱	Dominican	۱۶۶
۲۹.۴	۵۴۴	۱۱۵	Low	۵۰۰	۱۸۴۹۲۸۵	Gambia	۱۶۷
۳۰.۰	۵۰۷۲	۱۴۶۱	Low	۶۷۰	۱۶۹۳۴۸۳۹	Burkina Faso	۱۶۸
۳۱.۱	۶۰	۳۳	Middle	۱۴۷۰	۱۹۲ ۹۹۳	Sao Tome	۱۶۹
۳۱.۱	۲ ۱۲۳	۱ ۰۴۴	Low	۵۳۰	۶ ۸۱۶ ۹۸۲	Togo	۱۷۰
۳۱.۶	۸ ۱۷۳	۱ ۷۴۴	Low	۶۱۰	۲۵ ۸۳۳ ۷۵۲	Mozambique	۱۷۱
۳۲.۱	۲۴ ۸۹۶	۱۷ ۹۹۴	Middle	۵۷۸۰	۷۷ ۴۴۷ ۱۶۸	Iran (Islamic (Republic of	۱۷۲
۳۲.۱	۳ ۷۸۲	۵۲۶	Low	۶۳۰	۱۱ ۷۷۶ ۵۲۲	Rwanda	۱۷۳
۳۲.۴	۱ ۴۹۵	۵۸	Low	۳۲۰	۴ ۶۱۶ ۴۱۷	Central African Republic	۱۷۴
۳۲.۹	۱۶ ۲۱۱	۳ ۸۸۵	Low	۶۳۰	۴۹ ۲۵۳ ۱۲۶	Tanzania	۱۷۵

۳۳.۲	۲۲ ۴۱۹	۴۹۸	LOW	۴۳۰	۶۷ ۵۱۳ ۶۷۷	Congo	۱۷۶
۳۳.۷	۱ ۴۴۸	—	LOW	۴۱۰	۴ ۲۹۴ ۰۷۷	Liberia	۱۷۷
۳۵.۰	۵ ۷۳۲	۹۷۷	LOW	۲۷۰	۱۶ ۳۶۲ ۵۶۷	Malawi	۱۷۸
۳۶.۲	۲۴ ۲۳۷	۱۳ ۶۵۰	Middle	۵ ۳۴۰	۶۷ ۰۱۰ ۵۰۲	Thailand	۱۷۹
۷۳.۴	۴ ۵۵۴	۴ ۳۹۸	Middle	۱۲ ۹۳۰	۶ ۲۰۱ ۵۲۱	Libya	۱۸۰

توضیحات فنی مربوط به جدول

در مورد جمعیت

Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat (June 2013). World population Prospects: The 2012 Revision, Highlights. New York: United Nations.

در مورد درآمد سرانه

Gross National Income (GNI) per capita is the dollar value of a country's final income in a year divided by its population using Atlas methodology. Data from World Development Indicators database, World Bank, March 2015. <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD/countries>.

در مورد گروه درآمدی کشورها

World Development Indicators database: Low income is \$1 045 or less, middle income is \$1 046 to \$12 745, high income is \$12 745 or more.

در مورد مدل استفاده شده برای تخمین تلفات

Adjusted for 30 -day definition of a road traffic death.

Modeled using negative binomial regression (see preamble on page 70). Data from countries with good vital registration and countries with a population of less than 100000 were not included in the model.



جمعیت طرفداران ایمنی راهبها

www.rsss.ir

info@rsss.ir

سامانه پیامک: ۳۰۰۰۷۱۹۳

انتشارات کارا

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۵۱۱۹-۲۹-۹
ISBN: 978-600-5119-29-9