

ПРОБЛЕМЫ ТРАВМАТИЗМА И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

¹ Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины им. А.М. Никифорова МЧС России (Россия, Санкт-Петербург, ул. Акад. Лебедева, д. 4/2);

² Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского (Россия, Москва, Кропоткинский пер., д. 23)

Актуальность. Настоящая работа посвящена проблеме обеспечения безопасности дорожного движения в России, которая является важной государственной задачей по реализации политики в области охраны здоровья, жизни и имущества населения.

Цель – поиск путей оптимизации и реализации мер, направленных на профилактику чрезвычайных ситуаций техногенного характера.

Методология. Проанализированы показатели дорожно-транспортных происшествий в России за 5 лет и федеральные законы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Результаты и их анализ. Отмечено, что к факторам риска дорожно-транспортных происшествий (ДТП) относятся: алкогольное опьянение, превышение допустимой скорости, обгон в неположенном месте, разговор с водителем, курение за рулем, усталость водителя. В России наблюдается устойчивая тенденция к снижению числа несчастных случаев. В 2019 г. произошли 164 358 ДТП (–2,2%, здесь и далее по сравнению с 2018 г.), погибли 16 981 (–6,8%), пострадали 210 877 (–1,9%) человек. По данным официальной государственной статистики МВД России, количество ДТП из-за нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения составило 146 688 (–1%), погибли 14 420 (–5,7%) и 195 037 (–0,8%) человек получили ранения. В 2019 г. ДТП, вызванные пьяными водителями, имели тенденцию к снижению: произошли 12 040 (–3,5%) ДТП, в которых погибли 11 510 (–4%) и пострадали 160 725 (–0,4%) человек. Всесторонняя оценка факторов риска возникновения автоаварий обуславливает необходимость комплексного характера межведомственного взаимодействия, направленного на предупреждение возникновения чрезвычайных ситуаций на дороге.

Заключение. Состояние здоровья водителей автотранспортных средств напрямую связано с безопасностью дорожного движения; его сохранение и укрепление способствует снижению числа дорожно-транспортных происшествий и травматизма, связанного с дорожным движением.

Ключевые слова: чрезвычайная ситуация, дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения, дорожный травматизм, водитель.

Введение

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) обращает внимание, что, несмотря на успешные мероприятия стран по снижению дорожного травматизма в мире, смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) продолжает расти и составляет 1,35 млн случаев смерти в год. У детей и молодых людей в возрасте 5–29 лет ДТП остается основной причиной смерти [11, 12]. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является важной задачей в России по реализации политики в области охраны здоровья, жизни и имущества населения. В подходе к критериям чрезвычайных ситуаций (ЧС) в России (ДТП с тяжкими последствиями, в которых погибли 5 человек и более или получили травмы различной степени тя-

жести 10 человек и более) имеются ведомственные различия. По данным МВД России, такие критерии имеют ДТП с особо тяжкими последствиями.

Среди опасных факторов, которые могут являться причиной ДТП, ВОЗ выделяет алкогольное опьянение, превышение допустимой скорости движения, обгон в неположенном месте, разговор с водителем, курение за рулем, усталость водителя. В России управление транспортным средством под воздействием веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ, запрещается. В соответствии с законодательством России административная ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызываю-

Алексанин Сергей Сергеевич – д-р мед. наук проф., чл.-кор. РАН, директор, Всерос. центр экстрен. и радиац. медицины им. А.М. Никифорова МЧС России (Россия, 194044, Санкт-Петербург, ул. Акад. Лебедева, д. 4/2), e-mail: medicine@nrccrm.ru;

Шпорт Светлана Вячеславовна – канд. мед. наук, учен. секретарь, Нац. мед. исслед. центр психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского (Россия, 119034, Москва, Кропоткинский пер., д. 23), e-mail: svshport@mail.ru

щих алкогольное, любое другое опьянение веществ.

Цель – предложить пути оптимизации и реализации комплекса мер, направленных на профилактику чрезвычайных ситуаций техногенного характера.

Материал и методы

По данным Государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) России, основными видами ДТП в 2019 г. явились: столкновение транспортных средств – 42,5%; наезд на пешехода – 28,9%; опрокидывание транспортных средств – 8,1%; наезд на препятствие – 6,6%; падение пассажира – 3,9%; иной вид ДТП – 3,7%; наезд на велосипедиста – 3,3%; наезд на стоящее транспортное средство – 2,9%; наезд на животное – 0,3%; наезд на гужевой транспорт (вид безрельсового транспорта, в котором в качестве тяги используется сила упряжных животных) – 0,02%.

Из официальной статистической отчетности ГИБДД России за 2019 г. следует, что основными причинами аварийности из-за нарушения Правил дорожного движения (ПДД) водителями были: несоблюдение очередности при проезде перекрестков – 19,6%; несоответствие скорости движения или ее превышение – 9,4%; выезд на полосу встречного движения – 8,5%; нарушение правил проезда пешеходных переходов – 11%.

По данным ГИБДД России, за 2019 г. наибольшее количество погибших в ДТП зафиксировано по следующим причинам: вследствие выезда на полосу встречного движения – 28,2%; несоответствия скорости конкретным условиям движения или ее превышения – 14,5%; нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части – 13,6%; несоблюдения очередности при проезде перекрестков – 7,1%.

В работе используются данные государственной статистики ведомств России.

Результаты и их анализ

В России наблюдается стойкая тенденция к снижению количества ДТП, а также числа раненых и погибших (табл. 1). В 2019 г. всего произошло 164 358 ДТП (–2,2%, здесь и далее по сравнению с 2018 г.), погибли 16 981 (–6,8%), ранены 210 877 (–1,9%) человек. По сведениям официальной государственной статистики МВД России, количество ДТП с пострадавшими из-за нарушения водителями транспортных средств Правил до-

рожного движения составило 146 688 (–1%), погибли 14 420 (–5,7%) и ранены 195 037 человек (–0,8%). Девять из десяти (81,1%) ДТП (119 026) совершались из-за нарушения Правил дорожного движения водителями легковых автомобилей. Количество ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения имеет тенденцию к снижению: в 2019 г. их было 12 040 (–3,5%), в которых погибли 11 510 (–4%) и ранены 160 725 (–0,4%) человек. Несмотря на снижение всех показателей аварийности в 2019 г., по данным ГИБДД, в городах федерального значения произошел рост ДТП – 15 853 (+1,2%), иных городских поселениях – 6 064 (+1,4%) и сельских поселениях – 16 867 (+3,5%). В 2019 г. продолжается рост количества ДТП на платных автомобильных дорогах – 572 (+17,2%), в которых погибли 93 (–7%) и ранены 843 (+20,1%) человека.

Статистика ДТП с тяжкими последствиями, в которых погибли 5 человек и более или получили травмы различной степени тяжести 10 человек и более, отображается в «Сведениях о чрезвычайных ситуациях», учет которых ведет МЧС России.

По данным официальной статистики МЧС России, в 2019 г. произошли 119 ДТП с тяжелыми последствиями, что на 25,3% больше, чем в 2018 г. (табл. 2). Общее количество техногенных ЧС в 2019 г. увеличилось на 6,3% и составило 202 случая и 71,3% от общего числа ЧС. Количество погибших в ДТП с тяжкими последствиями в 2019 г. составило 364 человека (–7,9%).

Таблица 1

Динамика основных показателей аварийности в России

Год	ДТП, количество	Ранены в ДТП, человек	Погибли в ДТП, человек
2015	184 000	231 197	23 114
2016	173 694	221 140	20 308
2017	169 432	215 374	19 088
2018	168 099	214 853	18 214
2019	164 358	210 877	16 981

Таблица 2

Сравнительная характеристика ЧС в России

Год	Количество ЧС	Количество техногенных ЧС	Количество ДТП с тяжелыми последствиями	Погибли в тяжелых ДТП, человек
2015	257	177	102	468
2016	299	277	90	377
2017	257	176	108	423
2018	266	190	95	395
2019	266	202	119	364

В соответствии с отчетом государственной статистики ГИБДД России, за 12 мес 2019 г. произошли 201 (-14,8%) ДТП с особо тяжкими последствиями, в которых погибли 416 (-26,6%) и получили ранения 2243 (+2%) человека.

Наибольшее количество таких ДТП и числа погибших зарегистрировано в Московской области (4 ДТП, 23 погибших), Краснодарском (5 ДТП, 25 погибших), Забайкальском (4 ДТП, 37 погибших) и Алтайском (3 ДТП, 19 погибших) краях. Максимальное число погибших в одном ДТП в России (19 человек) зарегистрировано в Забайкальском крае. По сравнению с 2018 г. количество ДТП, в каждом из которых погибли 5 человек и более, в 2019 г. снизилось на 26,3%, число погибших – на 26,2%, а число раненых возросло на 36,6%. Всего в России в 2019 г. произошли 56 таких ДТП, в которых суммарно погибли 332 и ранены 254 человека. Из 56 ДТП с особо тяжкими последствиями 49 случаев – столкновения, из которых 36 (73,5%) связаны с выездом на полосу встречного движения. В 11 ДТП (или каждом пятом) совершившие их водители находились в состоянии опьянения, в 3 случаях – не имели права управления, в 2 случаях – были его лишены.

Тяжесть последствий таких ДТП составляет 16 погибших на 100 пострадавших. Более 1/3 пострадавших участников получили смертельные травмы в ДТП на территории Воронежской, Рязанской и Оренбургской областей, более половины – в Чеченской Республике, Республике Крым, Алтайском и Забайкальском краях, Московской и Еврейской автономной областях, в Республике Северная Осетия и Хабаровском крае погибли все участники (по данным ГИБДД России).

Среди опасных факторов, которые могут являться причиной ДТП, ВОЗ выделяет

алкогольное опьянение, превышение допустимой скорости движения, обгон в неположенном месте, разговор с водителем, курение за рулем, усталость водителя. В России управление транспортным средством под воздействием веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ, запрещается. В соответствии с Кодексом России об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ административная ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное, любое другое опьянение веществ. Данный факт определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 мг на 1 л выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 г и более на 1 л крови, либо в случае – наркотических средств или психотропных веществ в организме человека. Количество ДТП в России, связанных с состоянием опьянения, представлено в табл. 3.

Основными нормативными правовыми актами по обеспечению безопасности дорожного движения в России являются Федеральные законы от 10.12.1995 г. № 196 «О безопасности дорожного движения» и от 21.12.1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера». Следует отметить, что в российском законодательстве предусмотрено использование нормативного правового акта, регулирующего предупреждение и ликвидацию ЧС, так как ДТП с тяжкими последствиями, в которых погибли 5 человек и более, относятся к ЧС и требуют привлечения сил и средств МЧС России. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»

Таблица 3

ДТП в России, связанные с состоянием опьянения водителей транспортных средств, n (%)

Индикатор	Год				
	2015	2016	2017	2018	2019
Всего ДТП в России	184400	173694	169432	168099	164358
ДТП, связанные с состоянием опьянения (% от общего числа ДТП)	16360 (8,9)	16818 (9,7)	16265 (9,6)	16458 (9,8)	14689 (8,9)
Всего погибли в ДТП, человек	23114	20308	19088	18214	16981
Погибли в ДТП, связанных с состоянием опьянения водителей (% от общего числа погибших)	3997 (17,3)	4842 (23,8)	4647 (24,3)	4645 (25,5)	4050 (23,8)
Всего получили травмы в ДТП, человек	231197	221140	215374	214853	210877
Всего получили травмы в ДТП, связанных с состоянием опьянения водителей (% от общего числа получивших травмы)	22544 (9,8)	22887 (10,3)	22049 (10,2)	22360 (10,4)	20044 (9,5)

№ 196-ФЗ регулирует такие понятия, как «безопасность дорожного движения», «дорожно-транспортное происшествие». Федеральный закон № 68-ФЗ поясняет определения «чрезвычайная ситуация», «ликвидация чрезвычайных ситуаций», «предупреждение чрезвычайных ситуаций».

ДТП относят к техногенным ЧС и включают аварии, возникшие в процессе дорожного движения с участием транспортного средства и повлекшие за собой гибель людей и(или) причинение им тяжелых телесных повреждений, повреждения транспортных средств, дорог, сооружений, грузов или иной материальный ущерб [3].

До 2006 г. действовал подзаконный нормативный акт «О взаимодействии МЧС России и Минздрава России по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций» (приказ МЧС России и Минздрава России от 02.04.1997 г. № 185/94), который включал принцип единства государственной политики в области предупреждения и ликвидации ЧС, направленный на охрану здоровья населения и профилактику заболеваний, а также взаимный обмен информацией по вопросам предупреждения и ликвидации ЧС, относящийся к компетенции сторон. В связи с изменением структуры федеральных органов исполнительной власти приказ был отменен (приказ МЧС России и Минздравсоцразвития России от 04.09.2006 г. № 510/640).

ЧС в России возникают чаще, чем в экономически развитых странах [6], что определяет необходимость разработки профилактических мероприятий по снижению числа ЧС, направленных на своевременное выявление, предупреждение, устранение причин и условий их возникновения. Под ЧС понимают обстановку на определенной территории, сложившуюся в результате аварии или иных катастроф, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей [1]. В соответствии с разработанным «Положением о классификации ЧС природного и техногенного характера», по масштабу и причинённому ущербу ЧС разделяются на локальные, муниципальные, межмуниципальные, региональные и федеральные [4]. Согласно ГОСТу Р 22.0.05–94, к техногенным ЧС относят состояние, при котором в результате возникновения источника техногенной ЧС на объекте, определенной территории или

акватории нарушаются нормальные условия жизни и деятельности людей, возникает угроза их жизни и здоровью, причиняется ущерб имуществу населения и окружающей среде. К опасным техногенным происшествиям относят аварии на промышленных объектах или транспорте [3]. Рост количества автотранспорта, усложнение инфраструктуры, а также увеличение ошибок в управлении транспортными средствами, обусловленных «человеческим фактором», влекут за собой риск возникновения ЧС техногенного характера. Из приказа МЧС от 08.07.2004 г. № 329 «Об утверждении критериев информации о чрезвычайных ситуациях» (ред. от 24.02.2009 г.) следует, что решение об отнесении ДТП к ЧС принимает комиссия по чрезвычайным ситуациям органов исполнительной власти субъектов России или органов самоуправления в зависимости от местных условий. В результате чего представляемые статистические данные из регионов не в полной мере охватывают потенциальные опасности на транспорте. Видимо, исходя из этого, наблюдаются различия в официальных данных по количеству совершенных ДТП с тяжкими последствиями между МЧС России и МВД России.

Минздравом России утвержден Перечень источников и критериев ЧС, который к транспортным авариям (катастрофам) причисляет ситуации при количестве пораженных 10 человек и более, погибших – 2 человека и более, а также «неспособность справиться с ликвидацией последствий собственными силами» (приказ Минздрава России от 23.04.2002 г. № 131 «Об утверждении инструкций по заполнению учетных форм службы медицины катастроф», с изм. на 03.02.2005 г.). В соответствии с данным приказом такая ситуация относится к ЧС локального характера.

Вместе с тем, в МЧС России к ЧС локального характера должны относиться аварии на транспорте и с 2 погибшими и более, а также с 5 погибшими и более. Несмотря на ведомственные различия в подходе к критериям ЧС, необходимость оптимизации и реализации комплекса мер, направленных на профилактику ЧС техногенного характера, является приоритетной в политике Российского государства.

Мероприятия по предупреждению ДТП и снижение их негативных последствий должны носить комплексный и межведомственный характер и направлены на предупреждение возникновения техногенных ЧС и всестороннюю оценку факторов риска автоаварий.

В современных отечественных научных публикациях акцентируется важность изучения факторов безопасности дорожного движения [1, 2, 5, 7, 10]. На состояние дорожной безопасности оказывает влияние человеческий фактор, который является ключевым для большинства ДТП [8]. Человек является самым уязвимым звеном в системе «автомобиль–водитель–пешеход–водитель». За рубежом исследования направлены на изучение личностных свойств водителей, которые могут повлиять на безопасное управление транспортным средством. Несоответствие психофизиологических характеристик организма профессиональным требованиям водителя приводит к авариям на дорогах более чем в 40% случаев [11, 12]. Не менее важным фактором, влияющим на безопасность дорожного движения, является управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения.

Психическое и соматическое здоровье водителей автомобильных транспортных средств имеет прямое отношение к безопасности дорожного движения. Сохранение и укрепление здоровья водителей способствует снижению ДТП и дорожного травматизма.

Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ определяет правовые основы безопасности дорожного движения. Он направлен на охрану жизни и здоровья всех участников дорожного движения и общества, в целом, граждан, защиту их прав, а также общества путем предупреждения ДТП. Полномочия по обеспечению безопасности дорожного движения возложены на органы государственной власти и субъектов России, а также органы самоуправления.

Согласно положениям данного закона, под обеспеченностью безопасности дорожного движения понимается деятельность, направленная на предупреждение факторов возникновения ДТП. Одним из принципов реализации настоящего закона является программно-целевой подход к обеспечению безопасности дорожного движения (ст. 3). Глава 2 закона позиционирует комплексный подход, который основывается на формировании и осуществлении единой государственной политики в части безопасности дорожного движения. Комплексность подхода включает защищенность участников дорожного движения (водитель, пассажир, пешеход), объектов транспортной инфраструктуры (дороги, мосты, туннели и т. д.), собственности населения и окружаю-

щей среды за счет реализации совокупности организационно-правовых, инженерно-технологических, социальных, экономических и иных мероприятий, проводимых в едином ключе государственной политики, направленной на безопасность дорожного движения.

Одним из важных направлений по обеспечению безопасности дорожного движения является комплекс медицинских мероприятий. Ст. 23 «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения» Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ включает обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители; водителей в связи с заменой водительских удостоверений после истечения срока его действия либо в связи с возвратом водительского удостоверения после истечения срока лишения права на управление транспортными средствами и т. д.; внеочередное обязательное медицинское освидетельствование водителей транспортных средств при проведении обязательного периодического медицинского осмотра, у которых выявлены признаки заболеваний, являющихся медицинскими противопоказаниями, установленными Правительством России от 29.12.2019 г. № 1604 «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством», либо ранее не выявлявшимися медицинскими показаниями или ограничениями к управлению транспортными средствами и подтвержденными результатами обследований; обязательные предварительные, периодические (не реже 1 раза в 2 года), предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры; проведение санитарно-просветительской работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического и иного токсического опьянения [приказ Минздрава России от 25.03.2019 г. № 159н «О внесении изменений в Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), утвержденный приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 18.12.2015 N 933н»]; оказание помощи пострадавшим в ДТП.

В п. 9 ст. 23 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ отражен порядок информирования соответствующих подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной

политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел о приостановлении медицинского заключения или его аннуляции, ввиду выявленных признаков болезни или заболевания у водителя транспортного средства, которые указаны в медицинских противопоказаниях, утвержденных постановлением Правительства России от 29.12.2014 г. № 1604. Учитывая, что на сегодняшний день не установлен единый алгоритм передачи данных о приостановлении медицинского заключения или его аннуляции из Минздрава России в МВД России, п. 9 ст. 23 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» выполняется в единичных случаях. Более того, в п. 9 ст. 23 настоящего закона говорится о направлении водителя транспортного средства на необходимое обследование и лечение к специалисту при обнаружении у него признаков заболевания, согласно Перечню медицинских противопоказаний, утвержденных Правительством России от 29.12.2014 г. № 1604, после выздоровления водителя направляют на внеочередное медицинское освидетельствование. В то же время, в п. 9 ст. 23 не указан алгоритм проведения внеочередного медицинского освидетельствования в случае, если у водителя транспортного средства признаки заболевания будут не подтверждены. Медицинские противопоказания утверждены постановлением Правительства России от 29.12.2014 г. № 1604. Однако в представленном перечне медицинских противопоказаний, показаний и ограничений недостаточно в полной мере указываются диагностические рубрики заболеваний, что приводит к разному пониманию трактовок врачами-специалистами.

Психиатрическое освидетельствование проводится на добровольной основе с учетом норм, установленных законом России от 02.07.1992 г. № 3185–1 «О психиатрической помощи и гарантиях прав граждан при ее оказании». В соответствии со ст. 6 данного закона гражданин может быть временно (на срок не более 5 лет и с правом последующего пересвидетельствования) признан непригодным вследствие психического расстройства к выполнению отдельных видов профессиональной деятельности и деятельности, связанной с источником повышенной опасности. Такое решение принимает врачебная комиссия, уполномоченная на то органом здравоохранения, на основании оценки состояния психического здоровья гражданина в соответствии

с перечнем медицинских психиатрических противопоказаний, которое может быть обжаловано в суде.

В соответствии со ст. 6 «Ограничение выполнения отдельных видов профессиональной деятельности и деятельности, связанной с источником повышенной опасности» закона России от 02.07.1992 г. № 3185–1, рубрика «Психические расстройства и расстройства поведения» нуждается в пересмотре, так же как и перечень – не реже в 5 лет «с учетом накопленного опыта и научных достижений».

В настоящее время новый перечень медицинских показаний и ограничений к управлению транспортным средством в части «Психические расстройства и расстройства поведения» и «Психические расстройства и расстройства поведения, вследствие употребления психоактивных веществ» предложен сотрудниками Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского при согласовании с сотрудниками Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и неврологии им. В.М. Бехтерева и направлен в Минздрав России на рассмотрение и обсуждение.

Заключение

На текущий момент в России, по данным Всемирной организации здравоохранения, смертность в результате дорожно-транспортных происшествий составляет 11,5 человек на 100 тыс. человек населения, тогда как средний показатель по Европейскому региону – 9,3 человека на 100 тыс.

Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в России остается высокой, что требует усиления мер, направленных на сокращение числа смертей и травм. Среди прочих мероприятий первоочередными представляются следующие:

- 1) урегулировать межведомственное взаимодействие по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения дополнительными соглашениями между ведомствами, позволяющими выработать единый государственный подход к снижению дорожно-транспортного травматизма;
- 2) использовать социальный маркетинг в сфере дорожно-транспортной безопасности с максимально широким спектром источников информирования – средства массовой информации, Министерство здравоохранения, другие заинтересованные ведомства и общественные организации;

3) разработать и внедрить мероприятия по первичной, вторичной и третичной профилактике управления транспортным средством в состоянии опьянения;

4) обязать лиц, совершивших дорожно-транспортные происшествия в состоянии опьянения, проходить специализированное лечение, медицинскую и(или) социальную реабилитацию;

5) разработать и внедрить мероприятия по первичной и вторичной профилактике управления транспортным средством

лицами с психическими расстройствами и расстройствами поведения на этапе медицинского освидетельствования кандидатов в водители и водителей транспортных средств.

Реализация данных предложений позволит создать благоприятные условия для изменения поведения участников дорожного движения и снижения показателей дорожного травматизма согласно Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. [9].

Литература

1. Булыгина В.Г., Дубинский А.А., Шпорт С.В., Калинин Д.С. Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований) // Психология и право. 2016. Т. 6, № 2. С. 72–92. DOI: 10.17759/psylaw.2016060206.
2. Бурцев А.А. Медицинский и правовой аспекты профилактики автодорожного травматизма, связанного с опьянением водителя транспортного средства : монография. М. : Техполиграфцентр, 2017. 147 с.
3. ГОСТ Р 22.0.05–1994. Техногенные чрезвычайные ситуации. Термины и определения. Введ. 01.01.1996. М. : Изд-во стандартов, 1995. IV, 12 с. (Безопасность в чрезв. ситуациях).
4. Государственный доклад «О состоянии защиты населения и территорий Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2019 году». М. : ВНИИ ГОЧС(ФЦ) МЧС России, 2020. 239 с.
5. Гуменюк Г.Х., Кустов П.В. К вопросу о факторах, оказывающих воздействие на безопасность дорожного движения // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения) : материалы ежегод. всерос. науч.-практ. конф. СПб., 2016. Т. III. С. 36–43.
6. Евдокимов В.И., Алексанин С.С. Научометрический анализ исследований по медицине катастроф (2005–2017 гг.) : монография. СПб. : Политехника-принт, 2018. 67 с.
7. Психические расстройства у водителей – участников дорожно-транспортных происшествий / под ред. З.И. Кекелидзе. Хабаровск, 2010. 227 с.
8. Смирнова К.К. Мотивация профессиональной деятельности водителей муниципального транспорта на примере сотрудников департамента транспортного и дорожного хозяйства Приморского края // Молодой ученый. 2016. № 11 (115). Часть 9. С. 1002–1007.
9. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 №1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы»). URL: www.garant.ru/news/1166956/.
10. Шемчук Н.В. Психические расстройства у водителей – участников дорожно-транспортных происшествий : автореф. дис. ... канд. мед. наук. М., 2003. 23 с.
11. Peden M. [et al]. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization, 2004. 66 p.
12. Sethi D., Racioppi F., Mitis F. Youth and road safety in Europe, WHO Regional Office for Europe. WHO European Centre for Environment and Health, Copenhagen/Rome, 2007. 34 p.

Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией статьи. Поступила 05.09.2020 г.

Участие авторов: С.В. Шпорт – разработка концепции и дизайна исследования, сбор первичных данных и написание первого варианта статьи; С.С. Алексанин – методическое сопровождение и редактирование окончательного варианта статьи.

Для цитирования. Алексанин С.С., Шпорт С.В. Проблемы травматизма и безопасности дорожного движения в России // Мед.-биол. и соц.-психол. пробл. безопасности в чрезв. ситуациях. 2020. № 4. С. 27–34. DOI: 10.25016/2541-7487-2020-0-4-27-34

Problems of road traffic injuries and road traffic safety in Russia

Aleksanin S.S.¹, Shport S.V.²

¹ Nikiforov Russian Center of Emergency and Radiation Medicine, EMERCOM of Russia
(4/2, Academica Lebedeva Str., St. Petersburg, 194044, Russia);

² V. Serbsky National Medical Research Centre of Psychiatry and Narcology
(Kropotkinsky lane, 23, Moscow, 119034, Russia)

Sergey Sergeevich Aleksanin – Dr. Med. Sci. Prof., Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Director of the Nikiforov Russian Center of Emergency and Radiation Medicine, EMERCOM of Russia (4/2, Academica Lebedeva Str., St. Petersburg, 194044, Russia), e-mail: medicine@nrccerm.ru;

✉ Svetlana Viacheslavovna Shport – PhD Med. Sci., V. Serbsky National Medical Research Centre of Psychiatry and Narcology (Kropotkinsky lane, 23, Moscow, 119034, Russia), e-mail: svshport@mail.ru

Abstract

Relevance. The paper is devoted to problems of ensuring road traffic safety in Russia, which is the public task of great importance involving the implementation of the policy for protecting people's health, life, and property.

Intention. To look for ways of optimizing and implementing the measures aimed at preventing the technogenic emergencies.

Methodology. To analyze the indicators of road traffic accidents in the Russian Federation over five years as well as the federal laws in the field of road traffic safety.

Results and Discussion. Risk factors of traffic accidents include: alcohol intoxication, speed limit exceeded, overtaking in the wrong place, driver talking, smoking while driving, driver fatigue. In the Russian Federation, there is a persistent downward trend in the number of accidents. In 2019, 164,358 traffic accidents (–2.2 %; all comparisons vs 2018) occurred, 16,981 (–6.8 %) persons died, 210,877 (–1.9 %) persons were injured. According to the Ministry of Internal Affairs, the number of accidents due violation of the Road Rules by drivers was 146,688 (–1 %); 14,420 (–5.7 %) persons died and 195,037 (–0.8 %) persons were injured. In 2019, road traffic accidents caused by drunk drivers tended to decrease (12,040; –3.5 %); 11,510 (–4 %) persons died and 160,725 (–0.4 %) persons were injured.

Conclusion. Drivers' health is directly related to road traffic safety; health promotion would contribute to decreasing the number of road traffic accidents and traffic-related injuries.

Keywords: emergency situation, road traffic accident, road traffic safety, road injuries, driver.

References

1. Bulygina V.G., Dubinskij A.A., Shport S.V., Kalinkin D.S. Psihologija vysokoriskovogo vozhdenija (obzor zarubezhnyh issledovanij) [Psychology of high-risk driving (review of foreign research)]. *Psihologija i parvo* [Psychology and law]. 2016. Vol. 6, N 2. Pp. 72–92. DOI: 10.17759/psylaw.2016060206 (In Russ)
2. Burcev A.A. Medicinskij i pravovoj aspekty profilaktiki avtodorozhnogo travmatizma, svjazannogo s op'janenijem voditelja transportnogo sredstva [Medical and legal aspects of prevention of road injuries associated with intoxication of the driver of a vehicle] : Monograph. Moscow, 2017. 147 p. (In Russ)
3. GOST R 22.0.05–1994. Tehnogennye chrezvychajnye situacii. Terminy i opredelenija [Technogenic emergencies. Terms and definitions]. Moscow, 1995. IV, 12 p. (Safety in emergencies.) (In Russ)
4. Gosudarstvennyj doklad "O sostojanii zashhity naselenija i territorij Rossijskoj Federacii ot chrezvychajnyh situacij prirodno i tehnogennogo haraktera v 2019 godu" [State report "On the state of protection of the population and territories of the Russian Federation from natural and man-made emergencies in 2019"]. Moscow. 2020. 239 p.
5. Gumenjuk G.H., Kustov P.V. K voprosu o faktorah, okazyvajushhij vozdejstvie na bezopasnost' dorozhnogo dvizhenija [On the issue of factors affecting road safety]. Aktual'nye problemy administrativnogo i administrativno-procussual'nogo prava (Sorokinskie chtenija) [Actual problems of administrative and administrative-procedural law (Sorokin readings)] : Scientific. Conf. Proceedings. St. Petersburg, 2016. Vol. III. Pp. 36–43. (In Russ)
6. Evdokimov V.I., Aleksanin S.S. Naukometricheskij analiz issledovanij po medicine katastrof (2005–2017 gg.) [Scientometric analysis of research on disaster medicine (2005–2017)] : Monograph. St. Petersburg. 2018. 67 p. (In Russ)
7. Psihicheskie rasstrojstva u voditelej-uchastnikov dorozhno-transportnyh proisshestvij [Mental disorders in drivers-participants of road accidents]. Ed. Z.I. Kekelidze. Habarovsk. 2010. 227 p. (In Russ)
8. Smirnova K.K. Motivacija professional'noj dejatel'nosti voditelej municipal'nogo transporta, na primere sotrudnikov departamenta transportnogo i dorozhnogo hozjajstva Primorskogo kraja [Motivation of professional activity of drivers of municipal transport, on the example of employees of the Department of transport and road economy of the Primorsky territory]. *Molodoj uchenyj* [Young scientist]. 2016. N 11, Pt. 9. Pp. 1002–1007. (In Russ)
9. Strategija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija v Rossijskoj Federacii na 2018–2024 gody: Rasporzhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 08.01.2018 № 1-r "Ob utverzhdenii Strategii bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija v Rossijskoj Federacii na 2018–2024 gody" [Road safety strategy in the Russian Federation for 2018–2024: Order of the Government of the Russian Federation of 08.01.2018 No. 1-r "On approval of the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018–2024"]. URL: www.garant.ru/news/1166956/ (In Russ)
10. Shemchuk N.V. Psihicheskie rasstrojstva u voditelej-uchastnikov dorozhno-transportnyh proisshestvij [Mental disorders in drivers-participants of road accidents] : Abstract dissertation PhD Med. Sci. Moscow. 2003. 23 p. (In Russ)
11. Peden M. [et al]. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization, 2004. 66 p.
11. Sethi D., Racioppi F., Mitis F. Youth and road safety in Europe, WHO Regional Office for Europe. WHO European Centre for Environment and Health, Copenhagen/Rome, 2007. 34 p.

Received 05.09.2020

For citing: Aleksanin S.S., Shport S.V. Problemy travmatizma i bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossii. *Mediko-biologicheskie i sotsial'no-psikhologicheskie problemy bezopasnosti v chrezvychajnykh situatsiyakh*. 2020. N 4. Pp. 27–34. (In Russ.)

Aleksanin S.S., Shport S.V. Problems of road traffic injuries and road traffic safety in Russia. *Medico-Biological and Socio-Psychological Problems of Safety in Emergency Situations*. 2020. N 4. Pp. 27–34. DOI: 10.25016/2541-7487-2020-0-4-27-34