

*«Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»
Четвертый международный конгресс
Санкт-Петербург, 27-28 сентября 2012 года*

А.Г.Вишневский, С.В.Захаров, Т.Фаттахов
Институт демографии НИУ ВШЭ

СМЕРТНОСТЬ ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РОССИИ

Тезисы доклада

Согласно Международной классификации причин смерти (МКБ-10), дорожно-транспортные происшествия (ДТП) относятся к классу внешних причин смерти (класс XX МКБ).

За 1980-2010 гг. от внешних причин смерти в России умерло 8 млн. человек, в т.ч за 1990-2010 - 6,1 млн. Это – один из трех главных классов причин смерти в России. На долю внешних причин в 2010 г. в России приходилось почти 11% общего числа смертей – намного больше, чем в большинстве развитых стран. По числу и доле обусловленных внешними причинами смертей они соперничают с новообразованиями.

Долгое время сохраняется огромный, почти необъяснимый разрыв в коэффициенте смертности от этого класса причин смерти между Россией и другими странами. Сам этот разрыв свидетельствует о принципиальной возможности предотвратить большую часть смертей обусловленных внешними причинами, а значит и об огромных неиспользованных резервах снижения смертности от них.

Внешние причины приводят к преждевременной гибели людей в молодых и зрелых возрастах. Если сравнить Россию с Францией или Германией, элиминировав различия в возрастной структуре, то из каждых 100 000 мужских смертей в России на возраста до 50 лет приходится на 18 тыс. больше, чем во Франции, и на 19 тыс. больше, чем в Германии, из каждых 100 000 женских смертей, соответственно, - на 5,6 и 5,8 тыс. Главную ответственность за это превышение несут внешние причины смерти. Низкий средний возраст смерти от причин этого класса означает, что реальные резервы роста ожидаемой продолжительности жизни за счет снижения смертности от них намного больше, чем за счет снижения смертности от рака.

В структуре внешних причин смерти дорожно-транспортным происшествиям (ДТП) принадлежит важное, однако все же не первостепенное место. В 2009 г. на их долю приходилось менее 10% смертей от этого класса причин, больше людей погибало от самоубийств, убийств и случайных отравлений алкоголем.

Тем не менее, недооценивать ДТП как причину смерти и инвалидности не следует. По данным ГИБДД за 27 лет – с 1985 по 2011г. было зарегистрировано около 5 млн. ДТП, в которых погибло свыше 800 тыс. человек и было ранено 5,7 млн. Смертность от ДТП в России в расчете на 1000 жителей намного выше, чем в большинстве развитых стран, и, в отличие от них, в России не наблюдается устойчивой долговременной тенденции к снижению этого показателя.

В «нулевые» годы число погибших от ДТП в России снижалось, но это снижение было меньшим, чем в других странах. При этом число самих ДТП и число раненых в России росло, в то время как в большинстве других стран падало.

Число погибших в ДТП зависит не только от численности населения, но и от насыщенности страны автомобильными дорогами и уровня ее моторизации. По удельным показателям смертности от ДТП и дорожно-транспортного травматизма с учетом этих факторов Россия также относится к числу наиболее неблагоприятных стран.


Высокая российская смертность от ДТП, по-видимому, тесно связана с особенностями структуры ДТП. Основная часть пострадавших в Европе (около 64%) - водители транспортных средств, доля пешеходов и пассажиров среди погибших невелика (19% и 17% соответственно), доля пешеходов все время снижается. В России долгое время самой уязвимой группой пострадавших были именно пешеходы. В 2009 году по числу погибших они впервые уступили место водителям, но их доля все еще остается очень высокой.

По данным ГИБДД, на водителей ложится и основная ответственность за ДТП и их последствия. Можно предположить, что в этом, в значительной степени повинно злоупотребление алкоголем. В общественном мнении широко распространено представление о том, что водители в России достаточно часто садятся за руль не вполне трезвыми. Но, как ни странно, по статистике ГИБДД доля ДТП, совершенных нетрезвыми водителями, на фоне других стран не очень велика. Хотя эта статистика вызывает сомнения и вопрос нуждается в дальнейшем изучении, борьба с нетрезвостью водителей, безусловно, необходима. Однако она не может сводиться к беспредельному ужесточению норм УСАК. Опыт многих стран говорит об отсутствии тесной связи между аварийностью и жесткостью норм допустимого для водителя потребления алкоголя. Необходим более широкий и разносторонний подход к повышению культуры вождения.

В целом проблема снижения дорожно-транспортного травматизма и потерь от него еще ждет своего решения. Эта проблема многоаспектна, ее решение требует усиления внимания ко всем факторам, от которых зависят ДТП и их последствия. Необходимо поставить под контроль все фазы ситуации, в которой могут возникать ДТП, включающие в себя предупреждение аварии, предупреждение травматизма во время аварии и оказание срочной и эффективной помощи, когда в аварии имеются потерпевшие. Следует настойчиво добиваться ослабления факторов риска, связанных с водителями, транспортной техникой и окружающей средой. Необходимы комплексные программы снижения опасности на дорогах, а их разработка, в свою очередь, требует лучшего знания реальной ситуации, лучшей статистики, более глубокого научного анализа.

В то же время следует понимать, что борьба с ДТП не может быть вырвана из контекста борьбы со всеми внешними причинами смерти, потому что у всех у них имеются общие корни, и ДТП – лишь одно и притом не главное проявление более общей российской проблемы высокой смертности от внешних причин.

Это проблема все еще низкой ценности жизни и здоровья на шкале ценностей российского общества, что проявляется и в недофинансировании всего, что связано с личной безопасностью людей, идет ли речь о здравоохранении или системе дорожной безопасности; и в различных формах рискованного поведения людей – начиная с лихачества на дорогах и кончая потреблением алкоголя по «северному типу» («залповое» потребление крепких напитков в больших дозах); и в недостатке должной информации – Росстат публикует данные о смертности от ДТП, лишь начиная с 2006 г., причем данные Росстата расходятся с данными ГИБДД; и в отсутствии научных исследований и регулярных публикаций по проблемам ДТП, что приводит к принятию случайных импульсивных решений, только загоняющих болезнь внутрь.



Смертность от ДТП на фоне смертности от внешних причин в России

Институт демографии НИУ ВШЭ

(Авторы: А.Г.Вишневский, С.В.Захаров, Т.Фаттахов)

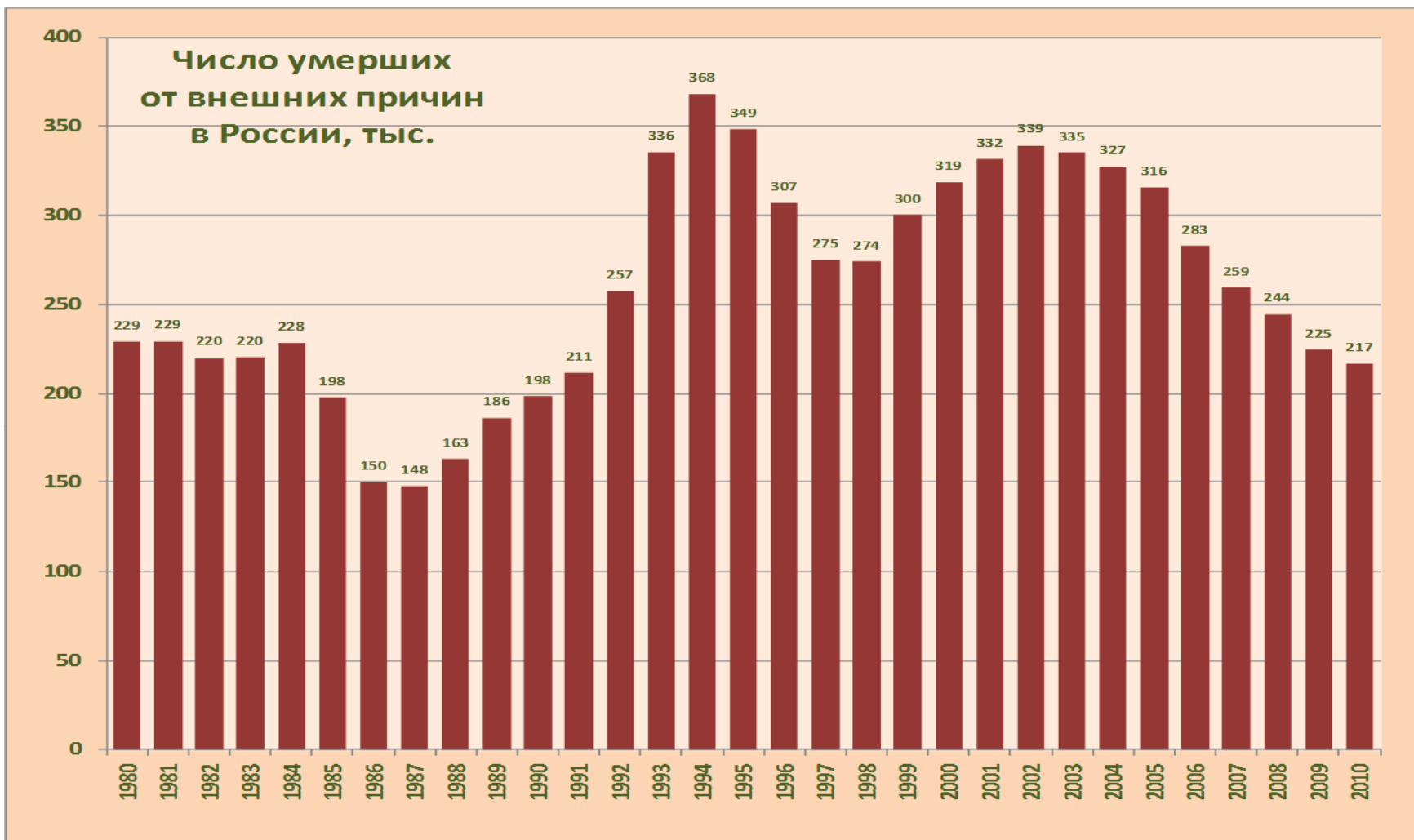
В данной научной работе использованы результаты, полученные в ходе выполнения проекта № 12-05-0029) при поддержке Программы «Научный фонд НИУ ВШЭ» в 2012 гг.

Безопасность на дорогах ради безопасности жизни

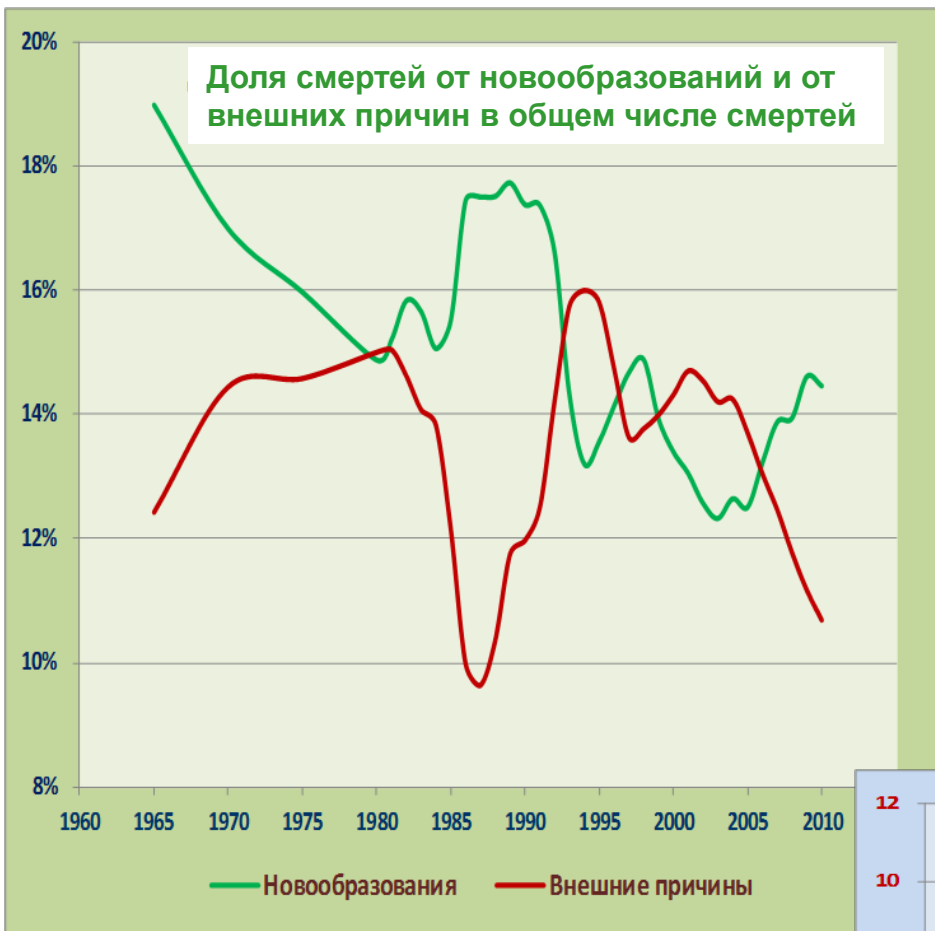
Четвертый международный конгресс

Санкт-Петербург, 27-28 сентября 2012 года

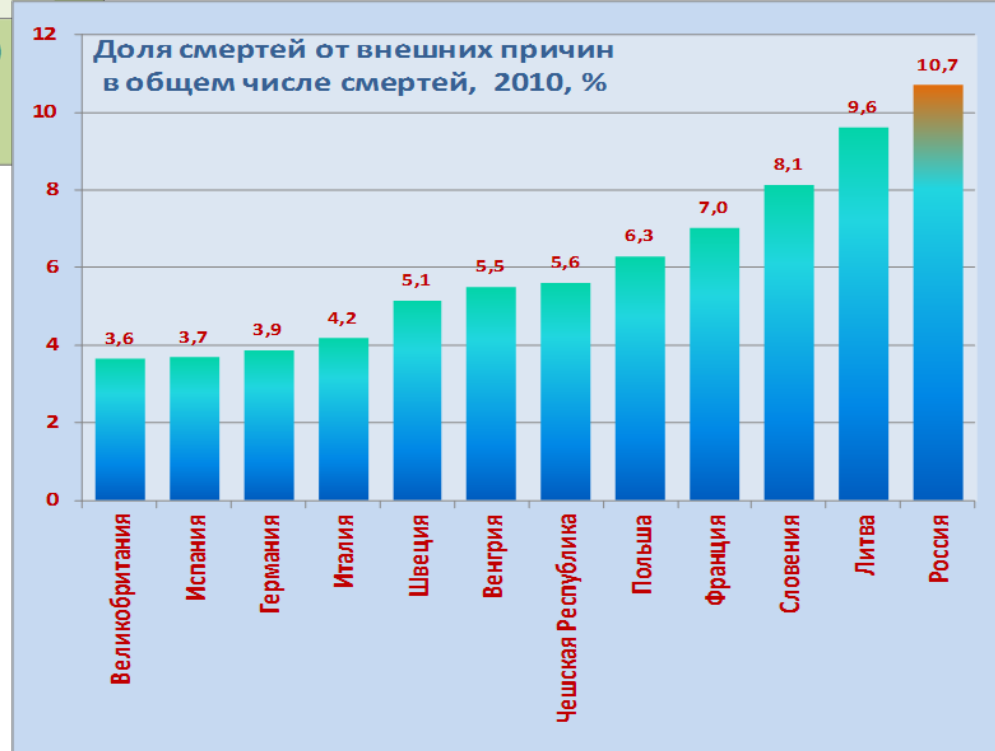
За 1980-2010 гг. от внешних причин смерти в России умерло **8 млн. человек**, в т.ч за 1990-2010 - **6,1 млн.**



Источник: [Росстат](#)



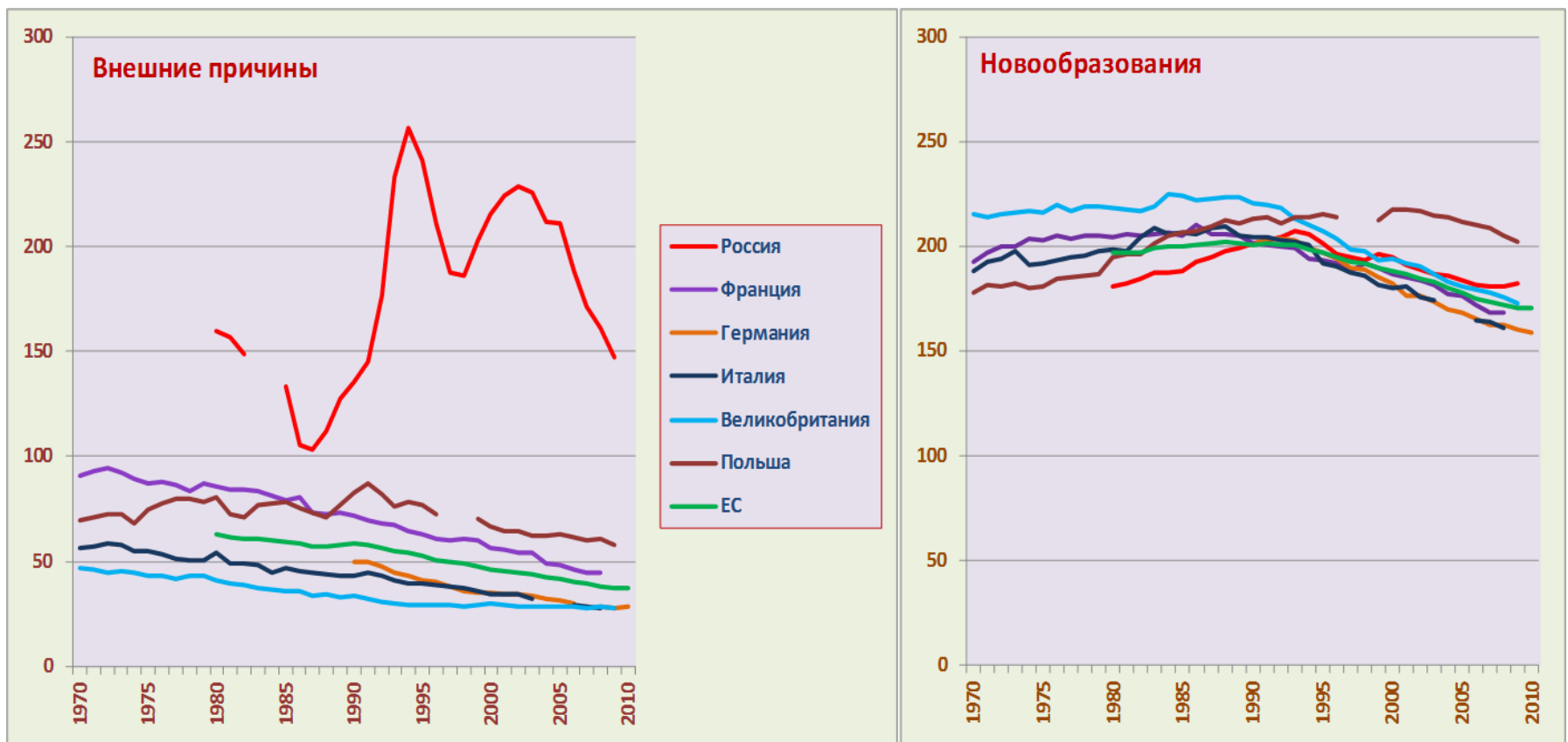
По количеству и доле обусловленных внешними причинами смертей они соперничают с новообразованиями. В России эта доля намного выше, чем в большинстве развитых стран



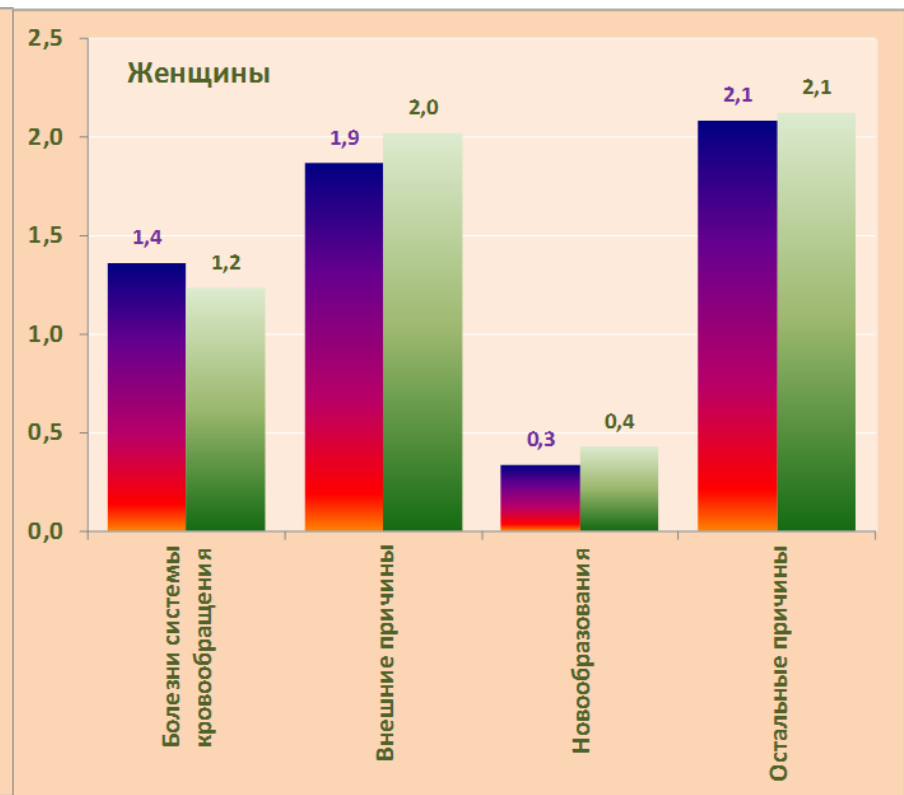
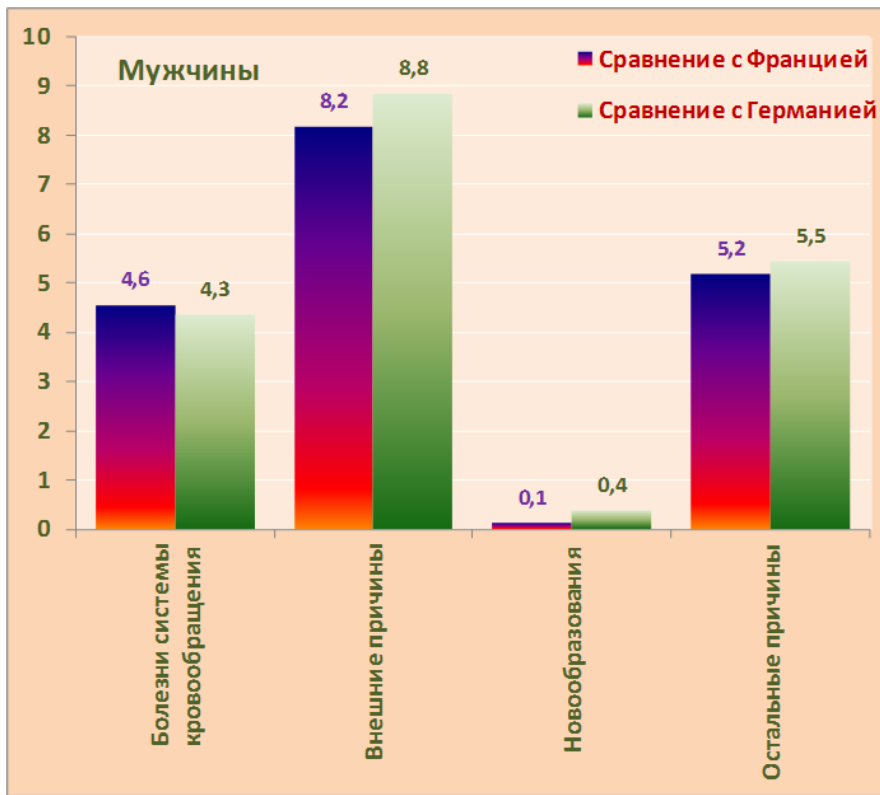
Источники: Росстат, WHO European Detailed Mortality Database (DMDB)

Стандартизированные коэффициенты смертности от внешних причин и от новообразований.

Чрезвычайно большой отрыв России по смертности от внешних причин указывает на огромные неиспользованные резервы снижения смертности.



Источник: Европейская база данных ВОЗ «Здоровье для всех».



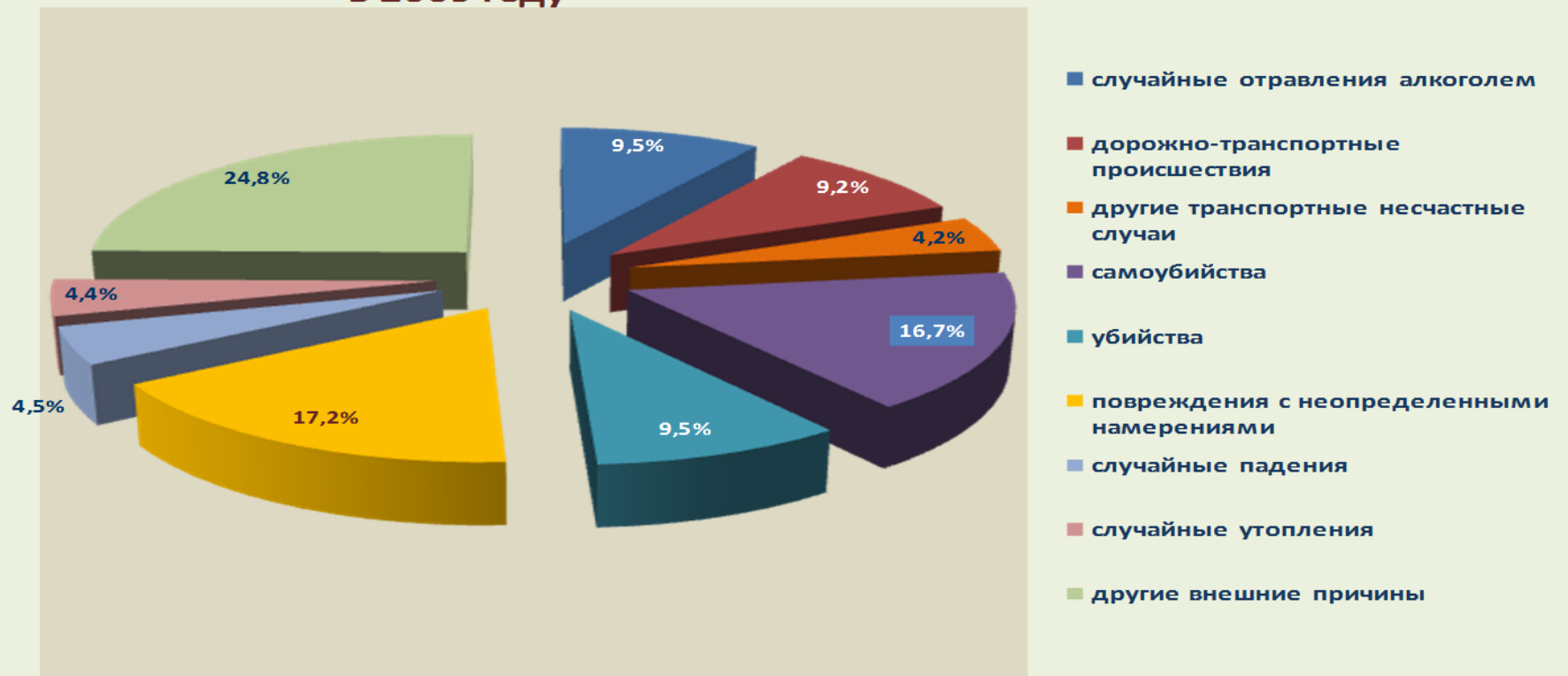
Источник: *Расчеты Института демографии НИУ ВШЭ.*

Если сравнить Россию с Францией или Германией, нивелировав различия в возрастной структуре, то из каждых 100 000 смертей в России на возраст до 50 лет приходится у мужчин на 18 тыс. больше, чем во Франции, и на 19 тыс. больше, чем в Германии, у женщин, соответственно, - на 5,6 и 5,8 тыс. На графике представлен вклад в это превышение крупных групп причин смерти (в тысячах), и видно, что главную ответственность за него несут именно внешние причины.

В структуре внешних причин смерти ДТП принадлежит важное, но все же не первостепенное место. В 2009 г. на их долю приходилось менее 10% смертей от этого класса причин, больше людей погибало от самоубийств, убийств и случайных отравлений алкоголем.

Тем не менее, недооценивать ДТП как причину смерти и инвалидности не следует.

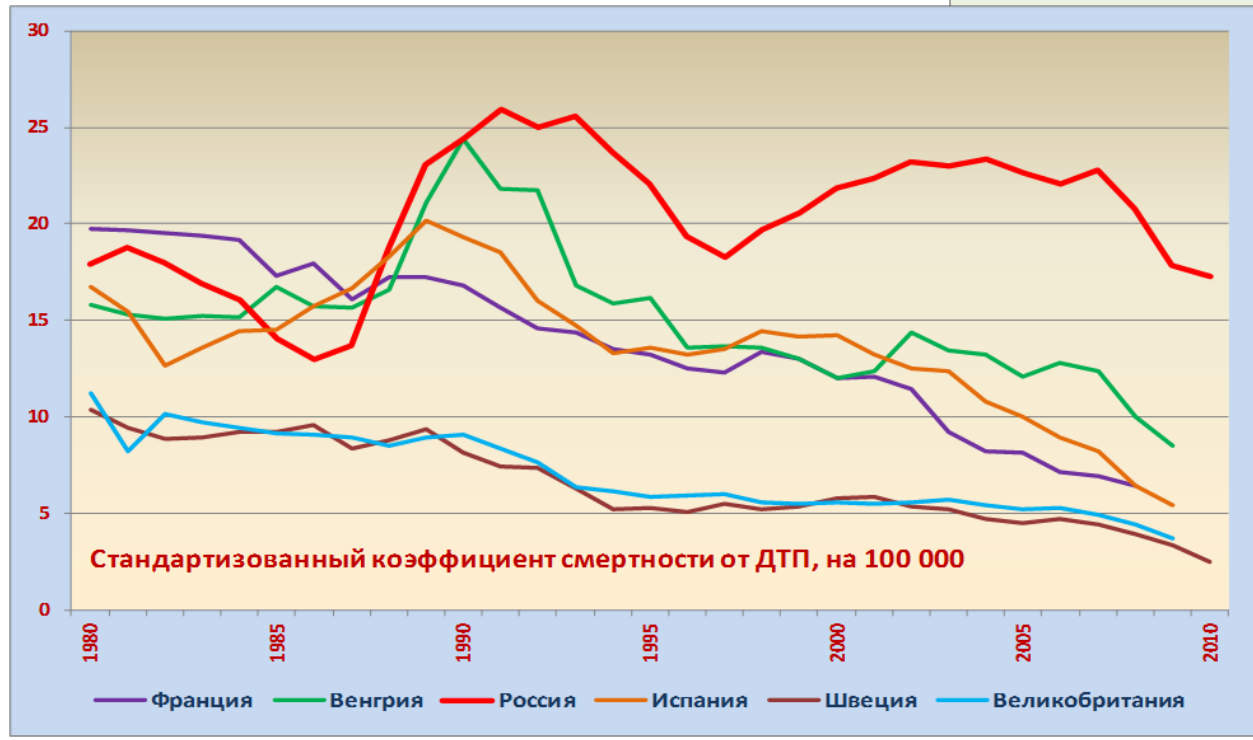
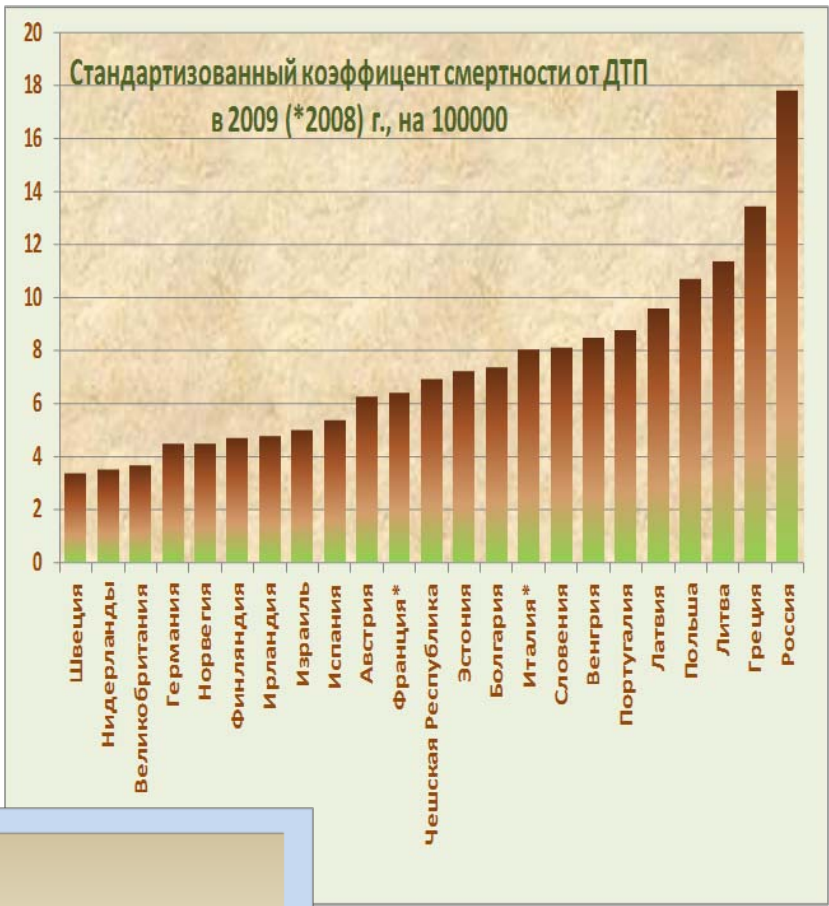
Структура смертности от внешних причин
в 2009 году



Источник: Росстат

За 27 лет – с 1985 по 2011г. – было зарегистрировано около 5 млн. ДТП, в которых погибло свыше 800 тыс. человек и было ранено 5,7 млн.

Смертность от ДТП в России в расчете на 1000 жителей намного выше, чем в большинстве развитых стран, и, в отличие от них, в России не наблюдается устойчивой долговременной тенденции к снижению этого показателя.

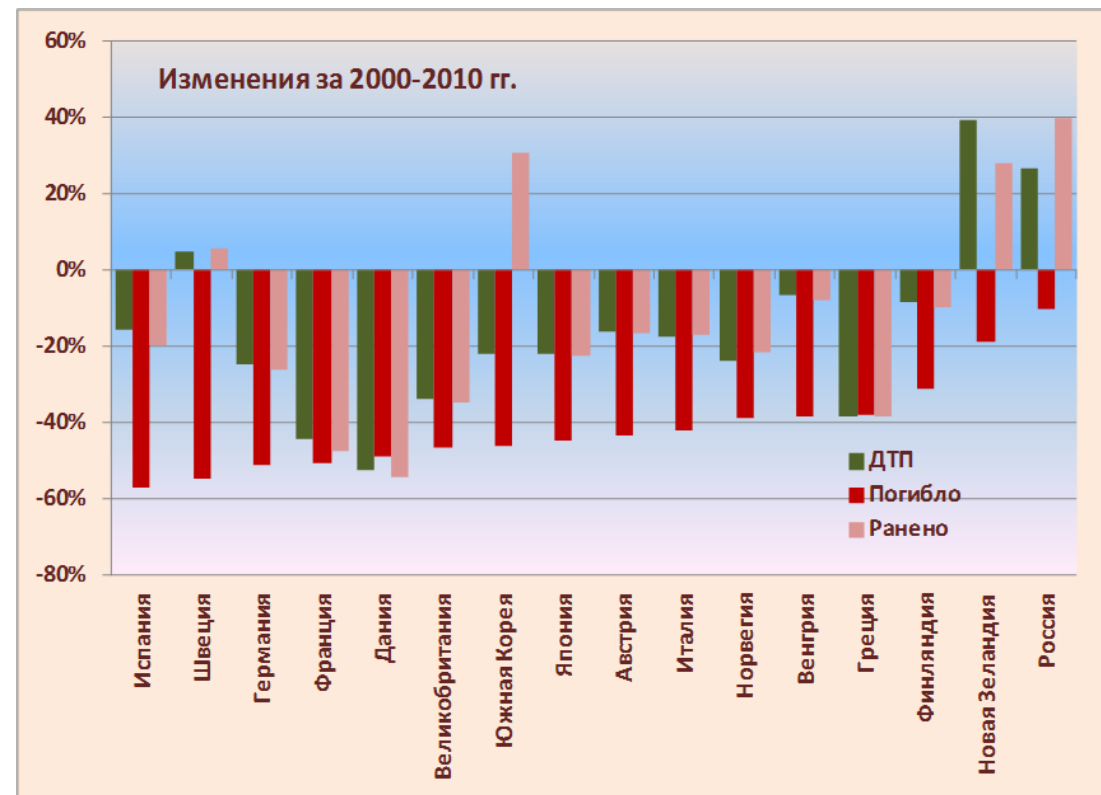
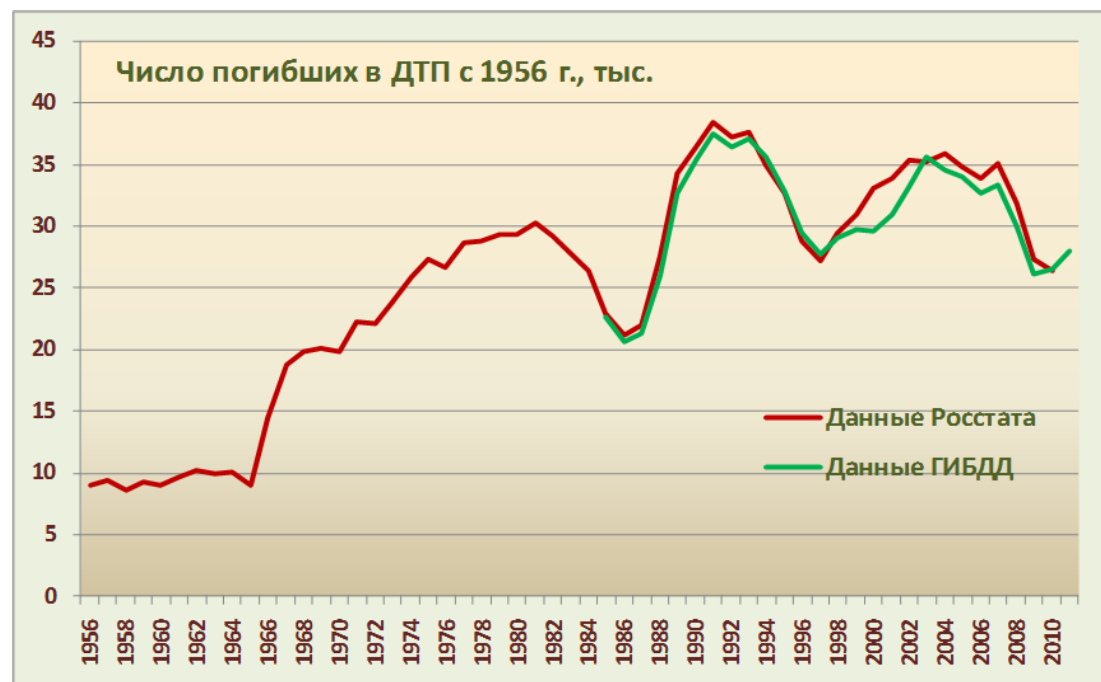


Источники: Росстат, Европейская база данных ВОЗ «Здоровье для всех».

В «нулевые» годы число погибших от ДТП в России снижалось, но это снижение было меньшим, чем в других странах.

При этом число самих ДТП и число раненых в России росло, в то время как в большинстве других стран падало.

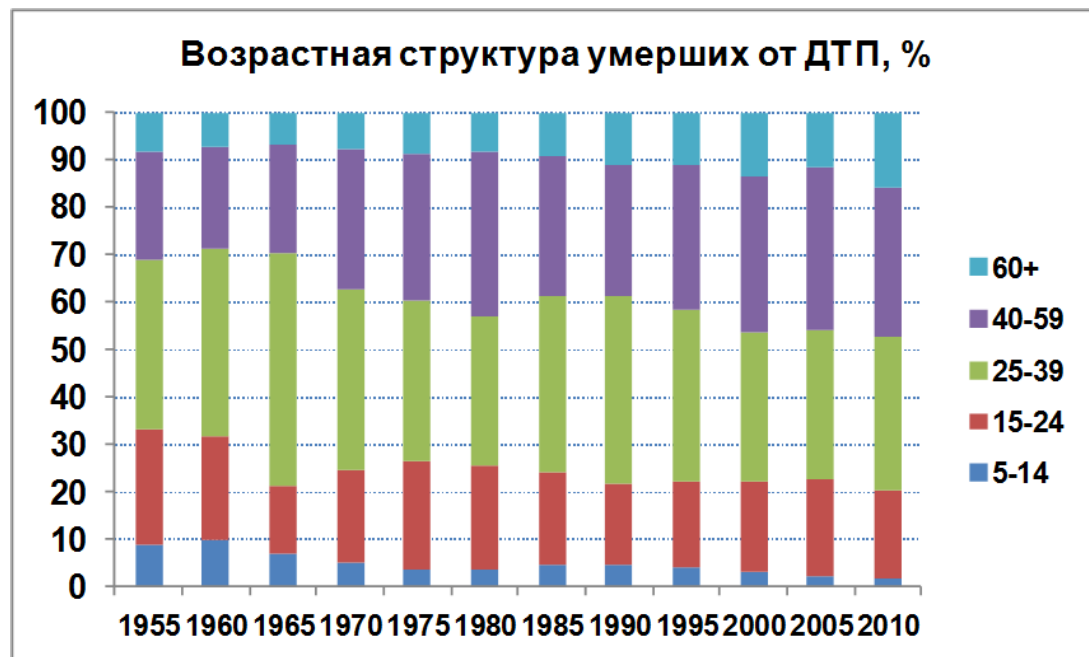
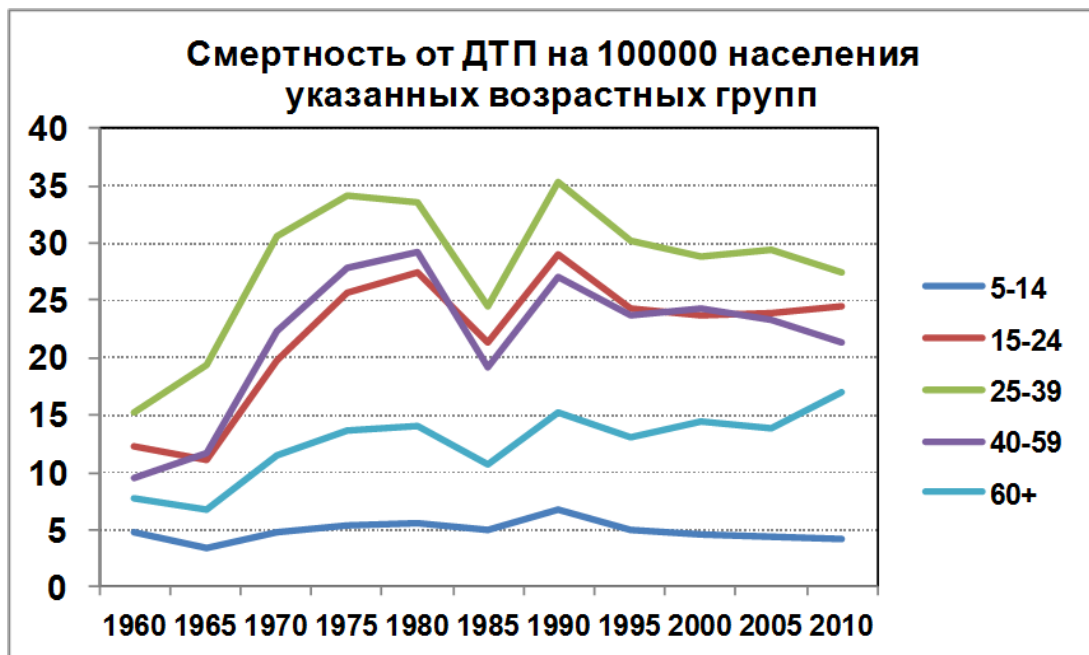
Источники: [Росстат](#), [International Road Traffic and Accident Database \(IRTAD\)](#)

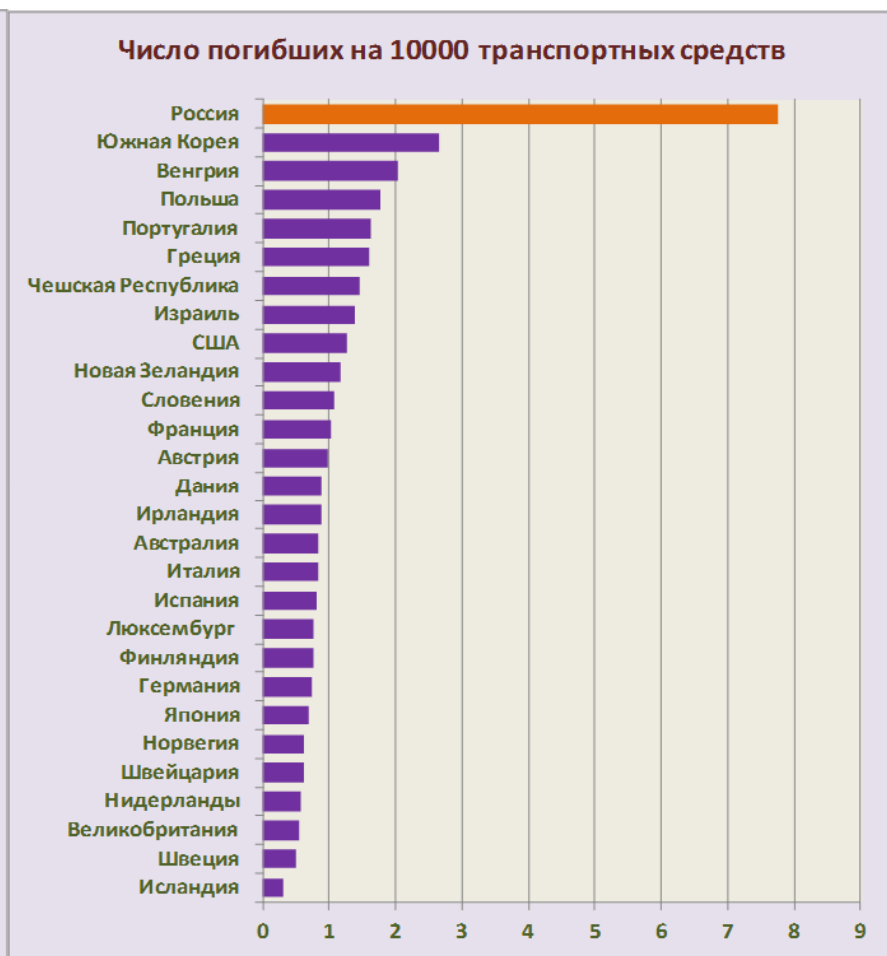
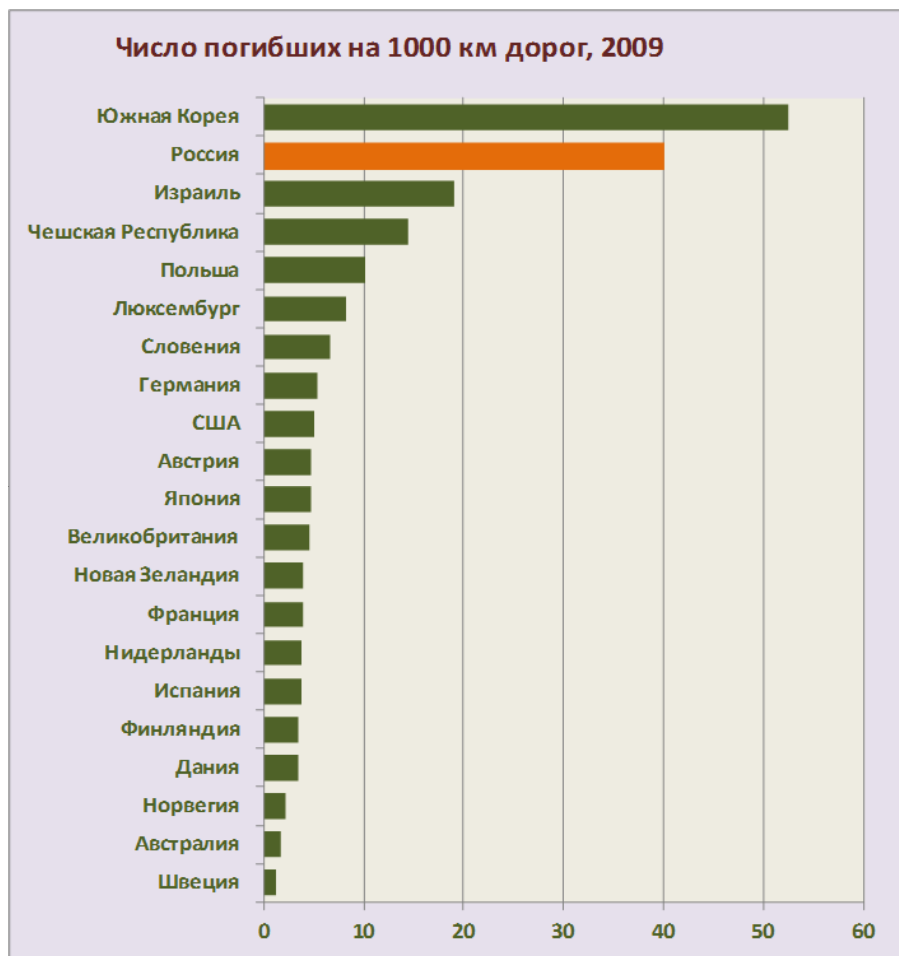


Исторический пик роста смертности от ДТП в России, видимо, пройден для детей и лиц среднего возраста. В то же время риск смерти для «моторизирующейся» молодежи все еще неоправданно высок.

Возрастная структура умерших от ДТП сохраняется относительно стабильной на протяжении десятилетий, если не считать сокращения доли погибших детей и увеличения доли пожилых. 2/3 умерших от ДТП – лица в возрасте от 25 до 60 лет, 3/4 - мужчины.

Источники: [Росстат](#)



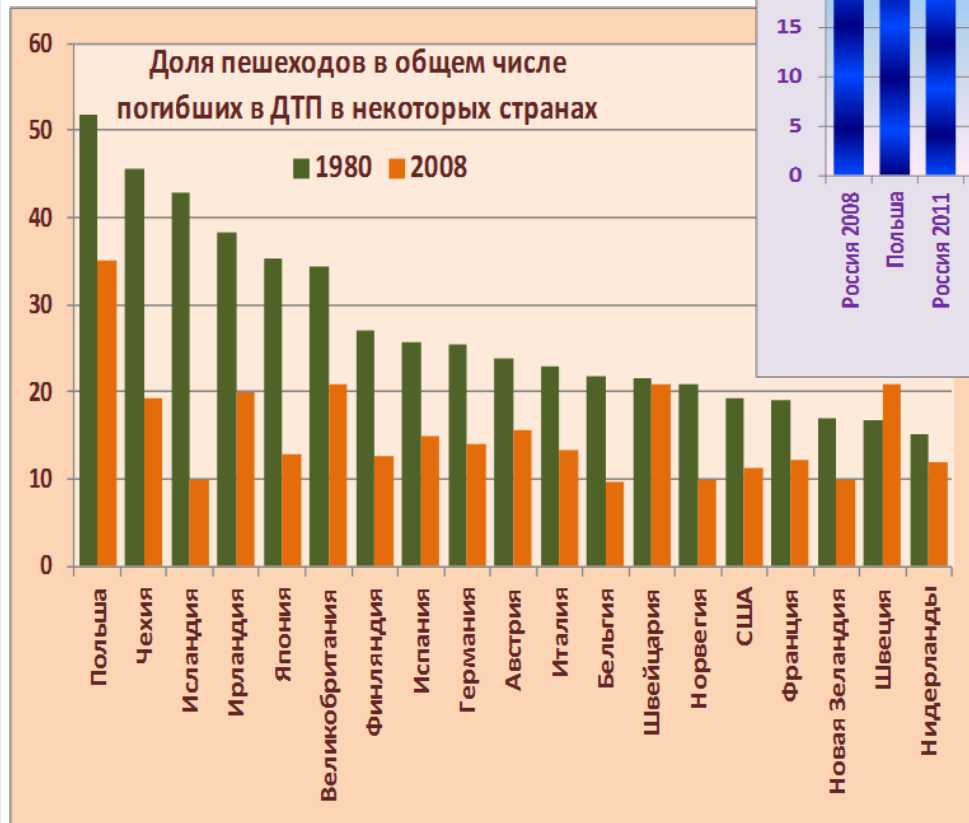


Источники: Росстат, ГИБДД, IRTAD

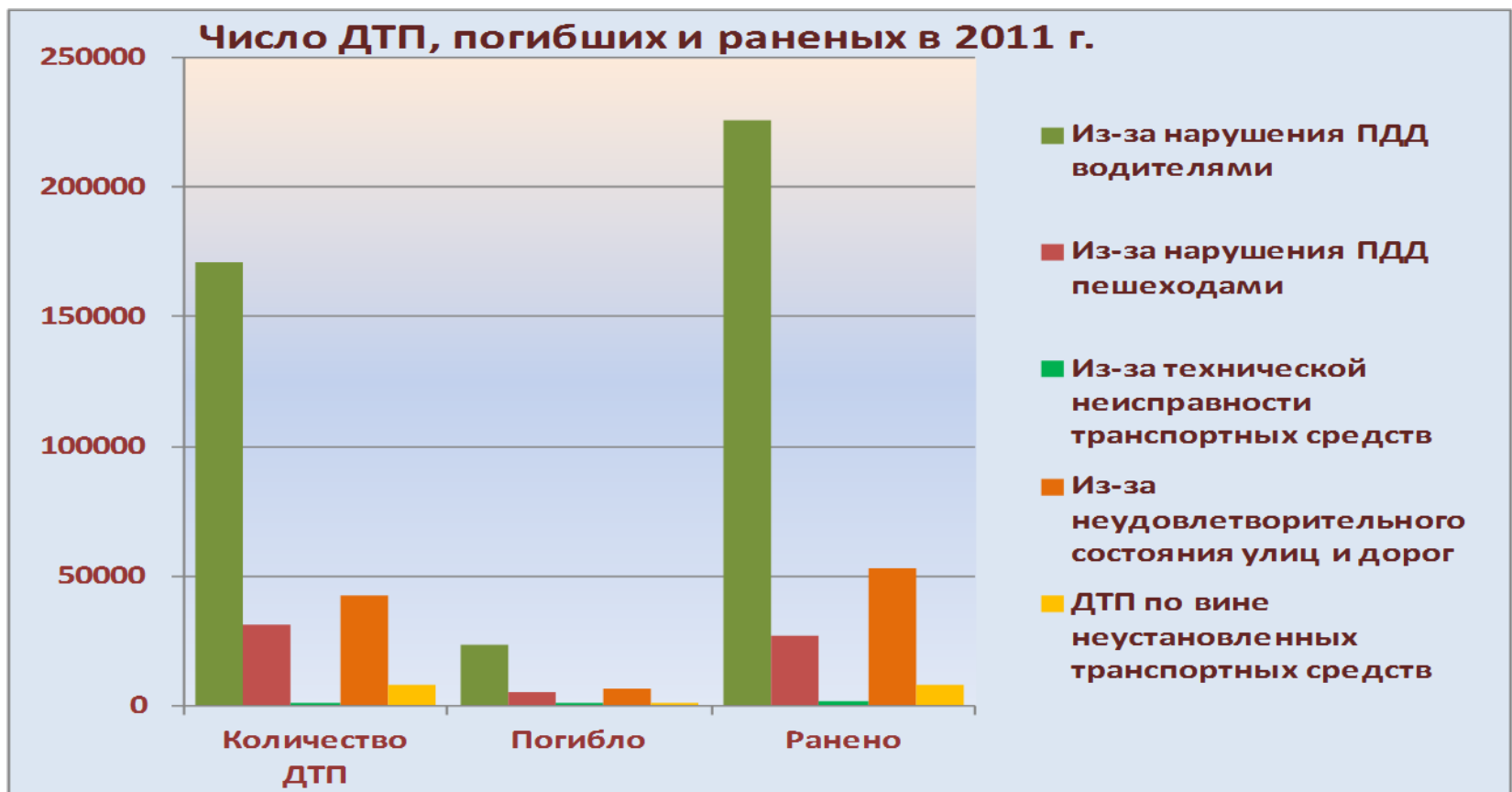
Число погибших в ДТП зависит не только от численности населения, но и от насыщенности страны автомобильными дорогами и уровня ее моторизации.

По удельным показателям с учетом этих факторов Россия также стоит на одном из последних мест.

Высокая российская смертность от ДТП, по-видимому, тесно связана с особенностями структуры ДТП. Основная часть пострадавших в Европе (около 64%) - водители транспортных средств, доля пешеходов и пассажиров среди погибших невелика (19% и 17% соответственно), доля пешеходов все время снижается. В России долгое время самой уязвимой группой пострадавших были именно пешеходы. В 2009 году по числу погибших они впервые уступили место водителям, но их доля все еще остается очень высокой.

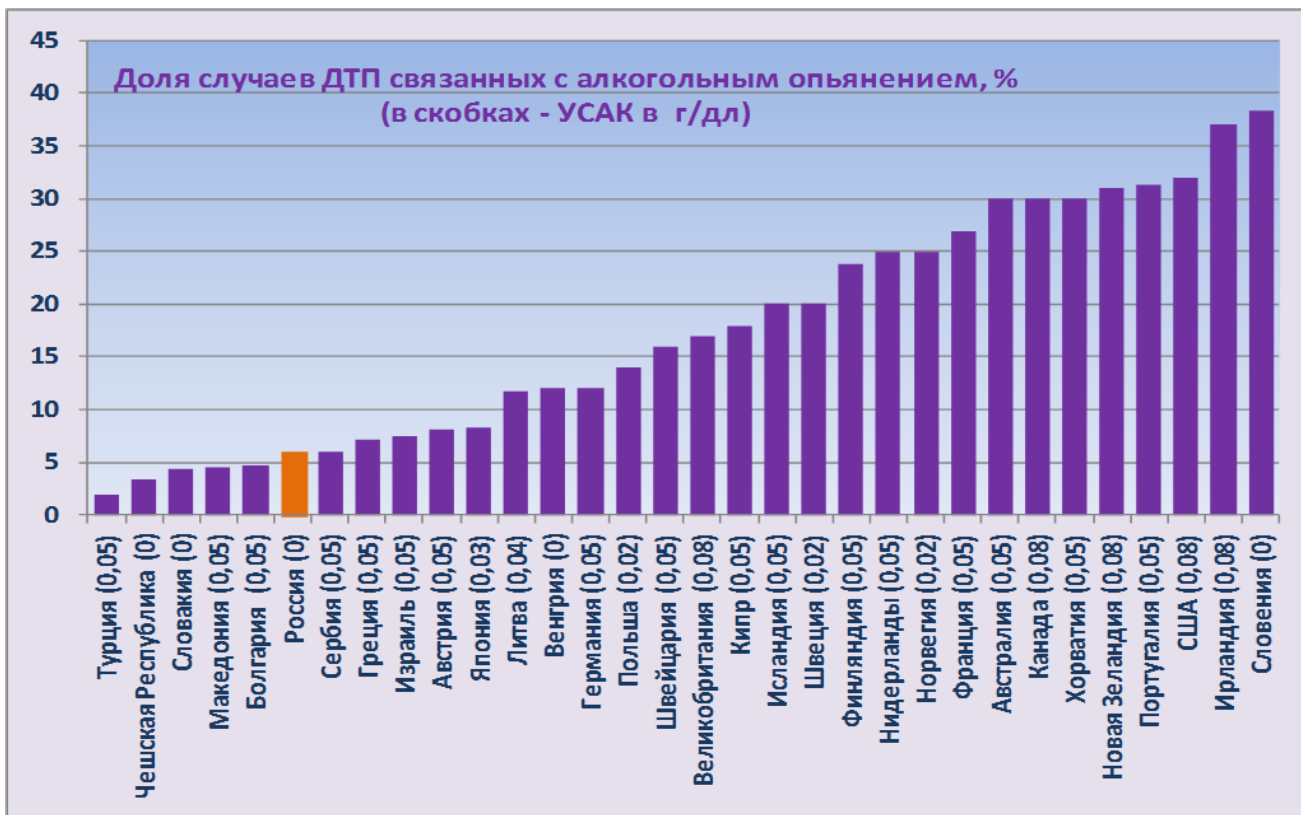


Источники: [International Road Traffic and Accident Database \(IRTAD\)](#); для России – ГИБДД.



Источник: [ГИБДД](#)

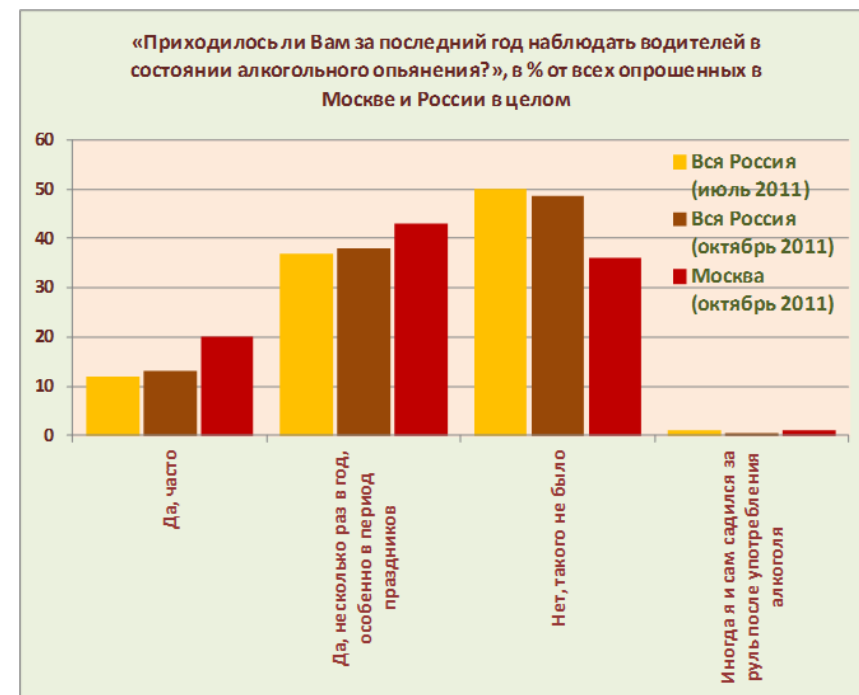
По данным ГИБДД, на водителей ложится и основная ответственность за ДТП и их последствия. Можно предположить, что в этом, в значительной степени повинно злоупотребление алкоголем. В общественном мнении широко распространено представление о том, что водители в России достаточно часто садятся за руль не вполне трезвыми.



Источники:
 Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире. 2009 г. ВОЗ.

Совместное исследование общественной организации «Движение без опасности» и ВЦИОМ

Но, как ни странно, по статистике ГИБДД доля ДТП, совершенных нетрезвыми водителями, на фоне других стран не очень велика, а опыт многих стран говорит об отсутствии тесной связи между аварийностью и жесткостью норм допустимого для водителя потребления алкоголя.

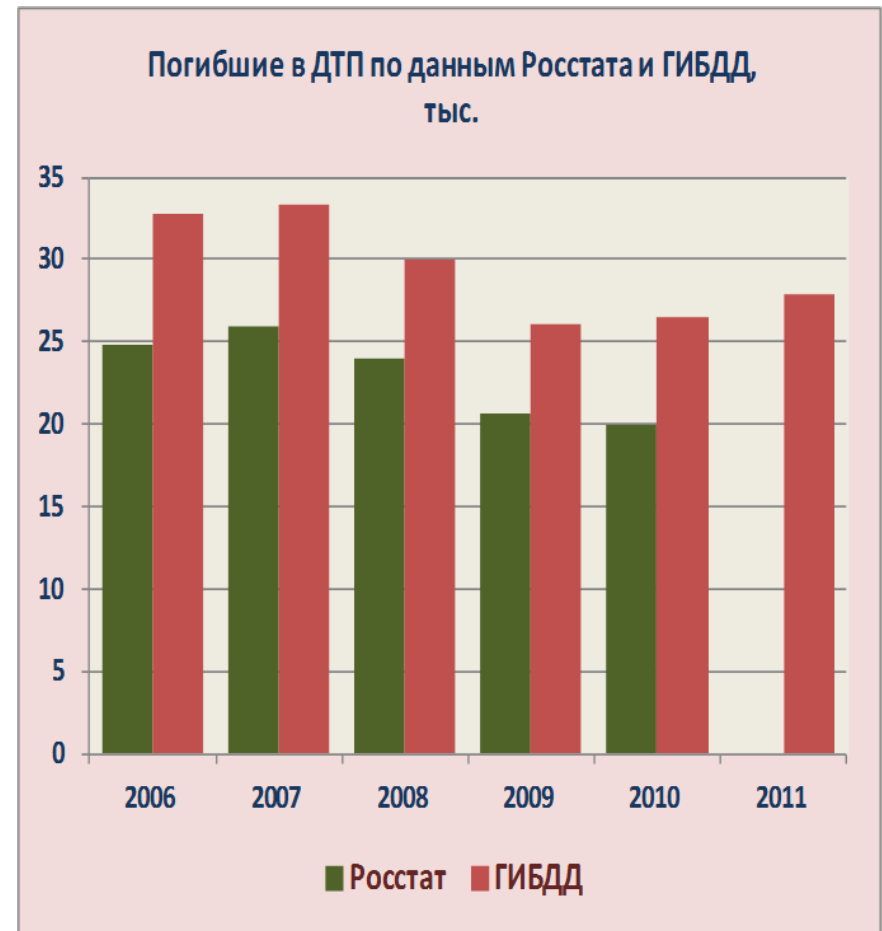


В целом можно сказать, что проблема снижения дорожно-транспортного травматизма и потерь от него еще ждет своего решения. Эта проблема многоаспектна, ее решение требует усиления внимания ко всем факторам, от которых зависят ДТП и их последствия.

Необходимо поставить под контроль все фазы ситуации, в которой могут возникать ДТП, которые включают в себя предупреждение самой аварии, предупреждение травматизма во время аварии и оказание срочной и эффективной помощи, когда в аварии имеются потерпевшие. Следует настойчиво добиваться ослабления факторов риска, связанных с водителями, транспортной техникой и окружающей средой. Необходимы комплексные программы снижения опасности на дорогах, а их разработка, в свою очередь, требует лучшего знания реальной ситуации, лучшей статистики, более глубокого анализа.

В то же время следует понимать, что борьба с ДТП не может быть вырвана из контекста борьбы со всеми внешними причинами смерти, потому что у всех у них имеются общие корни, и ДТП – лишь одно и притом не главное проявление более общей российской проблемы высокой смертности от внешних причин.

Это проблема все еще низкой ценности жизни и здоровья на шкале ценностей российского общества, что проявляется и в недофинансировании всего, что связано с личной безопасностью людей, идет ли речь о здравоохранении или системе дорожной безопасности; и в различных формах рискованного поведения людей – начиная с лихачества на дорогах и кончая потреблением алкоголя по «северному типу» («залповое» потребление крепких напитков в больших дозах); и в недостатке должной информации – Росстат публикует данные о смертности от ДТП, лишь начиная с 2006 г., причем данные Росстата расходятся с данными ГИБДД; и в отсутствии научных исследований, что приводит к принятию случайных импульсивных решений, только загоняющих болезнь внутрь.



Необходима разработка комплексной долговременной программы снижения смертности от внешних причин, в рамках которой приобретет другое качество и борьба с ДТП и их последствиями.

Благодарим за внимание!