

Смертность от ДТП на фоне смертности от внешних причин в России

Институт демографии НИУ ВШЭ

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

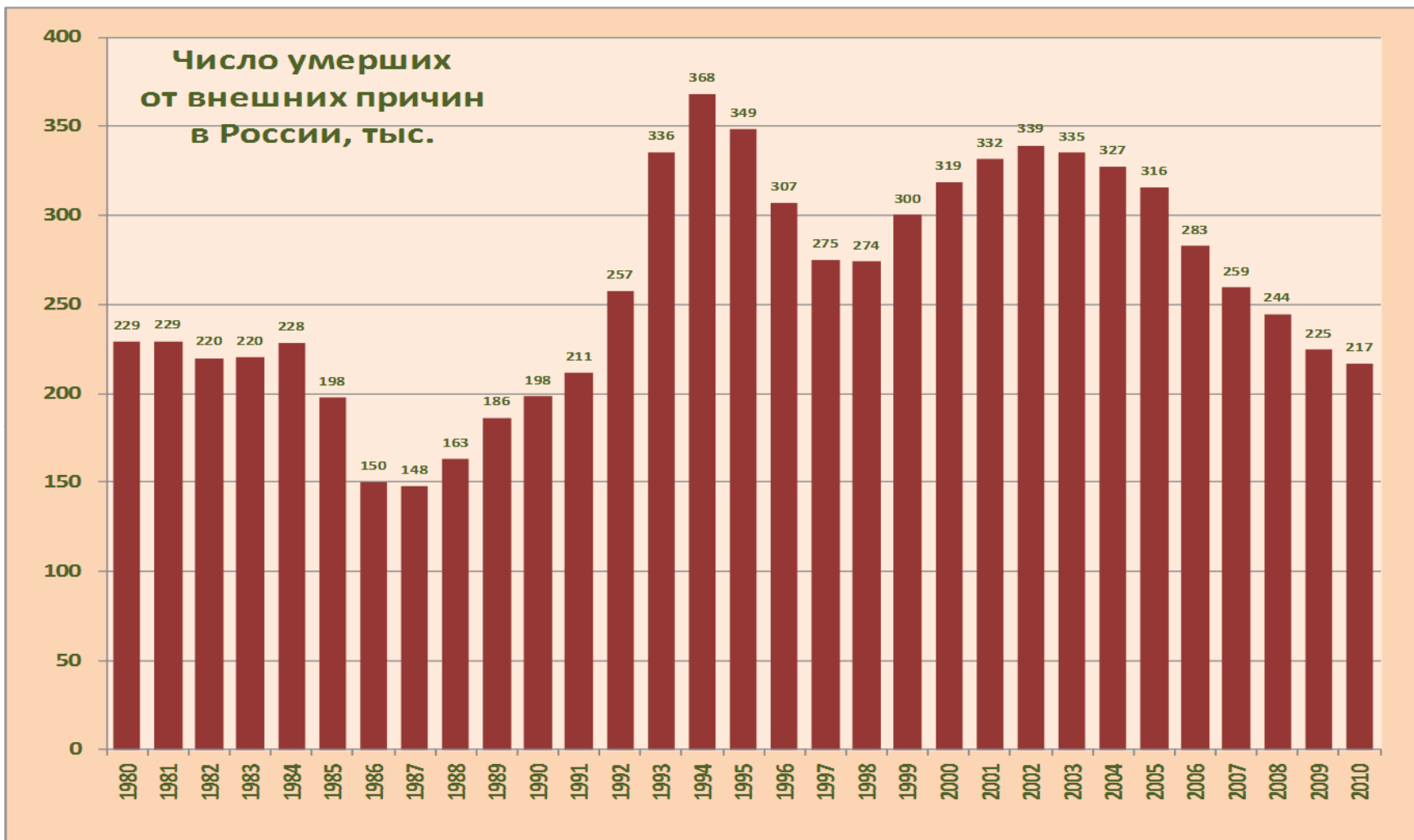
В данной научной работе использованы результаты, полученные в ходе выполнения проекта № 12-05-0029) при поддержке Программы «Научный фонд НИУ ВШЭ» в 2012 гг.

Безопасность на дорогах ради безопасности жизни

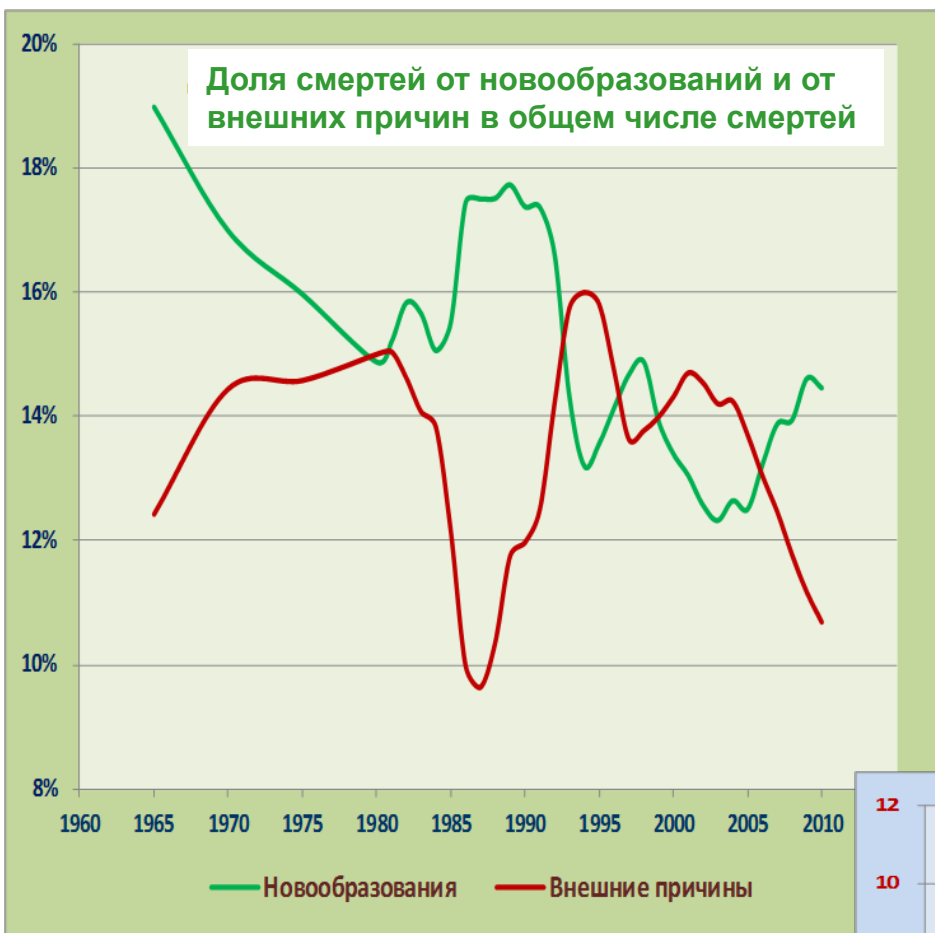
Четвертый международный конгресс

Санкт-Петербург, 27-28 сентября 2012 года

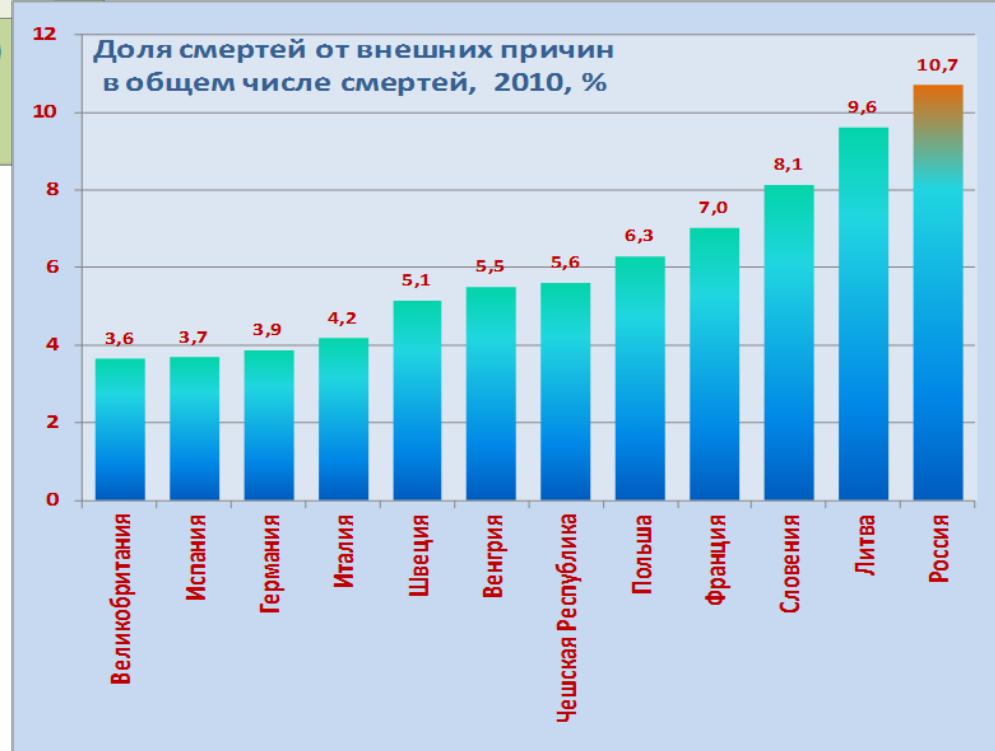
За 1980-2010 гг. от внешних причин смерти в России умерло **8 млн. человек**, в т.ч за 1990-2010 - **6,1 млн.**



Источник: [Росстат](#)



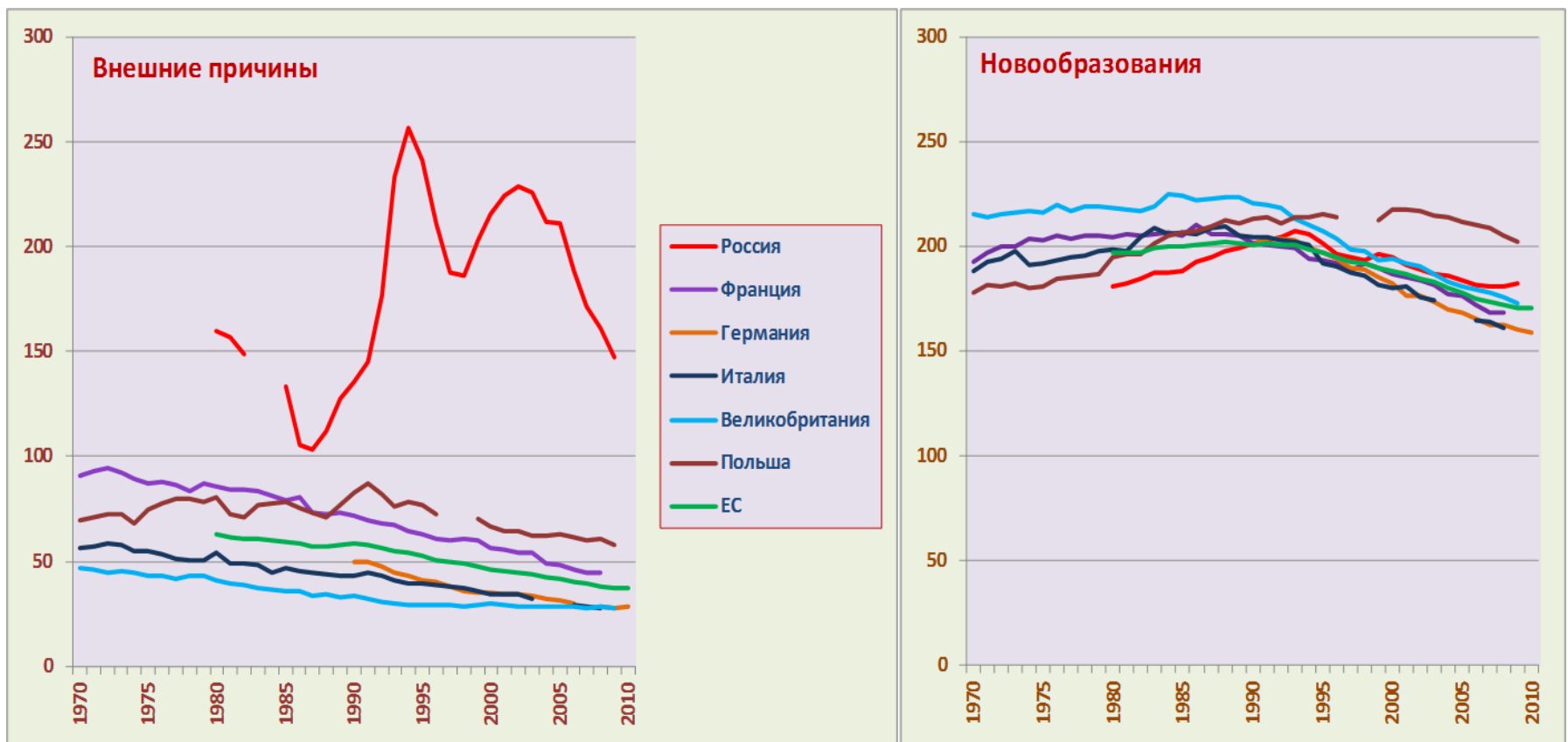
По количеству и доле обусловленных внешними причинами смертей они соперничают с новообразованиями. В России эта доля намного выше, чем в большинстве развитых стран



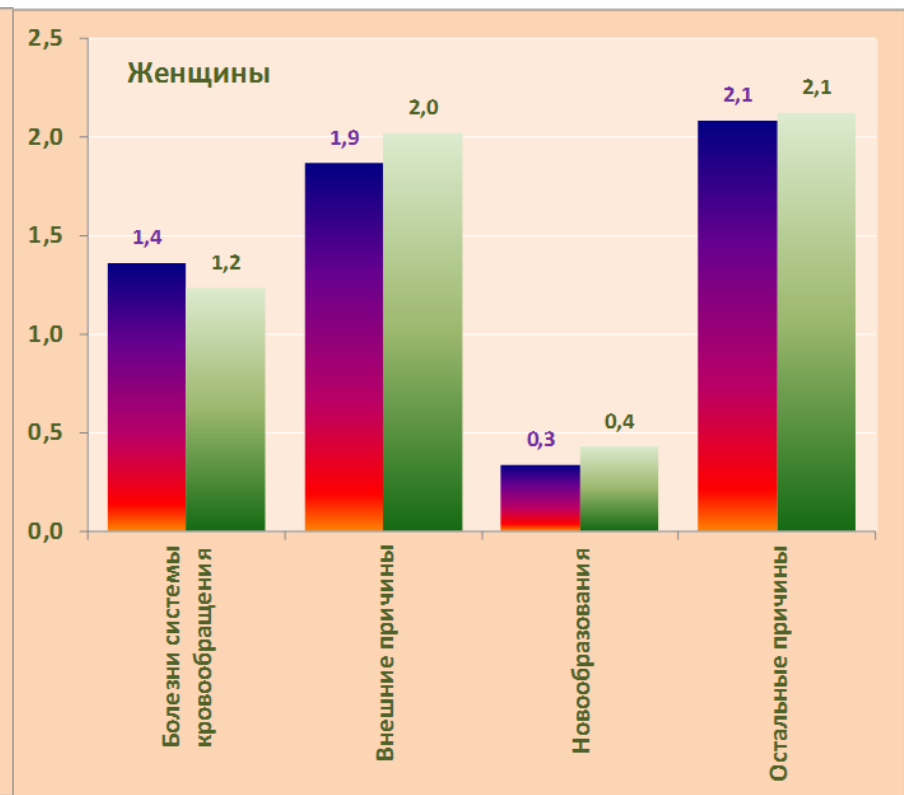
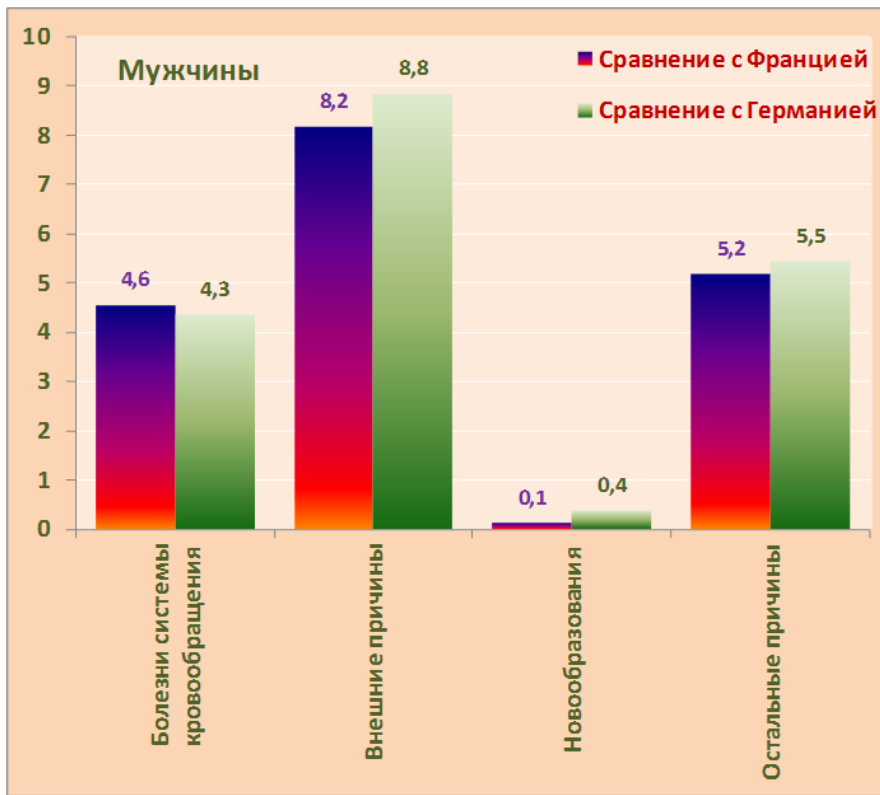
Источники: Росстат, WHO European Detailed Mortality Database (DMDB)

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».



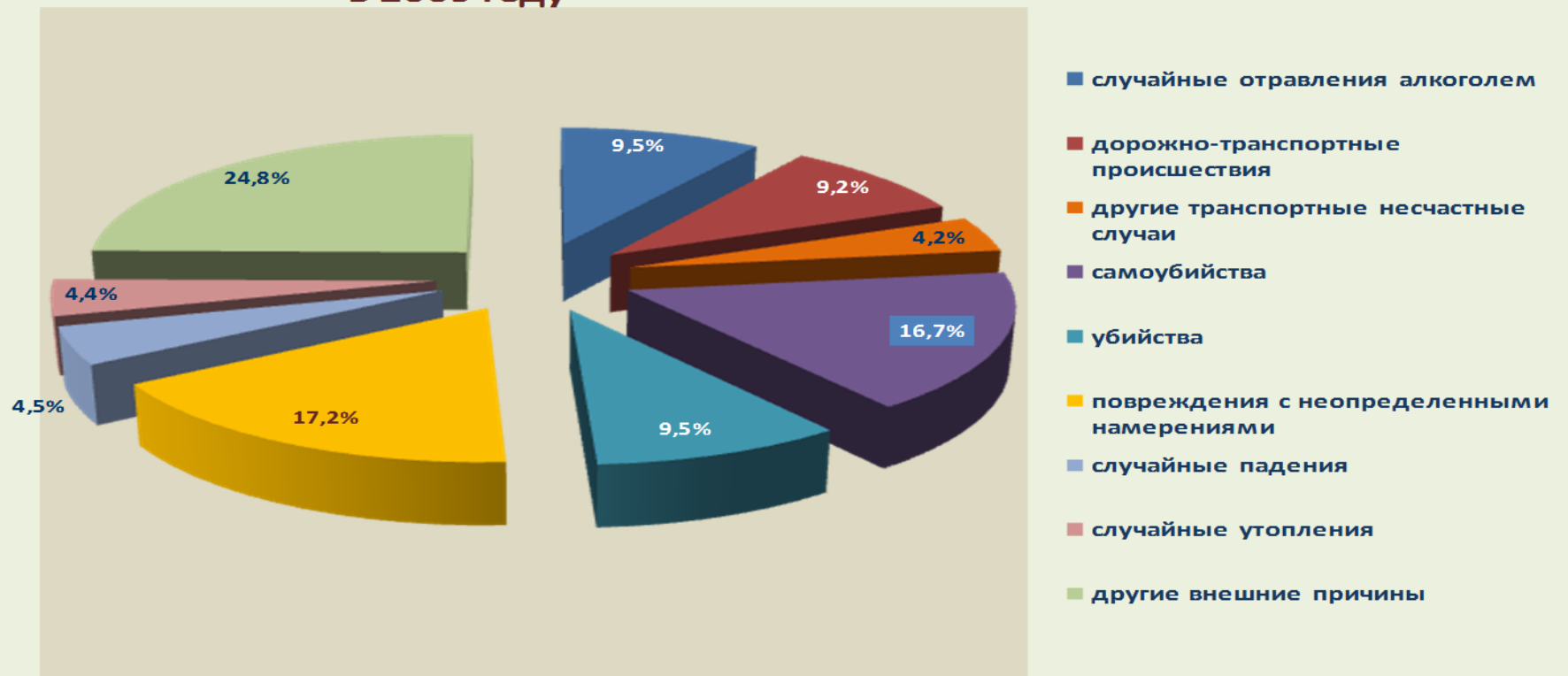
Источник: *Расчеты Института демографии НИУ ВШЭ.*

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.

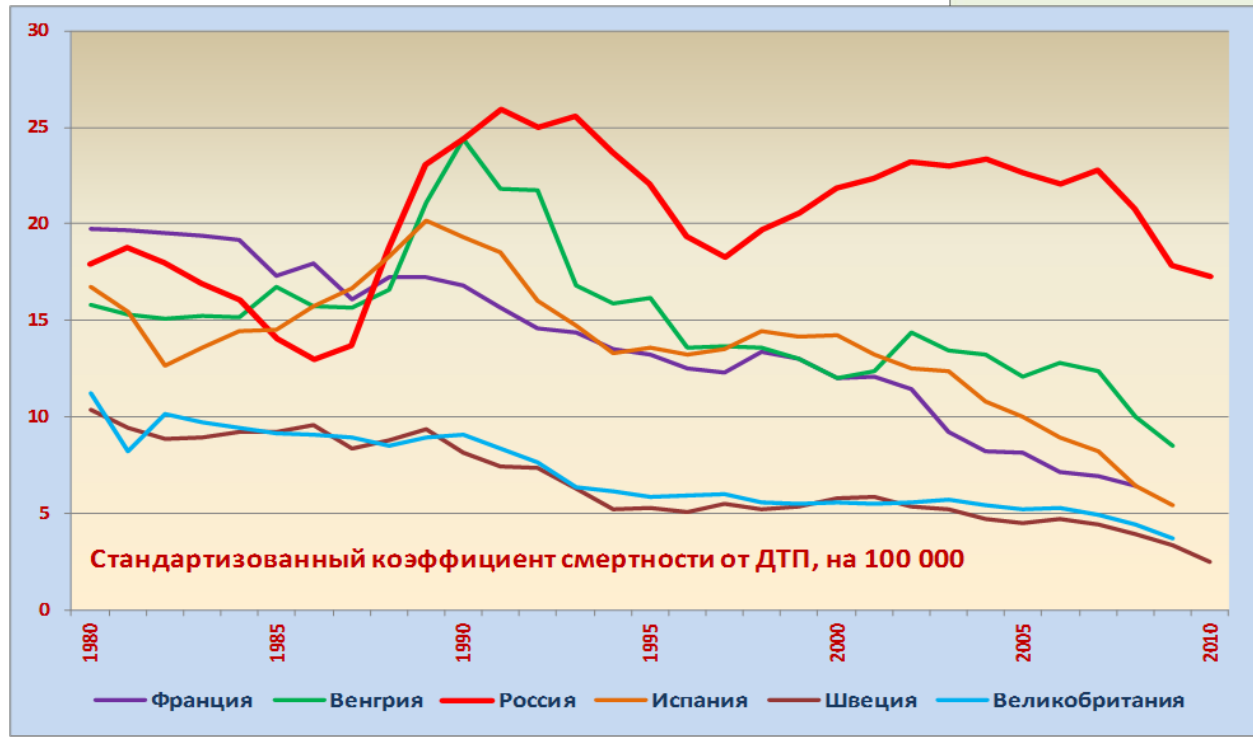
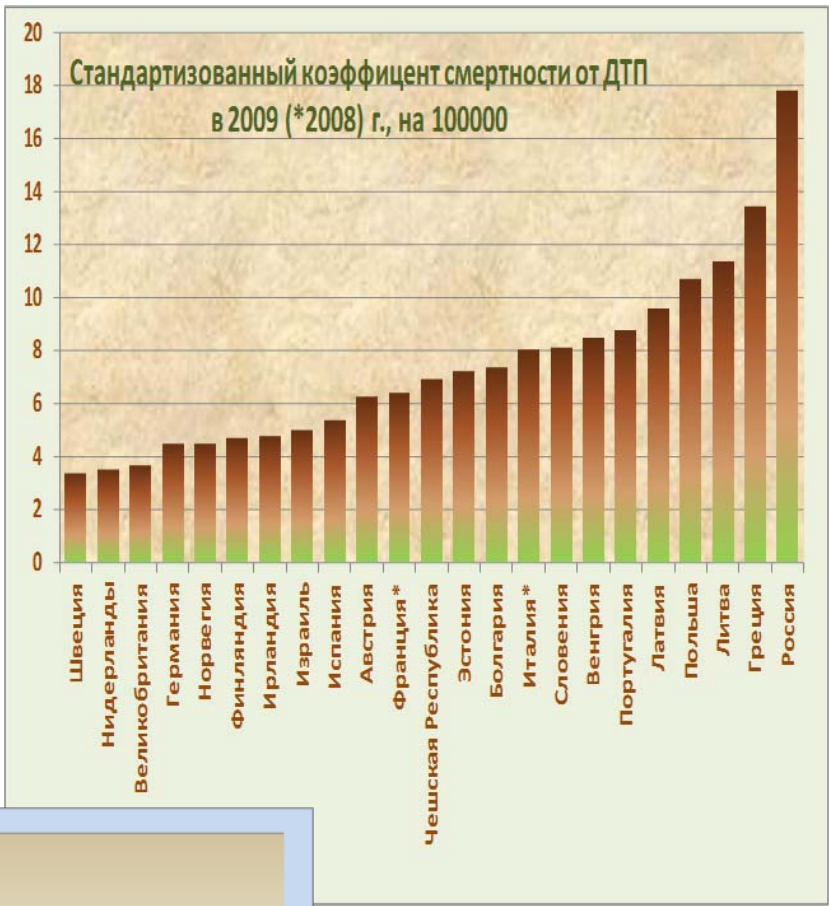
Структура смертности от внешних причин
в 2009 году



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.

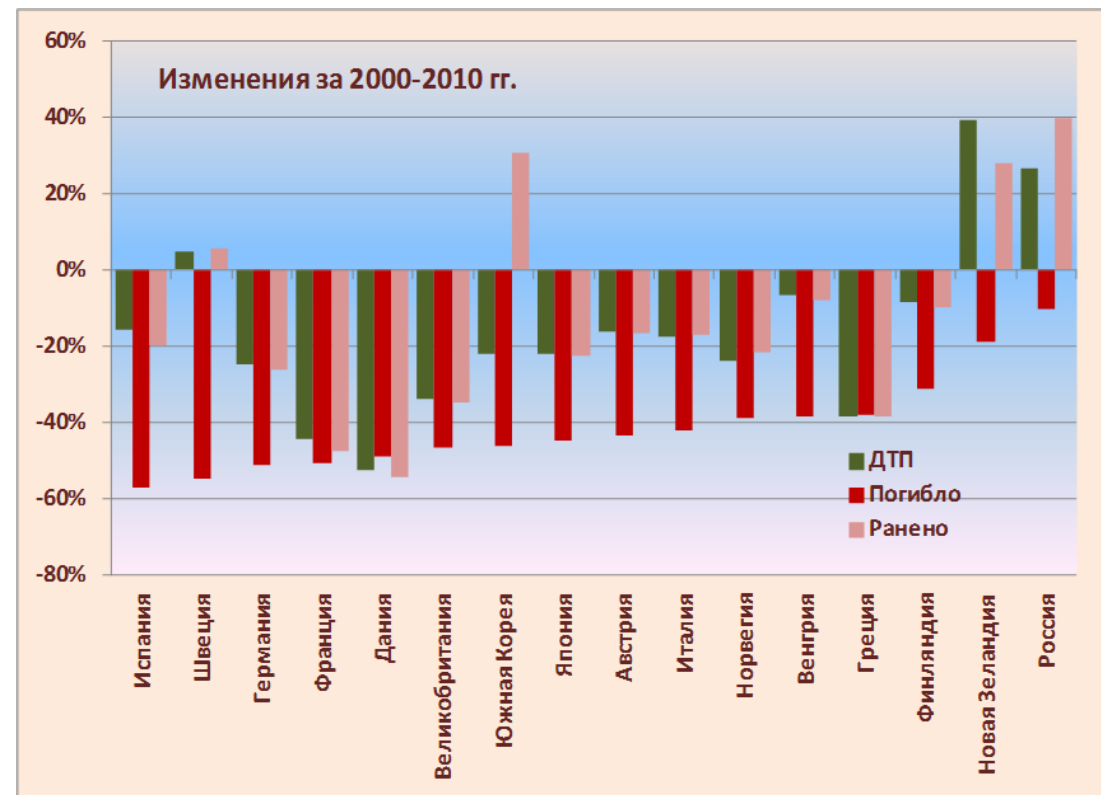
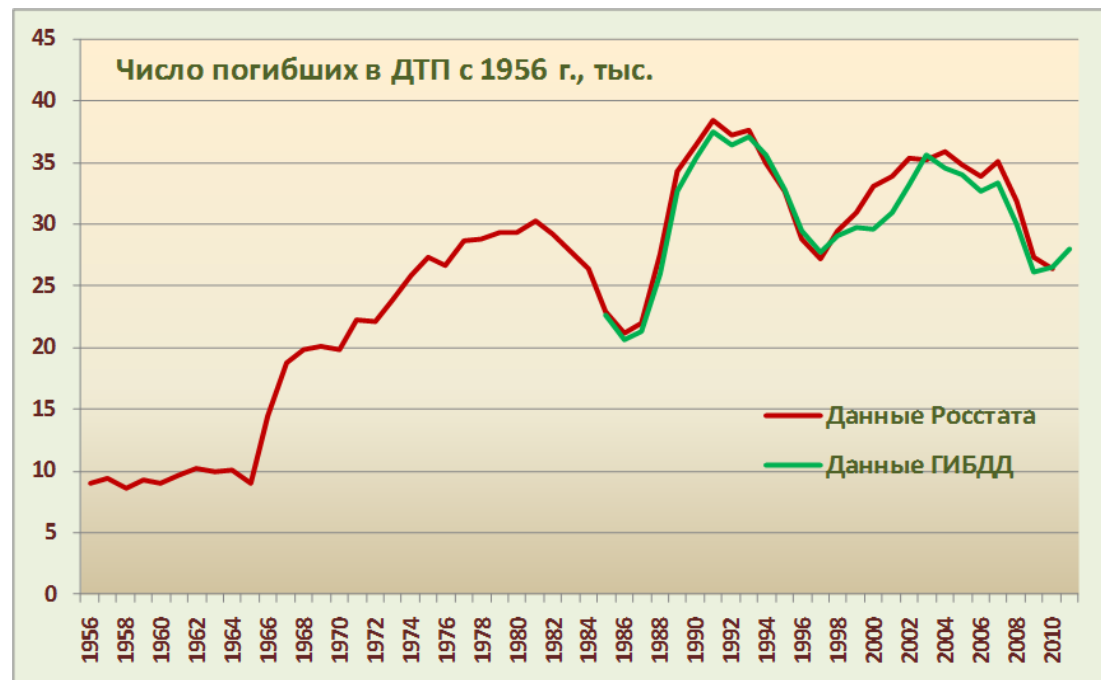


Источники: Росстат, Европейская база данных ВОЗ «Здоровье для всех».

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.

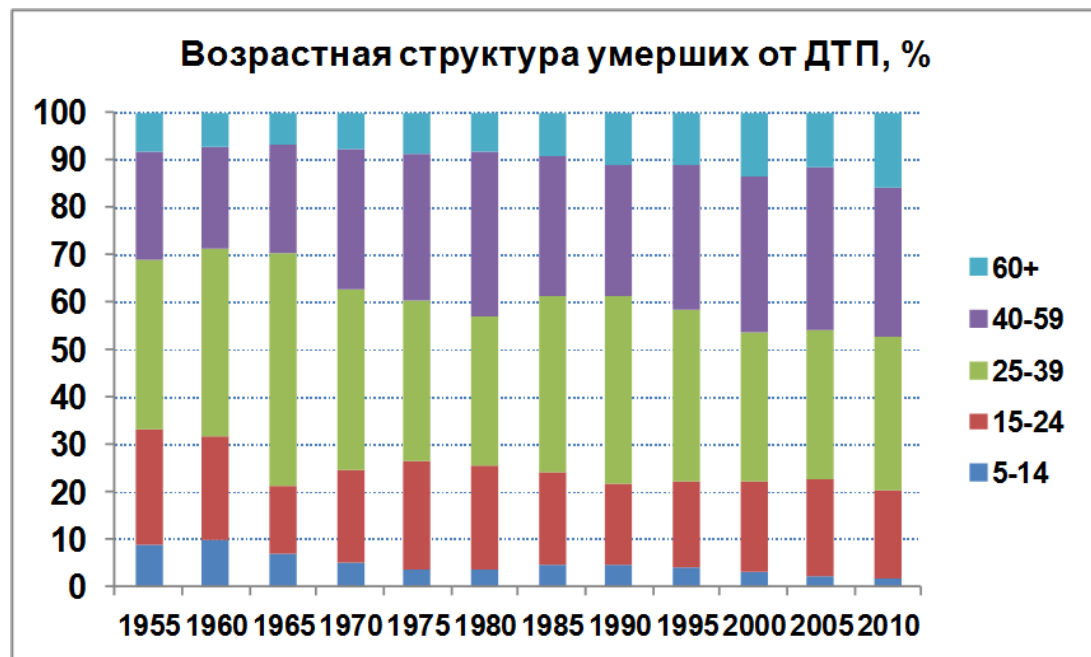
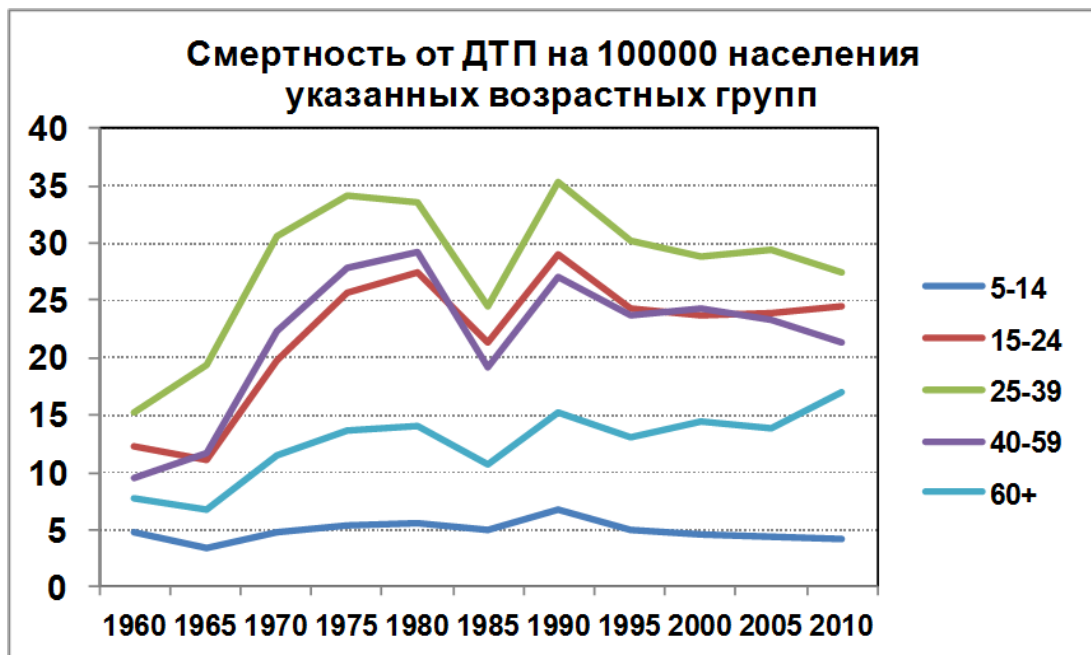
Источники: [Росстат](#), [International Road Traffic and Accident Database \(IRTAD\)](#)

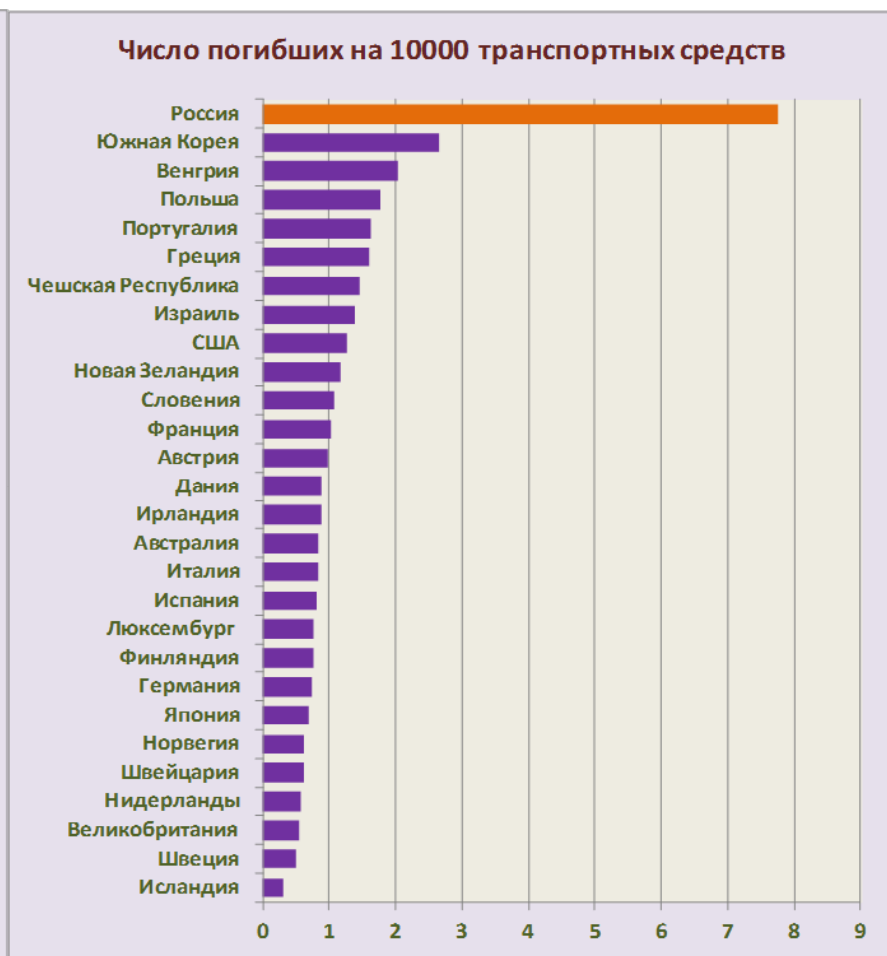
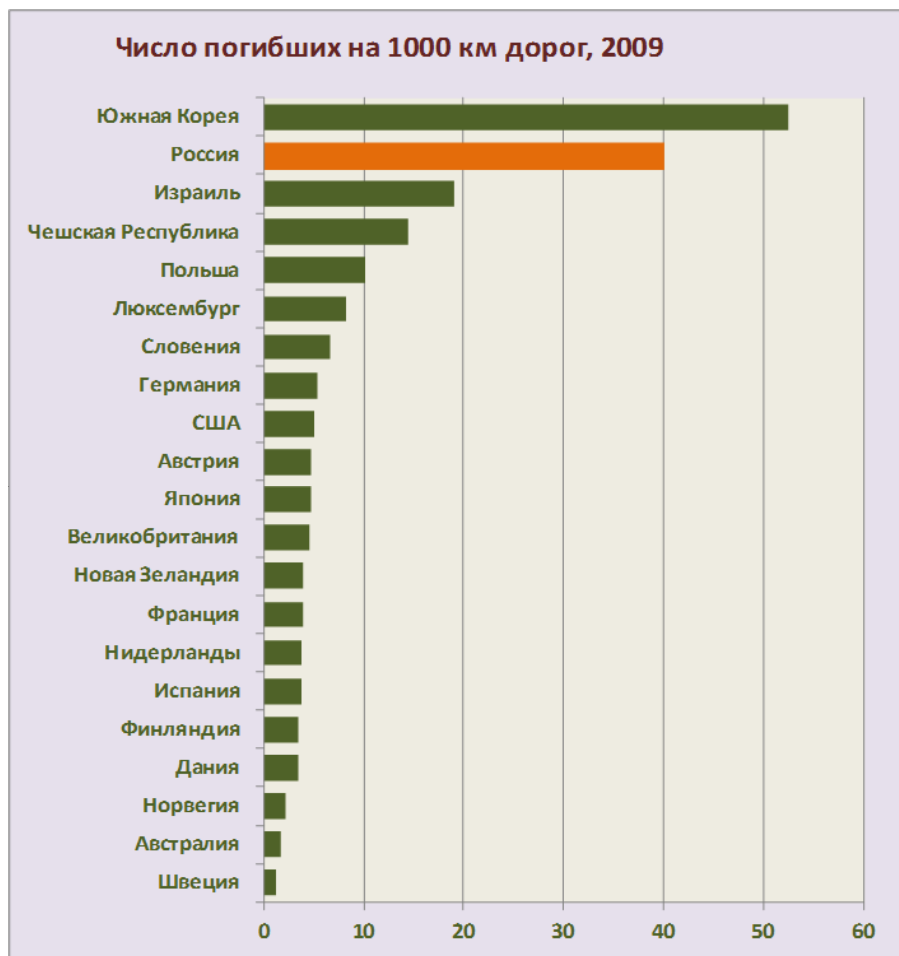


Исторический пик роста смертности от ДТП в России, видимо, пройден для детей и лиц среднего возраста. В то же время риск смерти для «моторизирующейся» молодежи все еще неоправданно высок.

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](#)



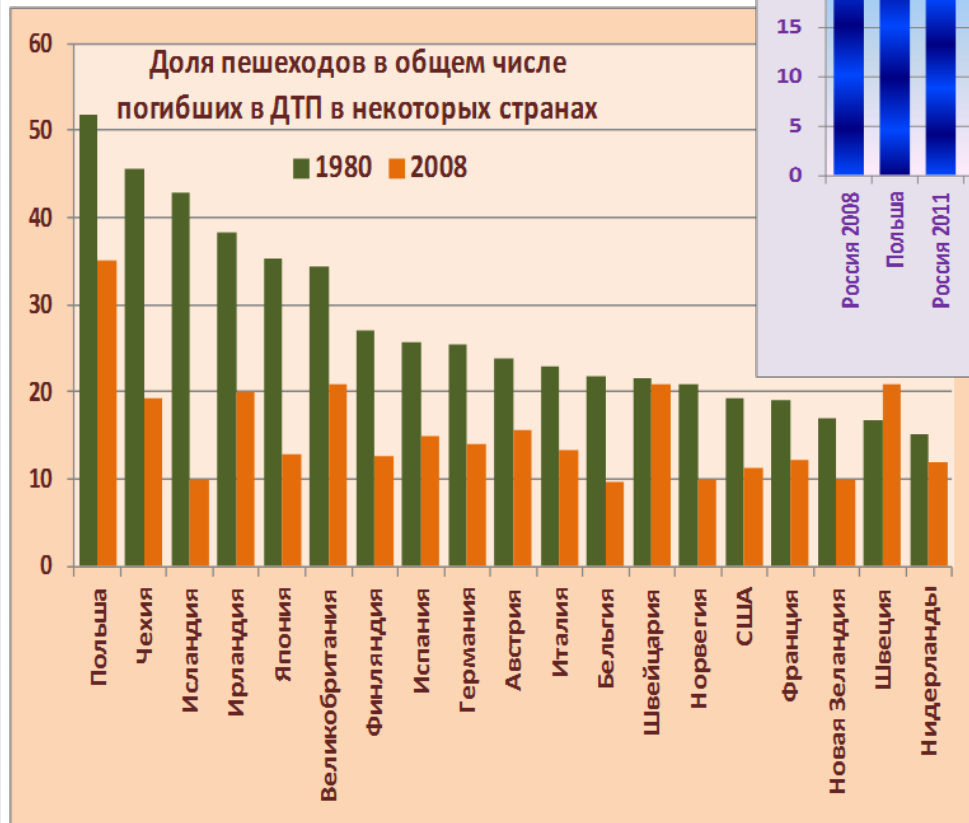


Источники: Росстат, ГИБДД, IRTAD

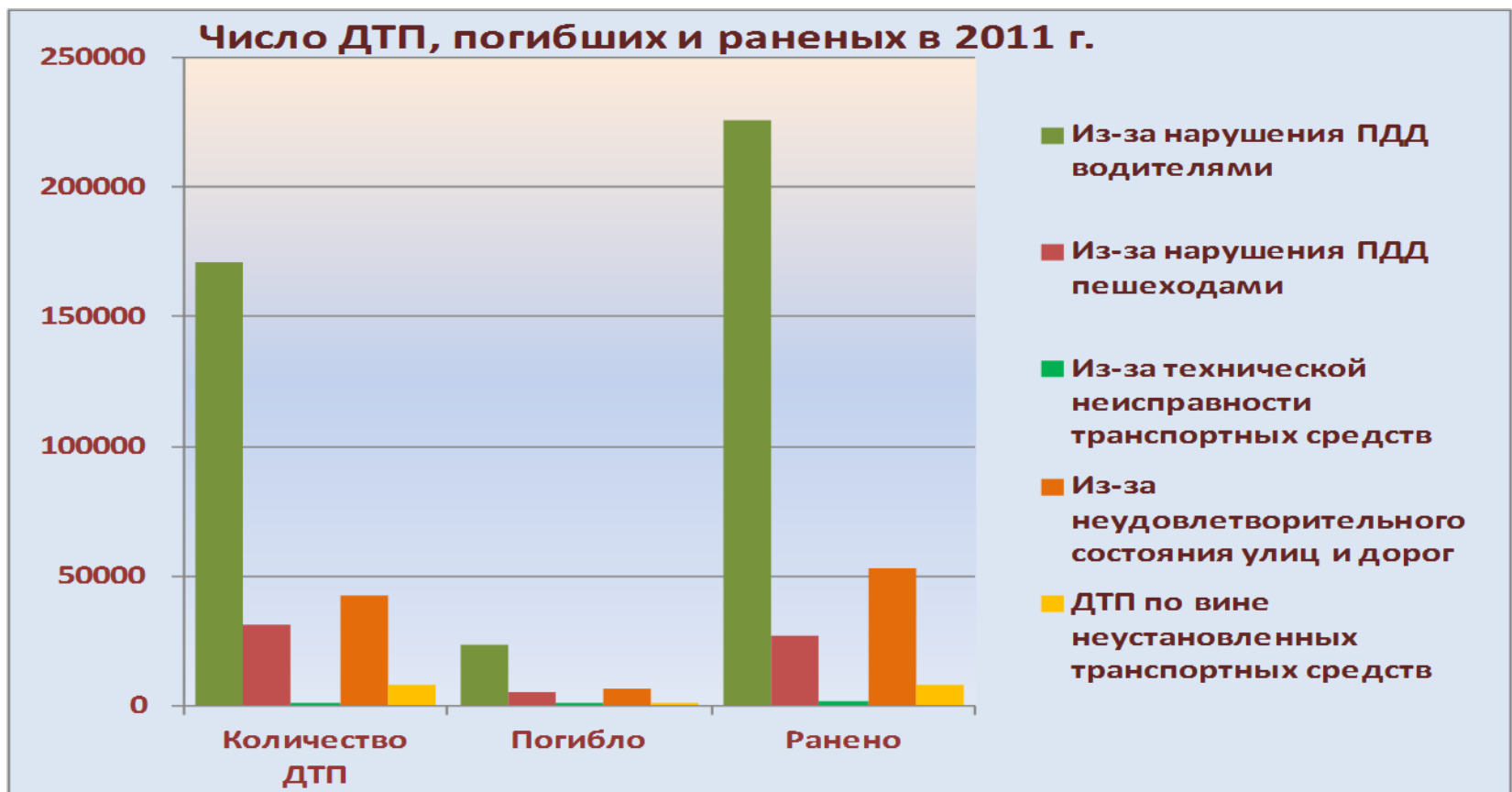
Число погибших в ДТП зависит не только от численности населения, но и от насыщенности страны автомобильными дорогами и уровня ее моторизации.

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.

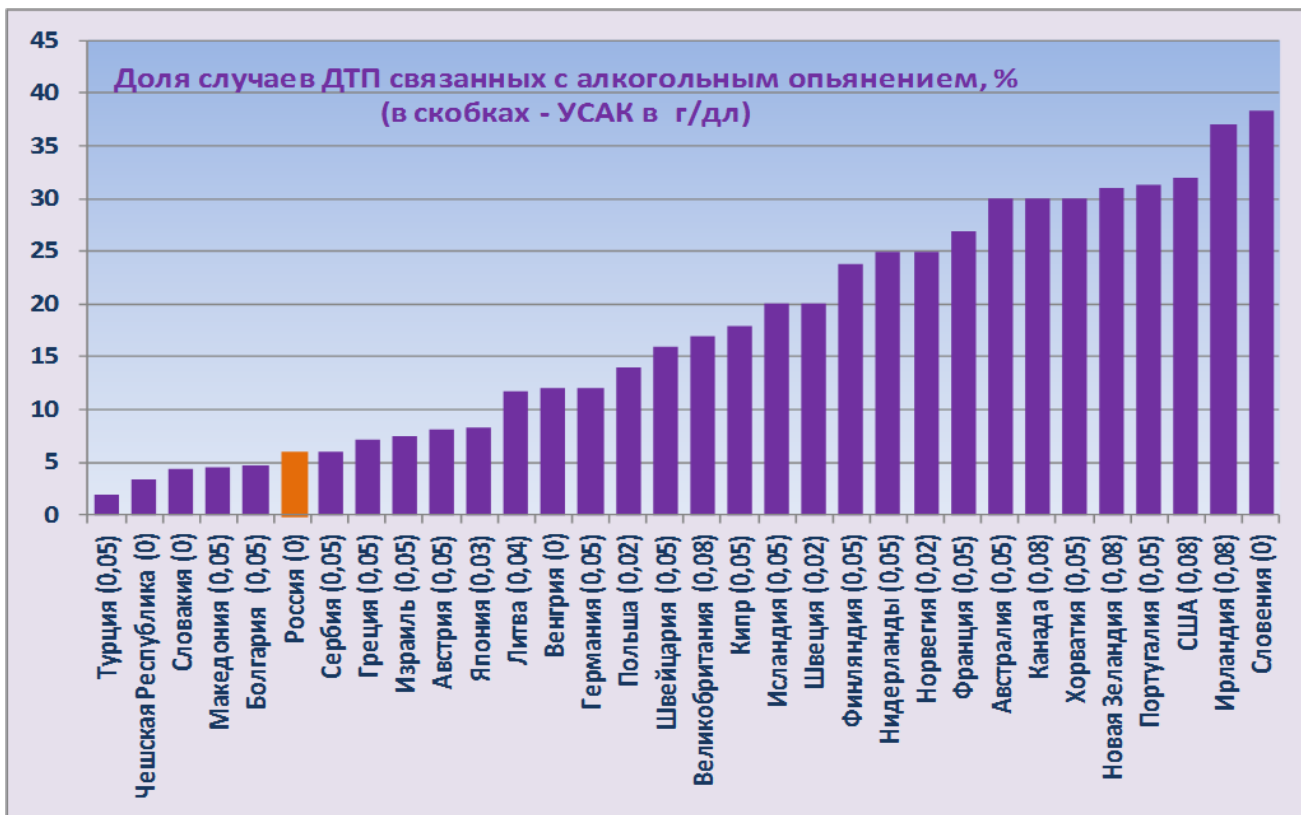


Источники: [International Road Traffic and Accident Database \(IRTAD\)](#); для России – ГИБДД.



Источник: [ГИБДД](#)

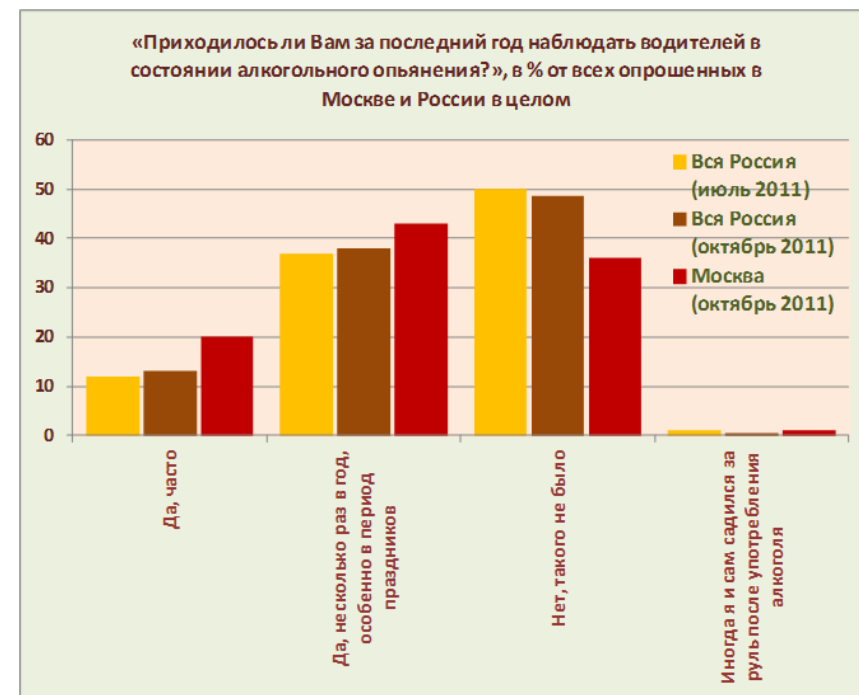
По данным ГИБДД, на водителей ложится и основная ответственность за ДТП и их последствия. Можно предположить, что в этом, в значительной степени повинно злоупотребление алкоголем. В общественном мнении широко распространено представление о том, что водители в России достаточно часто садятся за руль не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