



Профилактика дорожно-транспортного травматизма в Таджикистане

Н.Ф. Салимов, А.А. Раззаков

Кафедра травматологии и ортопедии ТГМУ им. Абуали ибни Сино

На основании мультифакториального анализа динамики и тенденций дорожно-транспортного травматизма выявлены факторы риска этого явления в Таджикистане. В частности, если количество транспорта в 2001 году составляло 231336 единиц, то в 2010 – оно возросло на 54,5% (357869 единиц). На фоне снижения удельного веса транспортного травматизма, связанного с употреблением алкоголя, в стране отмечается его возрастание до 10,7% в связи с превышением скорости и других видов нарушения правил дорожного движения.

С учётом выявленных закономерностей и рекомендаций, ВОЗ для практического здравоохранения предложен комплекс мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма и совершенствованию медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях. Несмотря на возрастание роли факторов риска, внедрение в практику разработанных мероприятий позволило снизить в 2010 году удельный вес летальности на 17,7% и неслетельных травм на 9,7% по сравнению с 2008 годом.

Ключевые слова: травматизм, дорожно-транспортный травматизм, дорожно-транспортные происшествия, летальность при травматизме, профилактика травматизма

Введение. В настоящее время в мире отмечается неуклонное нарастание удельного веса и значения травм и их последствий в обществе, что обусловлено урбанизацией, участвовавшими техногенными и природными катастрофами, локальными вооружёнными конфликтами [1,2]. Уровень смертности лиц трудоспособного возраста от травм и других воздействий внешних причин рассматривается в качестве одной из наиболее актуальных проблем медицинской науки и общественного здравоохранения во всех странах мира [1,3,4]. В структуре общей заболеваемости и причин смерти в Республике Таджикистан травмы занимают четвертое место, среди причин временной нетрудоспособности – второе место, среди причин первичного выхода на инвалидность – третье место [5]. Среди всех видов травматизма в Таджикистане особое место занимают вопросы профилактики и оказания медицинской помощи при дорожно-транспортном травматизме (ДТТ). Это обстоятельство связано с ведущей ролью автомобильного транспорта для перевозок людей и грузов, а также с природно-климатическими особенностями Таджикистана. Во-вторых, по данным литературы, в стране в 2009 году удельный вес ДТТ возрос на 3,3% по сравнению с 2006 годом (22,9% и 19,6%, соответственно) [6]. В связи со строительством новых дорог и выходом страны из коммуникационного тупика эти проблемы ещё более обострились. Однако, несмотря на возрастание роли ДТТ, научных исследований, посвящённых комплексной его профилактике на уровне всей страны, до настоящего времени не проводились.

Всё изложенное свидетельствует об актуальности настоящей работы.

Цель исследования – снижение летальности и неслетельных травм путём внедрения комплексных мер профилактики при ДТТ.

Материал и методы. Работа основана на анализе статистических данных по ДТТ в Республике Таджикистан за 2001-2010 годы. В частности, были использованы сведения из базы данных Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Министерства внутренних дел, содержащихся в ежегодном сборнике «Аналитический обзор о происшествиях на автомобильных дорогах Республики Таджикистан за 2000-2010 годы», базы данных Республиканского Центра медицинской статистики Министерства здравоохранения, а также данные по ДТТ из травматолого-ортопедических отделений и травматологических пунктов страны за 2001-2010 годы.

Анализ интегральных показателей ДТТ проведён в сравнительном аспекте в двух периодах. Первый период охватывает 2001-2008 годы, когда профилактика ДТТ проводилась традиционными подходами. Во втором периоде, в 2009-2010 годы в нашей стране были внедрены разработанные нами комплексные меры по профилактике ДТТ и оптимизированная система оказания медицинской помощи при травмах. Статистическая обработка материала проводилась путём определения абсолютных и относительных величин в динамике.

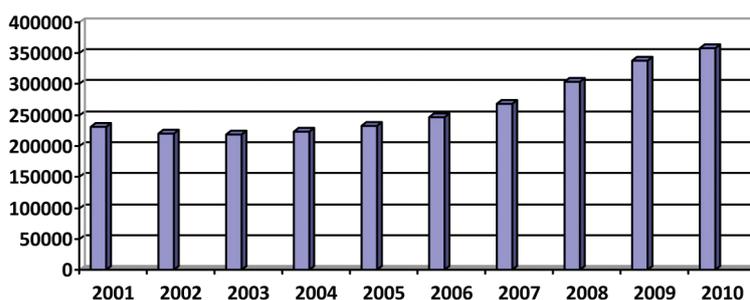


РИС. 1. ДИНАМИКА РОСТА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ТАДЖИКИСТАНЕ

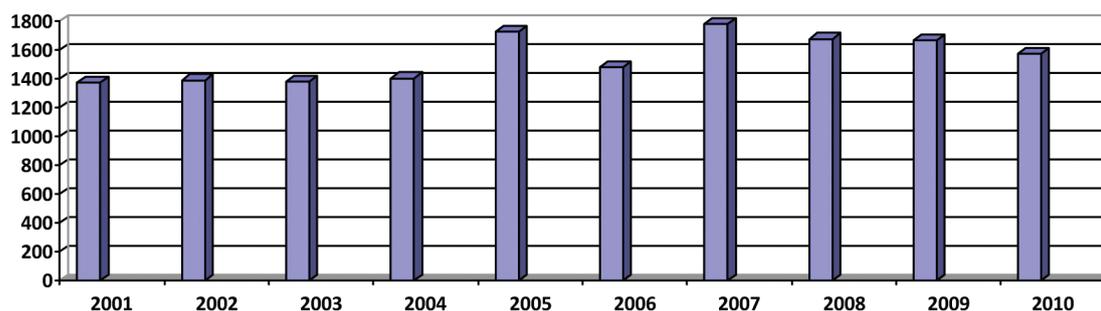


РИС. 2. ДИНАМИКА ДТП В ТАДЖИКИСТАНЕ

Результаты и их обсуждение. По результатам проведённого исследования в качестве основных факторов риска увеличения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) следует рассматривать прогрессирующее увеличение количества автомобильного транспорта (рис. 1).

Как видно из рисунка 1, начиная с 2003 года, в Таджикистане отмечается прогрессирующее увеличение количества транспортных средств, основная часть которых составляет изношенный легковой транспорт без специальных защитных средств. В динамике в 2010 году по сравнению с 2003 годом отмечается увеличение количества транспортных средств на 63,4% (соответственно 357869 и 218677 единиц).

Это обстоятельство, в свою очередь, способствовало увеличению количества ДТП, частота которых в динамике в 2007 году по сравнению с 2001 годом возросла на 29,3% (соответственно 1775 и 1373 случаев) (рис. 2).

Учитывая возрастание роли травматизма, в том числе и ДТП, нами были предложены комплексные меры по профилактике травматизма и совершенствованию оказания медицинской помощи при травмах и последствиях. В основе предложенных мер лежит комплексный межсекторальный подход с участием ГАИ МВД Республики Таджикистан, Министерства транспорта, Комитета по радио и телевидению и других министерств. Эти рекомендации легли в основу утверждённой Правительством

Национальной программы «Профилактика травматизма и совершенствование медицинской помощи при травмах и их последствиях в Республике Таджикистан на 2010-2015 годы». С целью усиления межсекторального взаимодействия при Министерстве здравоохранения был создан Координационный совет с участием всех заинтересованных министерств и ведомств. Исходя из этих предпосылок, чтобы проследить влияние предложенных мер на динамику основных показателей ДТП, вначале приводим разработанные нами профилактические мероприятия:

- максимальная координация служб скорой и неотложной помощи, ГАИ и эксплуатации дорог;
- организация мобильных бригад скорой помощи, оснащённых необходимым оборудованием и оперативной связью с постами ГАИ и близлежащими стационарами;
- усиление работы по дополнительному строительству и реконструкции инфраструктуры дорог в крупных городах страны (Душанбе, Худжанд, ГБАО, Курган-Тюбе).
- усиление профилактических мероприятий с учётом применения оборудования безопасности (ремни, шлемы и оборудование для перевозки детей);
- внедрение обучающих программ по оказанию первой медицинской помощи при травмах в школьных программах и программах вузов;
- усиление профилактической работы среди населения по предупреждению ДТП и оказанию медицинской помощи при них;

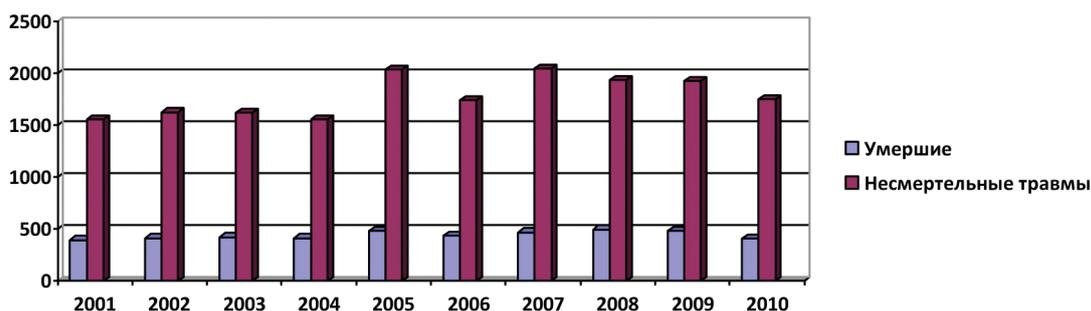


РИС. 3. ДИНАМИКА КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАВМАТИЗМА

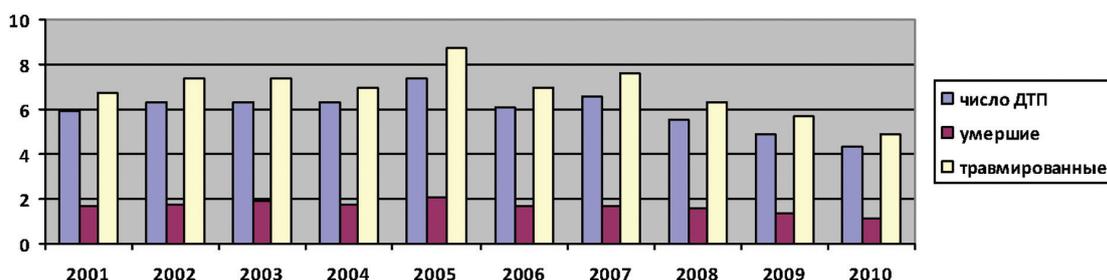


РИС. 4. ДИНАМИКА КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДТТ НА 1000 ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

- внедрение обучающих программ для экстренных служб и лиц, участвующих при оказании медицинской помощи при ДДП;
- усиление профилактических мероприятий по соблюдению правил дорожного движения и безопасного поведения участников дорожного движения, а также усиление контроля и ужесточение мер административного наказания при нарушении правил дорожного движения;
- совершенствование системы оказания догоспитальной и стационарной помощи в соответствии с международными стандартами;
- внедрение международных стандартов диагностики и лечения травм и их последствий;
- усиление реабилитационного компонента при оказании медицинской помощи при травмах и их последствиях;
- возрождение санитарной авиации при оказании медицинской помощи.

Основные тенденции при анализе ключевых показателей ДТТ характеризуются снижением удельного веса умерших и травмированных за 2009-2010 годы на фоне нарастания общего числа транспортных средств (рис. 3).

Как видно из рисунка 3, в 2009-2010 годы, в результате внедрения в практику предложенных комплексных мероприятий по профилактике ДТТ и совершенствованию медицинской помощи пострадавшим при ДДП, отмечается позитивная тенденция в сторону снижения удельного веса как ДДП, так и абсолютного количества умерших и несмертельных травм. В частности, в 2010 году по сравнению с 2008

годом отмечается снижение удельного веса летальности на 17,7% и несмертельных травм на 9,7%. Эти данные отражают общую тенденцию изучаемого явления. С целью получения сопоставимых данных нами вычислены ключевые показатели ДТТ на 1000 транспортных средств (рис. 4).

Как видно из рисунка 4, в Таджикистане, начиная с 2001 года до 2005 года, отмечается неуклонный рост ДДП. Этот рост сопровождался увеличением числа несмертельных травм при относительно высоких, но стабильных цифрах летальности. В 2006-2007 годы показатели летальности и несмертельных травм по сравнению с 2001-2005 годами несколько снизились, хотя в 2007 году они были выше, чем в 2006 году. В результате предпринятых профилактических мер, несмотря на увеличение количества транспортных средств, начиная с 2008 года, отмечается тенденция в сторону уменьшения удельного веса летальности и несмертельных травм.

Результаты проведённой работы свидетельствуют об относительно высоком удельном весе летальности при ДТТ среди детей (табл. 1).

Как видно из таблицы 1, в 2008-2010 годы удельный вес детского травматизма в структуре ДТТ колебался от 19,5% до 20,5%. Установлено, что в результате усиления профилактической работы за эти годы отмечается снижение удельного веса летальности среди детей школьного возраста от 12,3% до 10,7%. В то же время этот показатель среди детей дошкольного возраста, основная часть которых составляет неорганизованные группы, возрос с 7,2% до 11,6%.



ТАБЛИЦА 1. СТРУКТУРА И ДИНАМИКА ЛЕТАЛЬНОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВОЗРАСТА

Возраст умерших, в годах	2008		2009		2010	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
До 7	36	7,2	43	8,9	38	9,3
7-16	61	12,3	56	11,6	44	10,7
>16	400	80,5	383	79,5	329	80,0
Итого:	497	100,0	482	100,0	411	100,0

ТАБЛИЦА 2. СТРУКТУРА И ДИНАМИКА НЕСМЕРТЕЛЬНЫХ ТРАВМ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВОЗРАСТА

Возраст травмированных, в годах	2008		2009		2010	
	Абс.	%	Абс.	%	Абс.	%
До 7	132	6,8	143	7,4	134	7,7
7-16	358	18,5	301	15,6	279	16,0
>16	1445	74,7	1480	77,0	1335	76,3
Итого:	1935	100,0	1924	100,0	1748	100,0

ТАБЛИЦА 3. ДИНАМИКА ДТП НА 1000 ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Регионы	Количество ДТП на 1000 транспортных средств		
	2008	2009	2010
г.Душанбе	9,4	8,4	7,2
Согдийская область	3,9	3,4	2,8
Хатлонская область	5,2	4,9	4,8
ГБАО	5,3	6,4	4,6
РРП	6,0	5,3	4,5
По республике	5,5	4,9	4,3

Как видно из таблицы 2, в структуре несмертельных травм за 2008-2010 годы удельный вес детей составил от 23,0% до 25,3%. При дифференцированном анализе в динамике отмечается увеличение удельного веса несмертельных травм среди детей дошкольного возраста от 6,8% до 7,7%, в то время как этот же показатель среди детей школьного возраста имел тенденцию к снижению от 18,5% до 16,0%.

Для того, чтобы идентифицировать региональные тенденции по показателям летальности и несмертельных травм, вначале приводим динамику ДДП на 1000 транспортных средств (табл. 3).

Как видно из таблицы 3, в целом, как на уровне страны, так и в отдельных регионах, в 2009-2010 годы отмечается тенденция в сторону уменьшения числа ДДП на 1000 транспортных средств.

Результаты проведенного исследования свидетельствуют о снижении удельного веса летальности и несмертельных травм в 2009-2010 годы в целом на уровне страны, так и в отдельных регионах. В то же время, несмотря на эту позитивную тенденцию, имеет место разнонаправленный характер удельного веса этих показателей в различных регионах страны (табл. 4 и 5).

Как видно из таблицы 4, в результате внедрения предложенных мер, в целом, как на уровне страны, так и в отдельных регионах, за исключением ГБАО, отмечается снижение удельного веса летальности в результате ДТП.

В отличие от динамики летальных исходов, при анализе частоты несмертельных травм на 100 тыс. населения на фоне снижения этого показателя по стране и в большинстве регионов отмечается истинный прирост этого показателя в Хатлонской области и ГБАО в 2009 году (табл. 5).



ТАБЛИЦА 4. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ДИНАМИКИ ЛЕТАЛЬНЫХ ИСХОДОВ НА 100 ТЫС. НАСЕЛЕНИЯ

Регионы	Динамика летальности		
	2008	2009	2010
г.Душанбе	7,3	7,9	5,1
Согдийская область	7,7	6,1	4,8
Хатлонская область	5,9	5,4	5,6
ГБАО	7,8	16,4	15,0
РРП	6,8	6,8	5,0
По республике	6,8	6,5	5,4

ТАБЛИЦА 5. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ДИНАМИКИ НЕСМЕРТЕЛЬНЫХ ТРАВМ НА 100 ТЫС. НАСЕЛЕНИЯ

Регионы	Динамика несмертельных травм		
	2008	2009	2010
г.Душанбе	68,4	65,4	54,6
Согдийская область	22,5	19,1	19,8
Хатлонская область	16,5	19,9	16,6
ГБАО	22,0	30,5	22,3
РРП	30,8	30,4	23,3
По республике	26,5	25,8	23,2

Нами также проведён анализ основных факторов риска ДТТ, связанных с нарушением правил дорожного движения и употреблением алкоголя и их влияние на частоту летальности и несмертельных травм. В стране за 2008-2010 годы количество ДТП, связанных с употреблением алкоголя, снизилось на 37,3% (с 67 случаев до 42), летальность – на 65,2% (с 23 человек до 8) и несмертельные травмы – на 44,2% (с 86 до 48 человек). За этот же период количество ДТП, связанных с нарушением скорости дорожного движения, возросло на 7,1% (с 599 до 642 случаев), летальность снизилась на 5,7% (с 209 человек до 197) и число несмертельных травм возросло на 7,1% (с 675 до 723 человек).

Таким образом, в Таджикистане наблюдается возрастание роли факторов риска развития дорожно-транспортного травматизма, которые связаны с прогрессирующим увеличением количества автомобильного парка, преимущественно за счёт устаревших моделей без защитных средств, преобладанием горного рельефа, природно-климатическими особенностями и интенсивным строительством новых дорог. Несмотря на это, реализация комплексных профилактических мер с акцентированием внимания на межсекторальный подход и совершенствование системы оказания медицинской помощи при травмах позволили в динамике существенно снизить удельный вес летальности и несмертельных травм при дорожно-транспортном травматизме.

ЛИТЕРАТУРА

1. Корж Н.А. Дорожно-транспортный травматизм в Украине и его особенности на современном этапе /Н.А.Корж, В.А.Танькут, В.А.Радченко // Актуальные вопросы повреждений: матер. науч. практ. конф. травм. - М. - 2003. - С.32
2. Carlos V.R. Operative management of injuries /V.R. Carlos // J.Front Line Surg. - 2011. -N.10. - P. 129-140
3. Леонов С.А. О некоторых особенностях травматизма в Российской Федерации / С.А.Леонов, Е.В.Огрызко, Н.М. Зайченко // Аналитический вестник. - 2009. - №3. - С. 1-7
4. Management of hemorrhage in severe pelvic injuries /H.C.Jeske [et al.] // J. Trauma. -2009. -N.6. - P.45-47
5. Здоровье населения и деятельность учреждений здравоохранения: ежегодный сборник (за 2001-2010 гг.). Душанбе
6. Раззаков А.А. Состояние и перспективы развития травматолого-ортопедической помощи в Таджикистане /А.А.Раззаков [и др.]// Актуальные вопросы клинической медицины: сбор. статей. - Душанбе. - 2009. - С.266-272



Summary

Prevention of road traffic injuries in Tajikistan

N.F. Salimov, A.A. Razzakov

Chair of Traumatology and Orthopedics Avicenna TSMU

Multifactorial analysis of the dynamics and trends of road traffic injury revealed risk factors for this events in Tajikistan. In particular, if the number of vehicles in 2001 was 231,336 units, in 2010 - it grew by 54.5% (357,869 units). With the reduction alcohol-related gravity of traffic injuries, in the country noted increasing of vehicles to 10.7% due to speeding and other traffic violations.

Taking into account revealing patterns and recommendations for practical health WHO proposed a set of measures for the prevention of road traffic injuries and improve medical care for victims of road traffic accidents. Despite the increasing role of risk factors, the implementation of proposed measures reduce in 2010, the proportion of mortality by 17.7% and non-fatal injuries by 9.7% compared with 2008.

Key words: injury, road traffic injuries, road traffic accidents, the fatality rate of injuries, injury prevention

АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ:

Раззаков Абдували Абдухамитович –
заведующий кафедрой травматологии и ортопедии ТГМУ;
Таджикистан, г. Душанбе, пр. И. Сомони, 59; E-mail: rfiruz@mail.ru