



## Дети в ДТП

Над темой номера  
работал



Тимур  
ФАТХОВ<sup>1</sup>

### Быстрое снижение смертности и травматизма детей на дорогах России в последние годы застопорилось

Детский травматизм в России, связанный с дорожно-транспортными происшествиями, - важная тема, обсуждаемая и в профессиональной среде, и в СМИ, и все же, как нам кажется, недооцененная. Только за последние 15 лет – за 1998 – 2012 годы, по официальным данным, возможно, преуменьшенным, в России погибло вследствие ДТП свыше 21 тысячи детей в возрасте до 16 лет. До 2004 года число ежегодно погибающих в ДТП детей оставалось, в среднем, на уровне 4000 в год, затем оно начало снижаться. Однако в последние годы это снижение приостановилось (рис. 1).

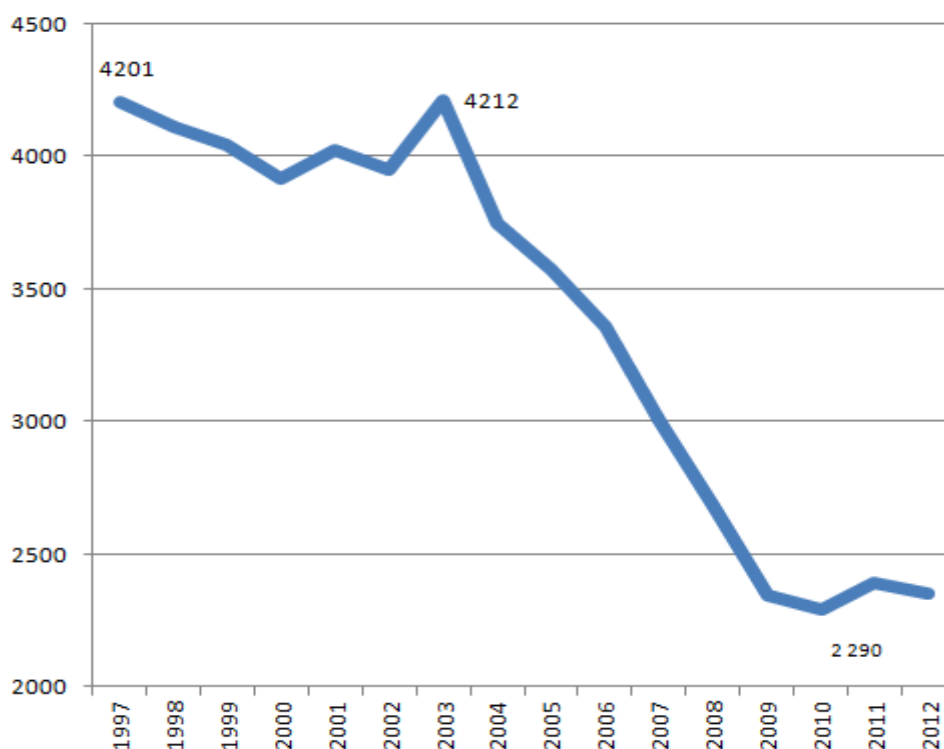


Рисунок 1. Число детей и подростков до 18 лет, погибших в ДТП в России в 1997-2012 годах

При этом следует иметь в виду, что намного большее число детей, пострадавших в ДТП, хотя и остались живы, получили травмы той или иной степени тяжести, многие из них на всю жизнь остались калеками. Общее число раненных в ДТП снижалось медленнее числа погибших, соответственно увеличивалось отношение числа несмертельных исходов ДТП к числу смертельных исходов (рис. 2).

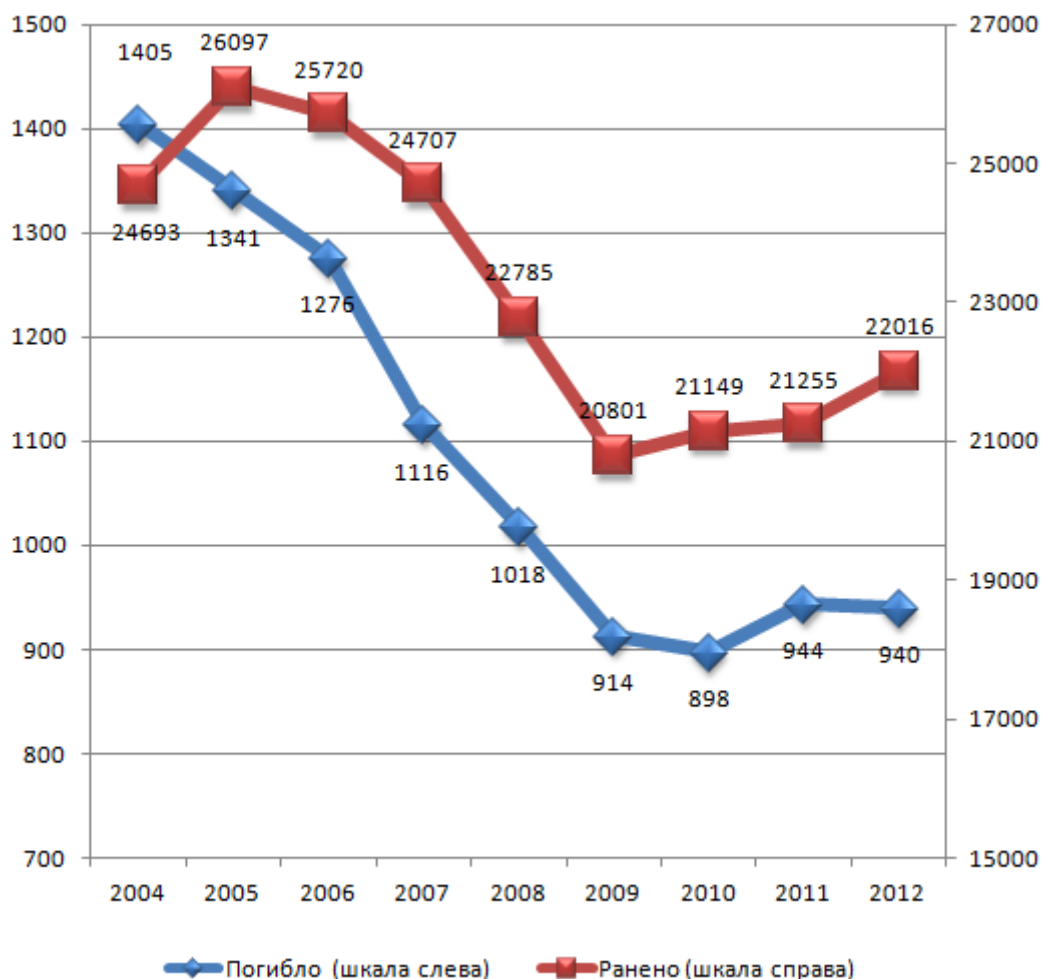


Рисунок 2. Число погибших и раненных в ДТП в возрасте до 16 лет, по данным ГИБДД, 2004-2012 гг.

Источник: ГИБДД

Если в 2004 г. на одного погибшего в ДТП приходилось, примерно, 18 раненных, но оставшихся в живых детей, то в 2012 г. это отношение превысило 23. В 2012 году в России произошло 20879 ДТП с участием детей, в них погибло 940, и было ранено 22016 детей в возрасте до 16 лет.

Среднегодовое снижение смертности детей в ДТП в 2004-2010 годах составило 7,1%, что можно считать очень хорошим показателем. По имеющимся данным сложно сказать, что явилось причиной столь стремительного падения детской смертности. Возможно, это результаты мероприятий, которые реализовывались в ходе «Федеральной целевой программы 2006-2012», это снижение могло быть вызвано и влиянием изменений возрастной структуры детского

населения, а может быть и какими либо другими факторами. Непросто ответить и на вопрос, почему после 2009 года это снижение прекратилось. В какой-то мере это может быть связано с изменением правил учета смертности от ДТП. До 2009 года в России в учет погибших от ДТП включались пострадавшие в ДТП, умершие в течение 7 дней после происшествия. С 2009, в соответствии с международной практикой, этот срок увеличен до 30 дней.

Обращает на себя внимание, что рост смертности в ДТП в последние годы затронул, прежде всего, самых маленьких детей, у детей старше 6 лет он не был столь выраженным либо вообще не наблюдался (рис. 3).

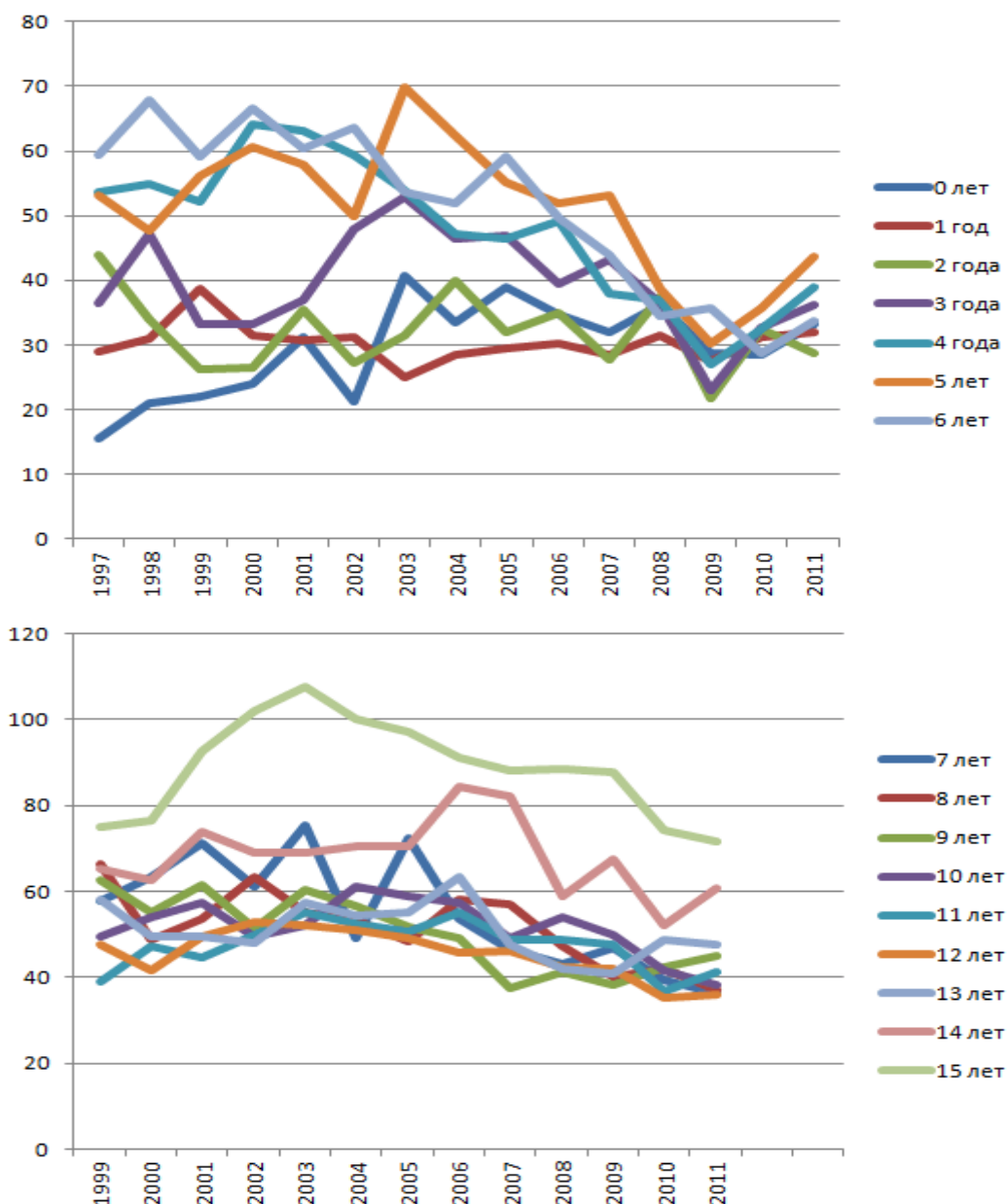


Рисунок 3. Возрастные коэффициенты смертности детей в ДТП, на 100000 детей соответствующего возраста

## В снижении смертности детей от ДТП Россия сильно отстает от других стран

Несмотря на снижение в 2000-е годы, смертность детей вследствие ДТП все еще очень высока, намного выше, чем в западных странах с более высоким, чем в России, уровнем автомобилизации.

На рис. 4 представлены результаты расчетов возрастного коэффициента смертности для группы 0-14 лет в России и некоторых странах мира. В качестве источника статистической информации использована База данных ВОЗ о детализированных причинах смерти. Эта База содержит информацию об абсолютных числах умерших по полу и пятилетним возрастным группам. Воспользовавшись этими данными, можно рассчитать возрастной коэффициент смертности для группы 0-14 лет с 1980 по 2010 год.

Данные о смертности вследствие ДТП в России имеются с 1980 года. Для расчета коэффициента с 1956 по 1979 год использовались данные о смертности при всех транспортных происшествиях с учетом поправочного коэффициента 0,9, т.к. в структуре всех транспортных происшествий на ДТП приходится около 90% всех смертельных случаев.

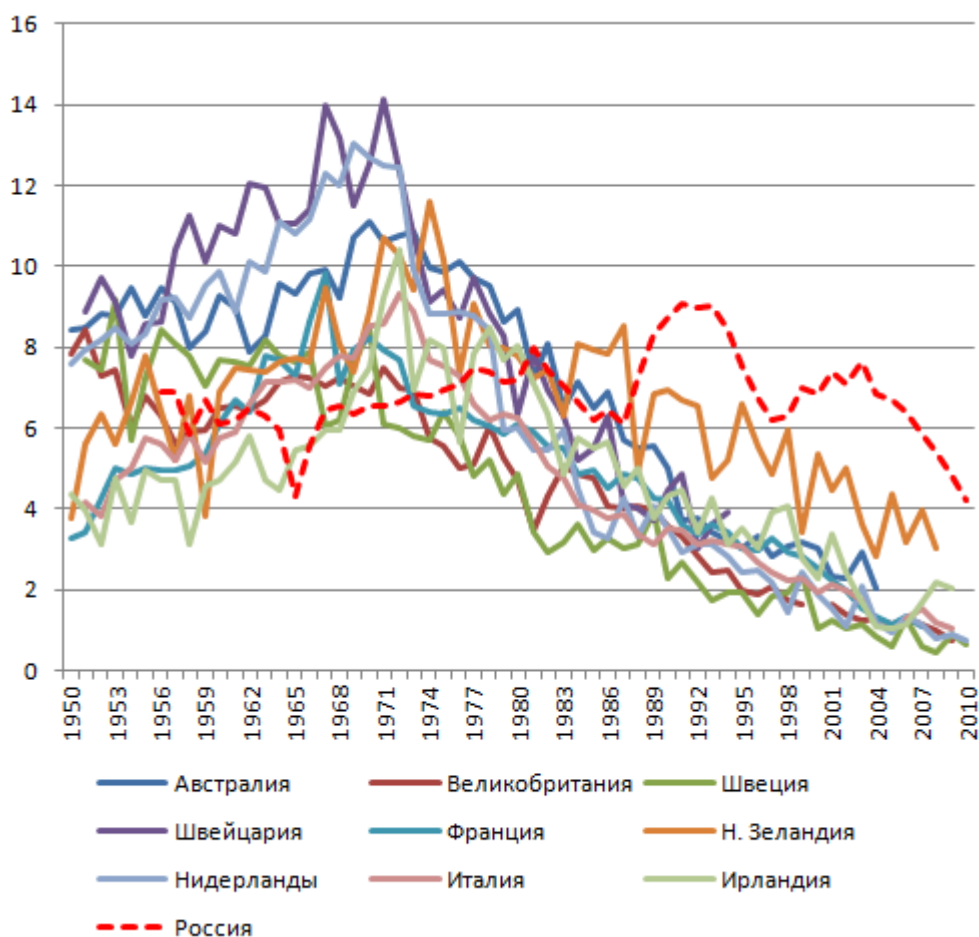


Рисунок 4. Возрастные коэффициенты смертности детей от ДТП в России и некоторых странах мира в 1950-2010 годах (число умерших на 100000 населения в возрасте 0-14 лет)

На рис. 4 видно, что западные страны тоже пережили рост смертности от ДТП в детских возрастах, с 1950 года до конца 1960-х годов она увеличивалась. Тогда в Европе фиксировались очень высокие показатели - например, в Швейцарии – 14 погибших на 100000 детского населения (1967 год), 13,1 на 100000 детского населения в Нидерландах (1969 год), 11,6 в Новой Зеландии (1974 год). В России возрастной коэффициент смертности вследствие ДТП в группе 0-14 лет никогда не достигал такого уровня, максимальное значение показателя в России составило 9,1 на 100000 детского населения в 1991 году. Но с конца 1960-х годов западным странам удалось переломить тенденцию, и на протяжении последующих тридцати лет шло поступательное снижение смертности детей от ДТП.

В России события развивались по-иному. С середины 60-х годов, с отставанием примерно в 15 лет от развитых стран, в России происходит рост возрастного коэффициента смертности детей от ДТП. С 1981 по 1987 год наблюдалось первое падение этого коэффициента с 8 до 6,1 на 100000 детского населения, после чего падение сменилось подъемом и достигло исторического максимума в 1991 году. Падения, подобные имевшим место в 1981-1987 годах, наблюдались в России также в 1991-1997 и в 2003-2010 годах (рис. 5).

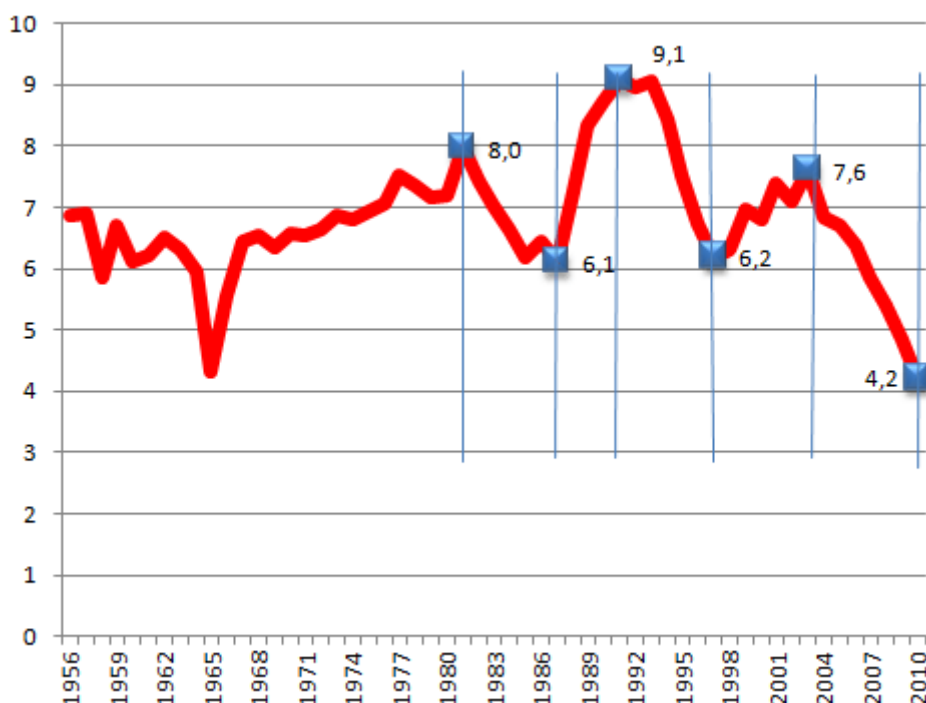
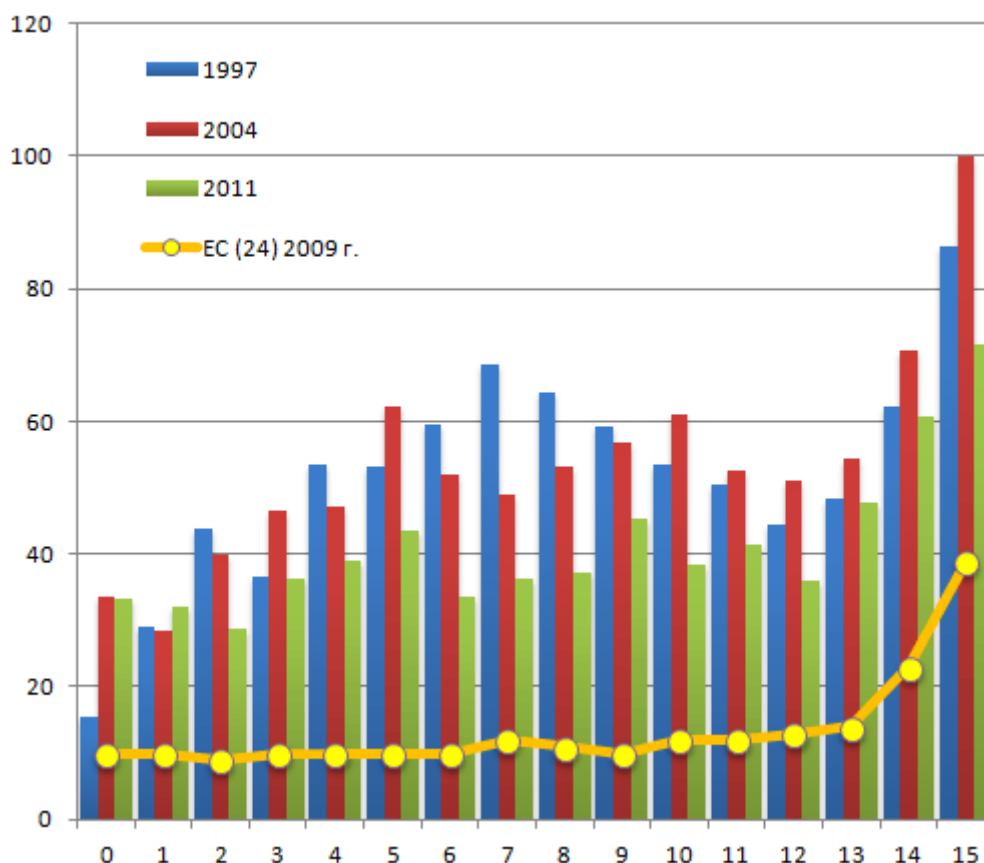


Рисунок 5. Коэффициент смертности от ДТП в возрасте 0-14 лет в России

Источник: ВОЗ, Базы данных о детализированных причинах смерти.

Отставание России от стран Западной Европы остается значительным (рис. 6). Относительные показатели смертности в России, в зависимости от возрастной группы, в три и более раз превышают среднеевропейские.

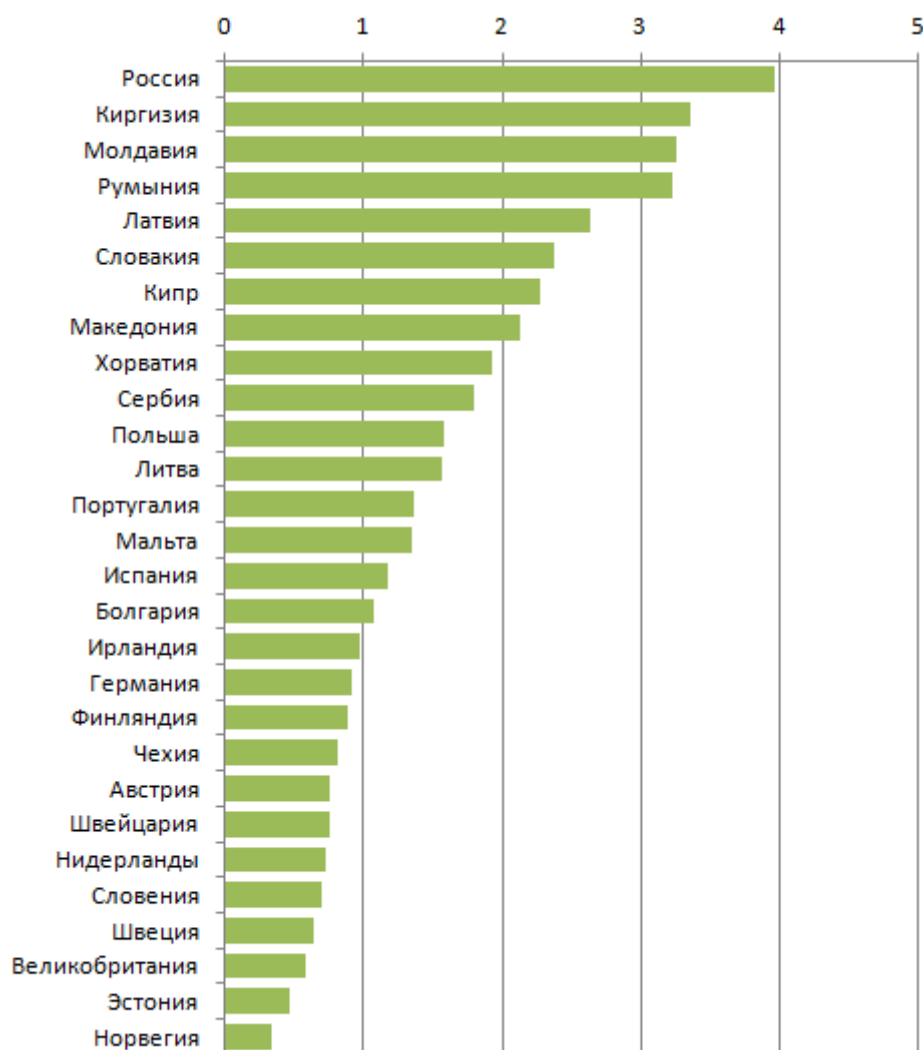


**Рисунок 6 . Число погибших детей на млн населения соответствующего возраста по однолетним возрастным группам в России в 1997, 2004, 2012 годах и ЕС-24\* в2009 году**

\*ЕС-24 – Бельгия, Чехия, Дания, Германия, Ирландия, Греция, Испания, Франция, Италия, Люксембург, Нидерланды, Австрия, Польша, Португалия, Румыния, Словения, Финляндия, Швеция, Великобритания

*Источник:* ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011».

Стандартизованный коэффициент смертности (СКС), который не подвержен влиянию возрастной структуры населения, в возрастной группе 0-14 лет, в России намного выше, чем в странах Европы. Он почти в 8 раз выше, чем в Норвегии, Эстонии или Великобритании (рис. 7).



**Рисунок 7. Стандартизованный коэффициент смертности в возрастной группе 0-14 лет в России и странах ЕС в 2010 году на 100 000 населения**

*Источники:* по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД, ВОЗ, База данных «Здоровье для всех» (HFA-DB)

Вызывает большой интерес цикличность изменений детской смертности от ДТП, падение сменяется ростом примерно каждые 10 лет. Очень похожая динамика возрастных коэффициентов смертности от ДТП наблюдается и в других возрастных группах. Также стоит отметить схожесть динамики возрастных показателей смертности от ДТП с динамикой смертности от других внешних причин.

Сегодня многие исследователи полагают, что одним из ключевых факторов, определяющих высокую смертность на дорогах, является высокий уровень потребления алкоголя. Статистика ГИБДД о количестве погибших по вине пьяных водителей с 2004 по 2011 год показывает схожесть в динамике данного показателя с динамикой общего числа погибших и общего числа погибших детей от ДТП (рис. 8).

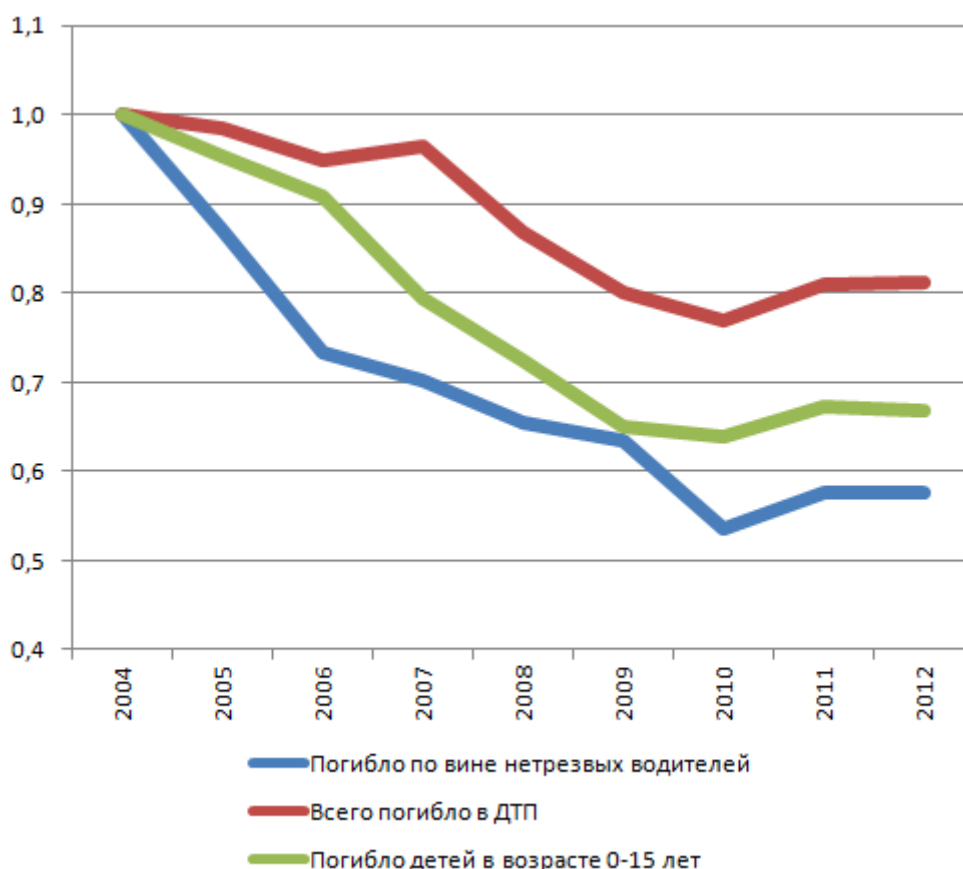


Рисунок 8. Синхронные изменения числа погибших по вине нетрезвых водителей и общего числа погибших от ДТП в 2004-2012 годах (2004 = 1)

Источник: ГИБДД.

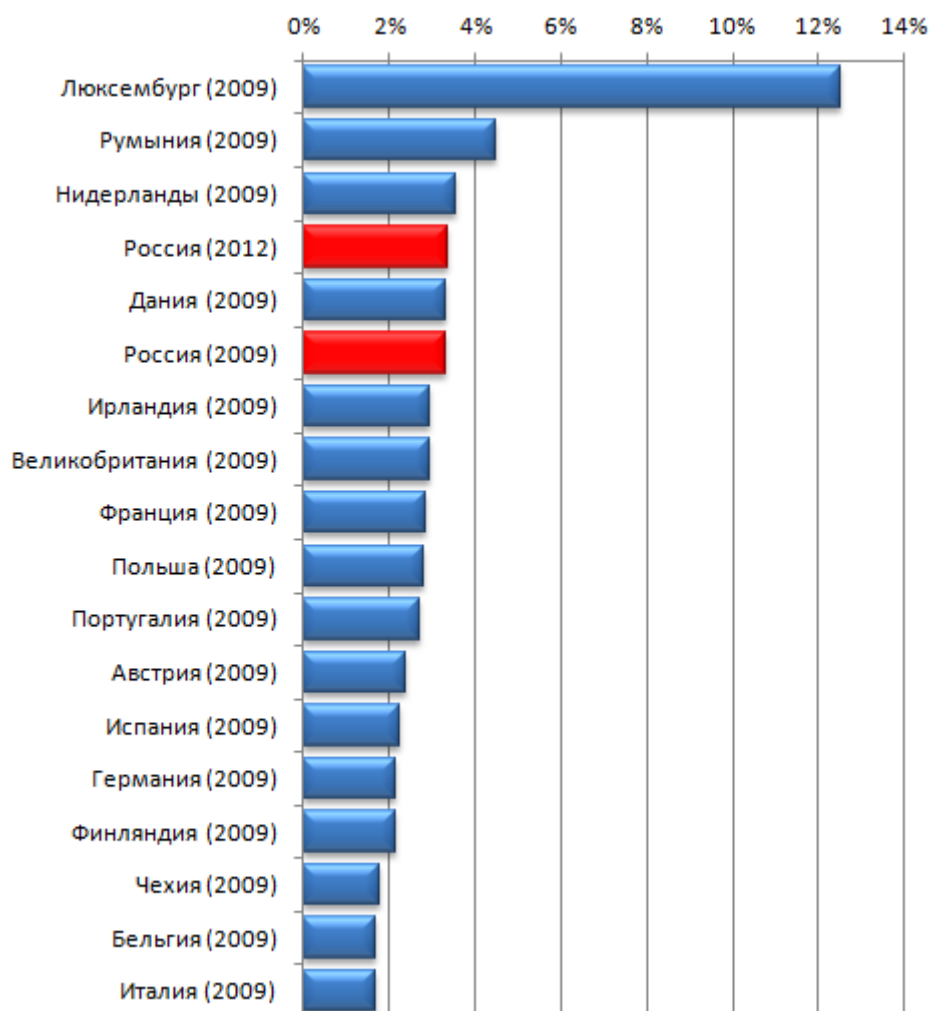
С 2010 года с ростом числа погибших по вине пьяных водителей, синхронно росло и общее число погибших, и число погибших детей. Но объясняет ли алкогольный фактор основные тенденции в смертности от ДТП – сказать сложно, т.к., по тем же данным ГИБДД, алкогольный фактор определяет очень небольшую часть смертности в ДТП, всего 7,4% от всех смертельных случаев в 2012 году. В большинстве развитых стран, при более низкой смертности от ДТП, влияние алкогольного фактора намного выше, чем в России (США – более – 30%, Новая Зеландия – 31%, Австралия – 30%, Нидерланды – 25%), и именно этот аргумент придает в этих странах особое значение борьбе с потреблением алкоголя водителями автотранспорта как важному направлению обеспечения дорожной безопасности. В России, к сожалению, эта безусловно необходимая борьба ведется таким образом, что отвлекает внимание от других проблем обеспечения безопасности на дорогах, а без их решения смертность от ДТП будет оставаться высокой даже если удастся добиться стопроцентной трезвости водителей.

### По вкладу смертности детей в общую структуру смертности от ДТП Россия сопоставима с другими странами

Если говорить о вкладе детской смертности в общую структуру смертности от ДТП, то здесь Россия схожа со многими развитыми странами, хотя они, в свою очередь, тоже значительно



различаются между собой по этому показателю. Так, если в Люксембурге в 2009 году доля детей составила 12,5% от общего числа погибших от ДТП, то в Италии всего 1,7%. И все же вклад детской смертности в общую структуру смертности от ДТП в России выше, чем в большинстве европейских стран, она находится в верхней части списка стран, ранжированных по убыванию этого показателя (рис. 9).



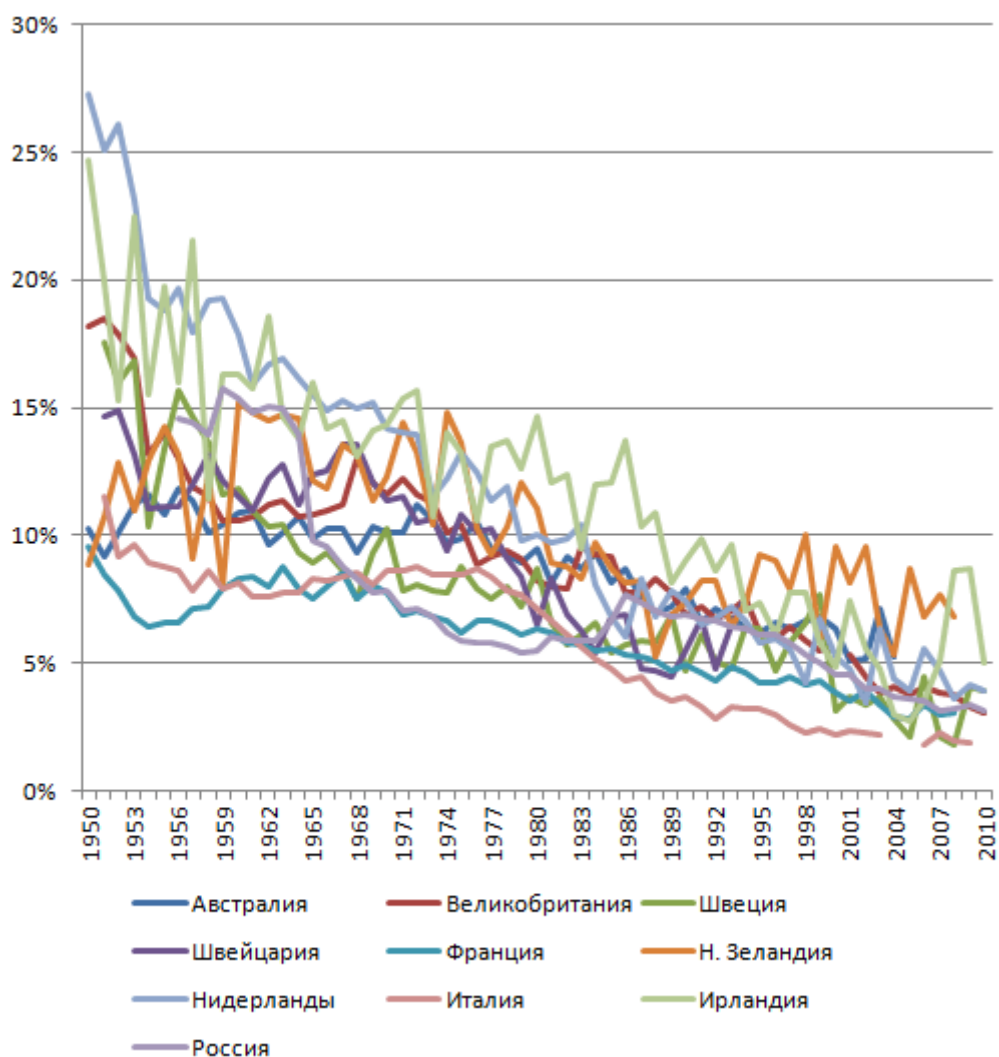
**Рисунок 9. Доля детской смертности в общей структуре смертности от ДТП в России и некоторых странах Европы**

*Примечание:* Последние данные для европейских стран – 2009 год.

*Источники:* по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

Основная общемировая тенденция – сокращение доли детей в общей структуре погибших от ДТП. В 1950-е годы доля детской смертности от ДТП составляла 27% в Нидерландах, 25% в Ирландии, 18% в Великобритании. В России исторический максимум был достигнут в конце 1950-х годов и составил почти 16%, после чего, так же, как в других странах, происходило снижение доли

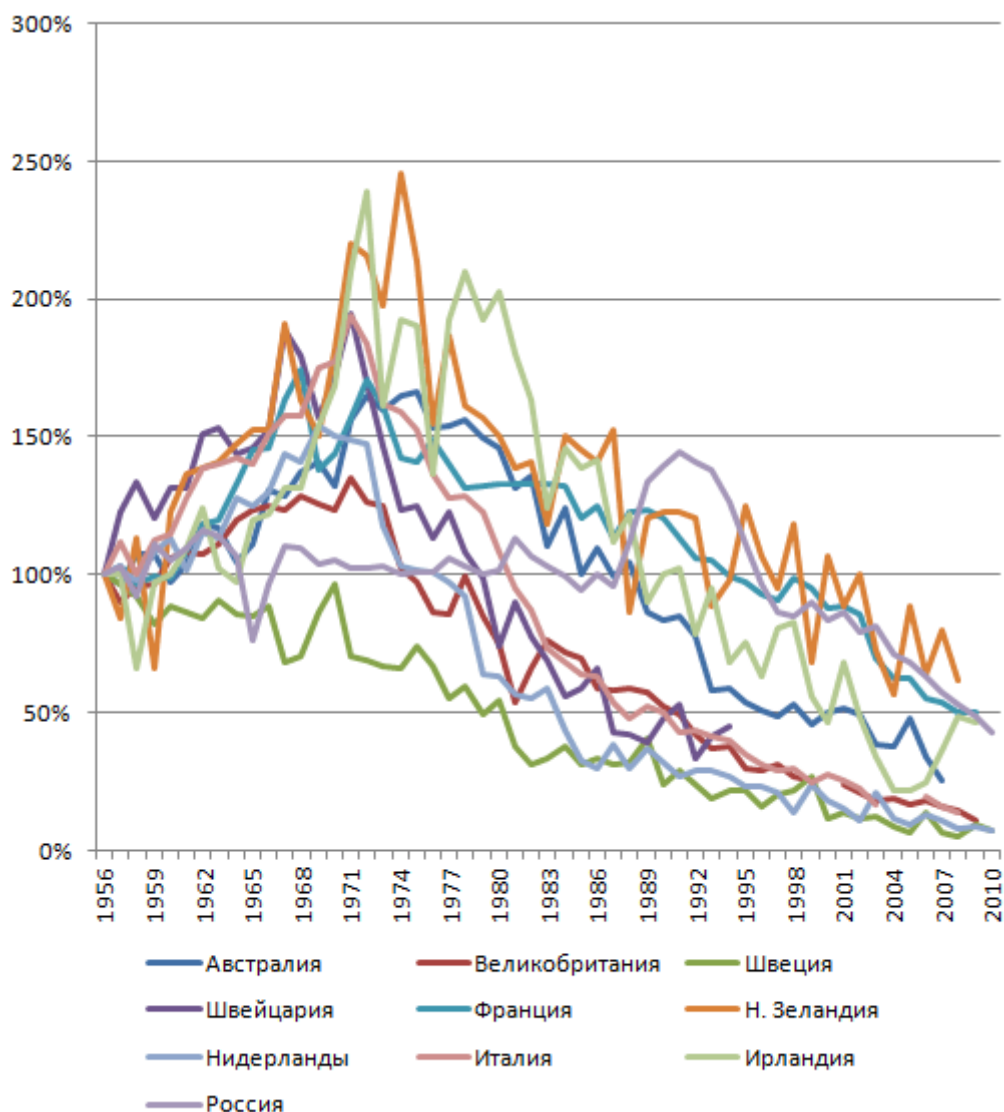
погибших детей в общей структуре, погибших от ДТП. В 2010 году доля детей в возрасте 0-14 лет, погибших в ДТП, составила в России 3,17% от общего числа погибших (рис. 10).



**Рисунок 10. Доля детей в общей структуре смертности от ДТП в России и некоторых странах мира в 1950-2010 годах**

*Источник:* Европейская база детализированных данных о смертности (DMDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.

Относительные ежегодные изменения числа смертей от ДТП представлены на рис. 11. Если принять показатель 1956 года за базовый, то можно проследить относительные изменения по отношению к этому показателю вплоть до 2010 года. В 1960-е годы в большинстве стран, представленных на графике, абсолютное число погибших в ДТП детей росло, в России же подобный рост не наблюдался. Такой рост был зафиксирован здесь в начале 1990-х годов, после чего происходило ежегодное снижение числа погибших детей, что и показывает кривая относительных изменений.



**Рисунок 11. Изменения числа смертей в возрасте 0-14 лет в России и некоторых странах мира, 1956-2010 годы (1956 = 100%)**

Источник: Европейская база детализированных данных о смертности (DMDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.

В табл. 1 приведены максимальные значения возрастного коэффициента смертности для группы 0-14 лет, которые наблюдались в некоторых странах мира. Кроме того, в таблице приведены минимальные значения того же показателя по тем же странам и рассчитан временной лаг, который потребовался для достижения минимального значения. Многим странам, для того чтобы достичь сегодняшних показателей детской смертности, потребовалось 30-55 лет. В России за 19 лет (1991-2010 годы) значение возрастного коэффициента снизилось в 2 раза, и тем не менее отставание от западных стран остается значительным. Сумеет ли Россия в ближайшие 10-20 лет сохранить такие же высокие темпы снижения и достичь таких же результатов, какие наблюдаются сегодня в развитых странах, сказать трудно.

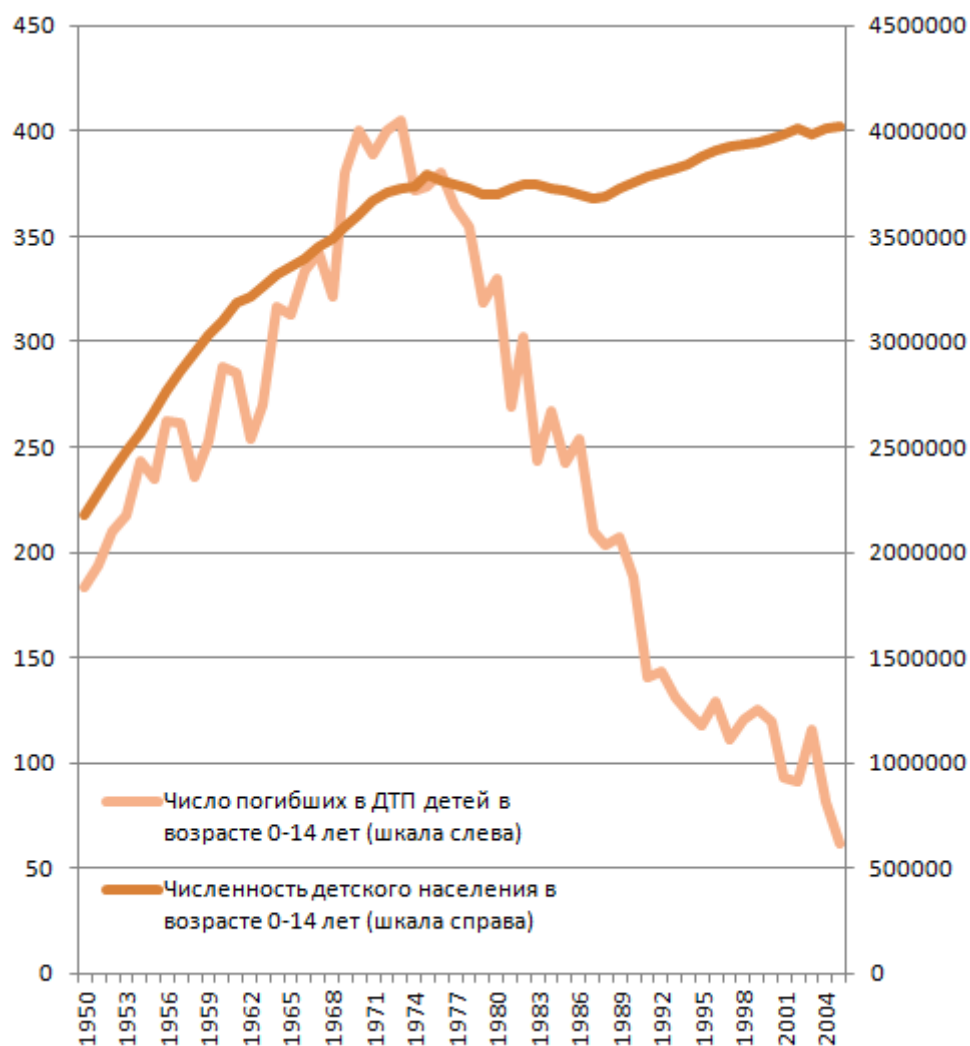
Таблица 1. Изменение коэффициента смертности детей от ДТП 1950-2010 годы, на 100000 детей в возрасте 0-14 лет

	Максимальное значение		Минимальное значение		Разница между максимальным и минимальным значениями	Число лет потребовавшееся для достижения минимального значения
	Коэффициент	Год	Коэффициент	Год		
Австралия	10,9	1973	1,5	2006	85,81%	33
Великобритания	7,5	1971	0,7	2010	90,21%	39
Швеция	9,2	1953	0,5	2008	95,04%	55
Швейцария	14,0	1967	3,0	1992	78,41%	25
Франция	8,6	1968	1,1	2008	87,33%	40
Новая Зеландия	11,6	1974	2,8	2004	75,87%	30
Нидерланды	13,1	1969	0,7	2010	94,47%	41
Италия	9,3	1972	1,1	2009	88,73%	37
Ирландия	10,4	1972	1,1	2004	89,75%	32
Россия	9,1	1991	4,2	2010	53,88%	19

Источник: Европейская база детализированных данных о смертности (DMDDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.

### Численность детского населения и число детей - жертв ДТП: есть ли связь?

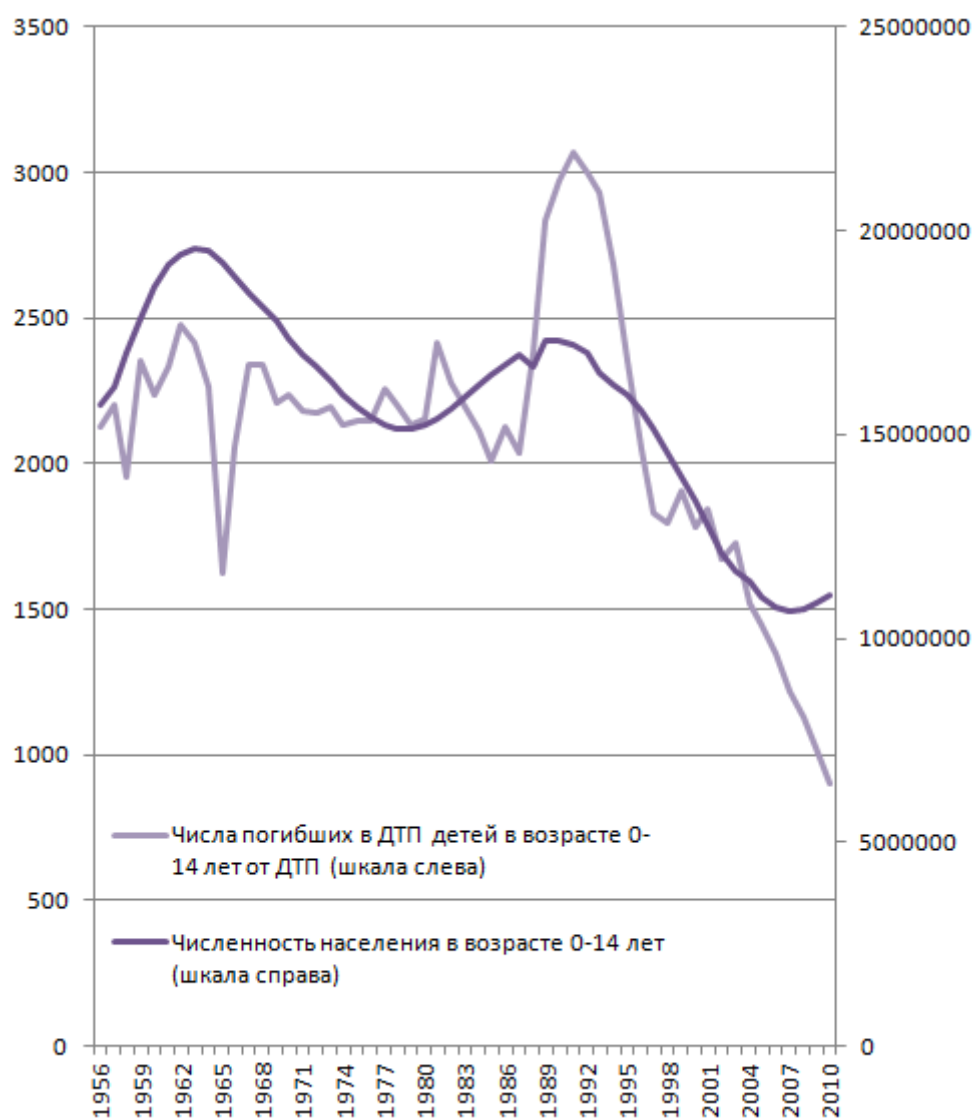
Сегодня необходимо понимание и знание того, какие факторы определяют тенденции детской смертности вследствие ДТП. В развитых странах на определенном этапе развития количество погибших детей на дорогах было тесно связано с общей численностью детского населения, с быстро растущей автомобилизацией, с неразвитостью институтов безопасности дорожного движения. Наблюдалась прямая зависимость между числом детей в общей структуре населения с числом погибших детей в ДТП. Но на определенном этапе связь становилась обратной, т.е. с увеличением численности детского населения происходило снижение абсолютных чисел погибших детей в ДТП (рис. 12). С этого момента число погибших в ДТП детей перестает зависеть от возрастной структуры населения.



**Рисунок 12. Число погибших в ДТП детей и численность детского населения в Австралии, 1950-2010 годы**

*Источник:* Европейская база детализированных данных о смертности (DMDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.

Похоже, что Россия еще не перешла в ту фазу, где возрастная структура населения перестает определять тенденции в числах погибших детей. Рис. 13 показывает, что в России число погибших в ДТП детей во многом определяется общей численностью детского населения. Почему в России не состоялся переход, который произошел в развитых странах в 70-е годы – вопрос, который требует объяснения.



**Рисунок 13. Число погибших в ДТП детей и численность детского населения в России, 1956-2010 годы**

*Источник:* Европейская база детализированных данных о смертности (DMDDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.

Построим т.н. «диаграмму рассеяния», где по одной оси отложим количество погибших в ДТП детей, а по другой общую численность детского населения для России и Австралии (рис. 14, 15). На рисунках видно, что на определенном временном этапе (70-е годы) в Австралии происходят изменения, которые полностью меняют динамику числа погибших в ДТП детей. В России подобных изменений за этот период не наблюдалось.

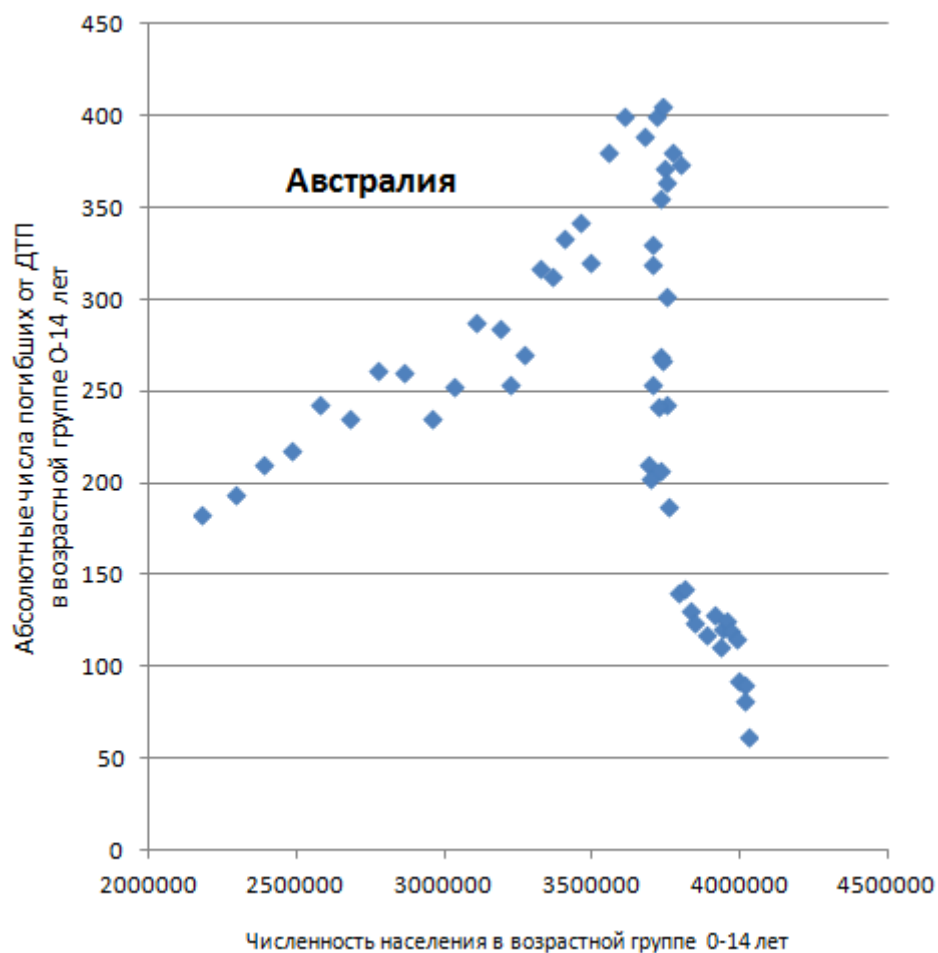
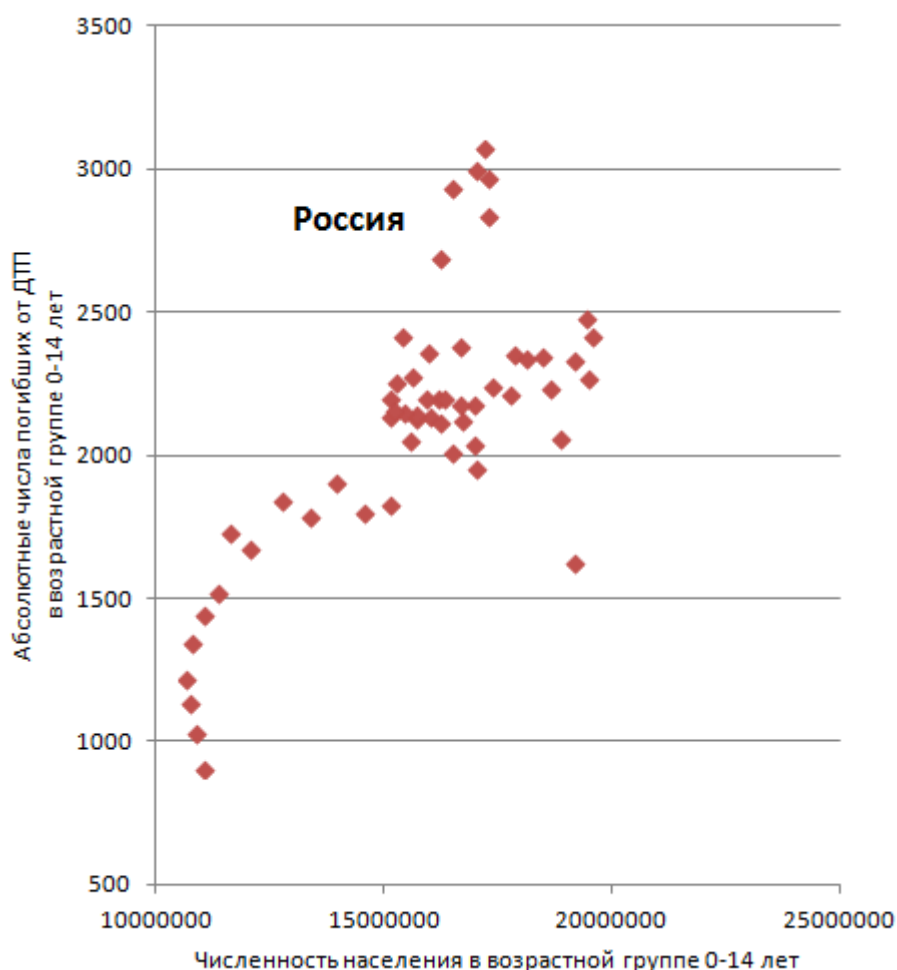


Рисунок 14. Зависимость между численностью детского населения и числами погибших в ДТП детей в Австралии, 1950-2010 годы

Источник: Европейская база детализированных данных о смертности (DMDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.



**Рисунок 15. Зависимость между численностью детского населения и числами погибших в ДТП детей в России, 1956-2010 годы**

*Источник:* Европейская база детализированных данных о смертности (DMDB). Копенгаген, Европейское региональное бюро ВОЗ.

Для того чтобы в России добиться подобных изменений, необходимо понять и осмыслить то, что происходило в других странах в середине XX века в сфере безопасности дорожного движения. Пока разорвать связь между ростом численности детского населения и числа детей – жертв транспортного травматизма в России не удалось.

### **Смертность детей от ДТП различается по возрасту и полу**

Снижение транспортного травматизма затронуло как мальчиков, так и девочек, причем мальчиков - даже в несколько большей степени (табл. 2 и рис. 16). Количество погибших мальчиков с 1997 года сократилось почти в два раза (правда, количество раненых снизилось всего на 13%). Число погибших девочек снизилось на 42%.

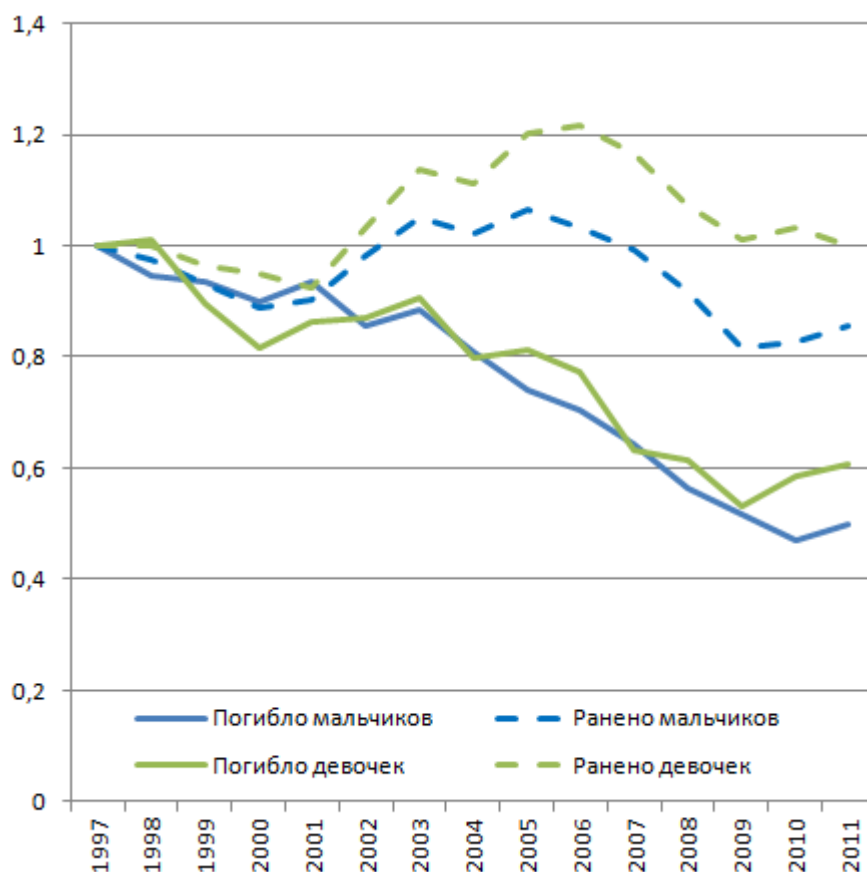


Таблица 2. Число погибших и раненых в ДТП детей\* в России по полу, 1997-2012 годы, человек

	Погибло мальчиков	Ранено мальчиков	Погибло девочек	Ранено девочек
1997	1097	14528	651	8835
1998	1038	14158	659	8825
1999	1024	13509	584	8515
2000	988	12928	532	8379
2001	1024	13125	562	8180
2002	937	14279	567	9118
2003	971	15247	590	10044
2004	886	14867	519	9826
2005	812	15468	529	10629
2006	772	14981	504	10739
2007	705	14411	411	10296
2008	619	13310	399	9475
2009	567	11859	347	8942
2010	517	12033	381	9116
2011	549	12416	395	8839
2012	562	12684	378	9332

\* 0-15 лет

Источник: ГИБДД.



**Рисунок 16. Изменение числа мальчиков и девочек в возрасте до 15 лет, погибших или раненых в ДТП, 1997-2010 годы (1997 = 1)**

Но в целом соотношение полов среди погибших в детских возрастах остается на протяжении 16 лет достаточно стабильным, примерно 60% мальчиков и 40% девочек (рис. 17).

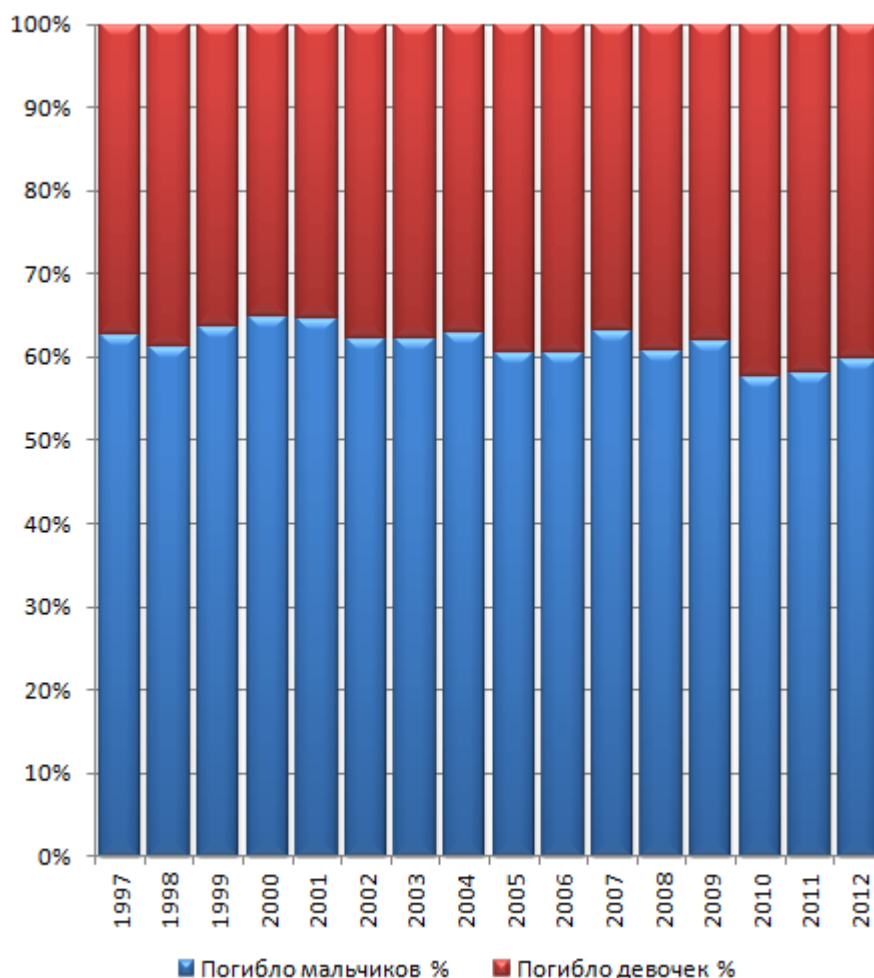


Рисунок 17. Соотношение полов среди погибших от ДТП детей, Россия, 1997-2012 годы, %

Источник: ГИБДД.

Вклад отдельных возрастных групп в детскую смертность от ДТП также различен. В целом риск оказаться жертвой ДТП нарастает с возрастом. В 2012 году, как и в предыдущие годы, группой особого риска были подростки в возрасте 15-17 лет, на них пришлось 41% общего числа смертей. Но вторая по значимости группа - 0-4 года, на которую пришлось 21% общего числа погибших - это новость 2012 года (табл. 3, рис. 18 и 19).

Таблица 3. Вклад отдельных возрастных групп общую смертность от ДТП, 1997-2012 годы

	человек				%			
	0-4	5-9	10-14	15-17	0-4	5-9	10-14	15-17
1997	258	661	635	899	10,52%	26,95%	25,89%	36,65%
1998	256	587	639	931	10,61%	24,33%	26,48%	38,58%
1999	229	549	640	1014	9,42%	22,57%	26,32%	41,69%

	человек				%			
	0-4	5-9	10-14	15-17	0-4	5-9	10-14	15-17
2000	232	483	614	1069	9,67%	20,14%	25,60%	44,58%
2001	249	465	645	1077	10,22%	19,09%	26,48%	44,21%
2002	234	413	597	1200	9,57%	16,90%	24,43%	49,10%
2003	263	432	590	1366	9,92%	16,30%	22,26%	51,53%
2004	257	368	540	1180	10,96%	15,69%	23,03%	50,32%
2005	264	374	487	1106	11,83%	16,76%	21,83%	49,57%
2006	263	337	487	997	12,62%	16,17%	23,37%	47,84%
2007	244	304	406	934	12,92%	16,10%	21,50%	49,47%
2008	266	265	339	792	16,00%	15,94%	20,40%	47,65%
2009	198	252	337	642	13,86%	17,63%	23,58%	44,93%
2010	250	257	283	602	17,96%	18,46%	20,33%	43,25%
2011	279	275	290	605	19,25%	18,98%	20,01%	41,75%
2012	297	274	263	579	21,02%	19,39%	18,61%	40,98%

Источник: ГИБДД.

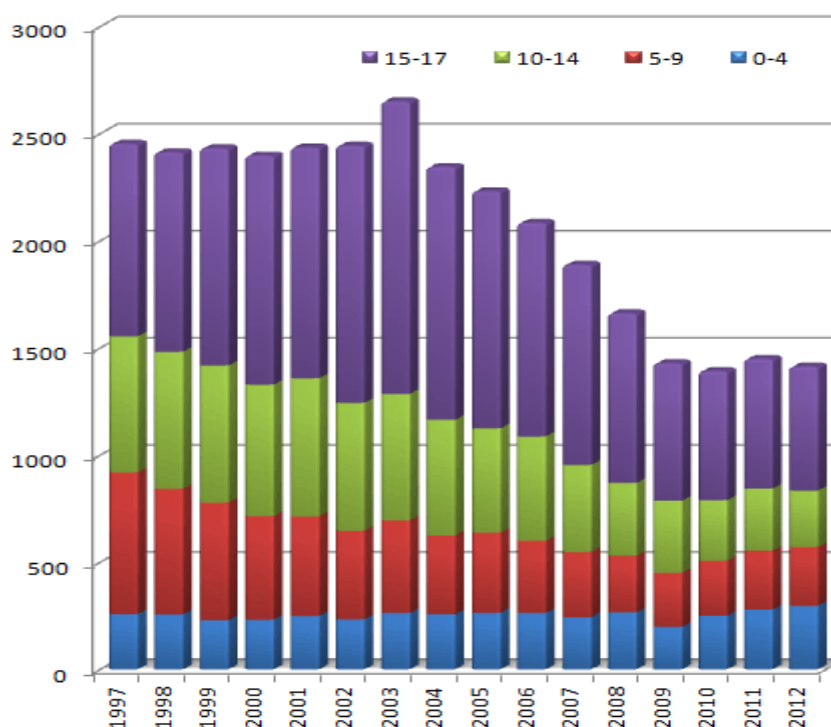
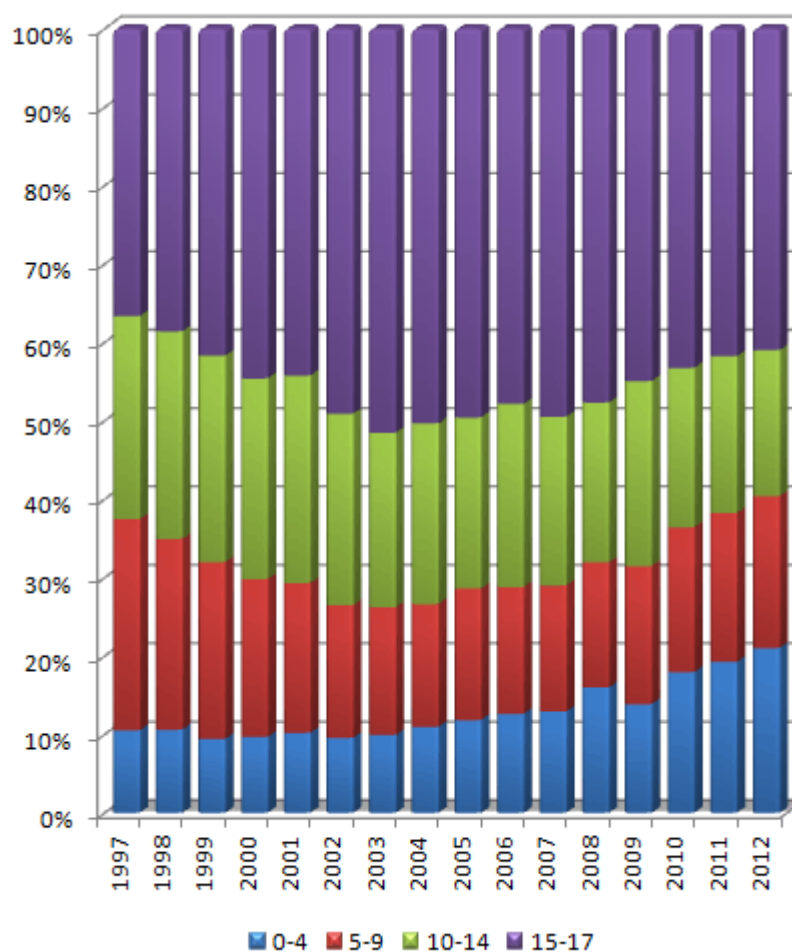
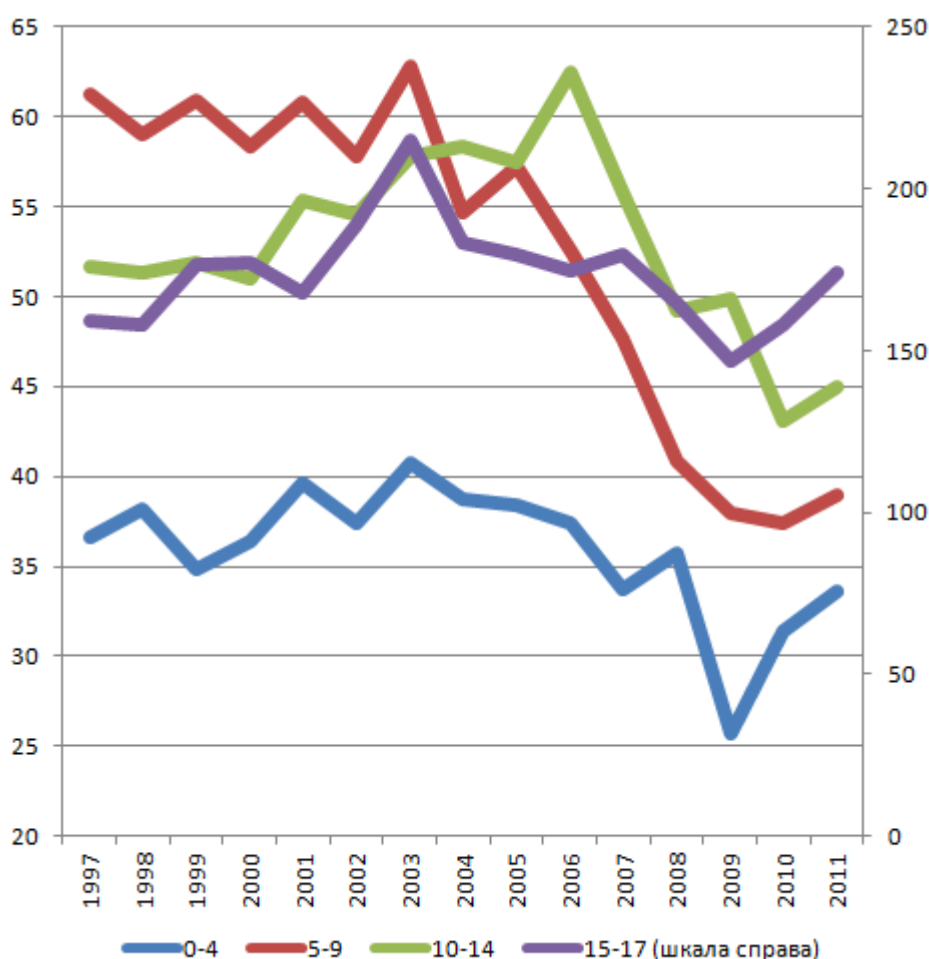


Рисунок 18. Число детей и подростков, погибших от ДТП, по возрастным группам, Россия, 1997-2012 годы



**Рисунок 19. Распределение числа детей и подростков, погибших от ДТП, по возрастным группам, Россия, 1997-2012 годы, %**

До сих пор вклад самых младших детских возрастов никогда не был столь значительным, устойчивый рост их вклада в смертность от ДТП – неприятное и заслуживающее внимания явление. Возможно, это как-то связано с ростом числа маленьких детей вследствие увеличения числа рождений в 2000-е годы. Однако увеличивается не только абсолютное число погибших малышей, не очень благоприятна и динамика возрастного коэффициента смертности для этой возрастной группы (рис. 20).



**Рисунок 20. Возрастные коэффициенты смертности от ДТП в детских возрастах, Россия, 1997-2011 годы (на 1 млн. детей в соответствующих возрастных группах)**

Источник: ГИБДД.

С 1997 по 2003 год не наблюдалось положительных тенденций в динамике возрастных коэффициентов смертности ни в одной из возрастных групп детей и подростков. Но, начиная с 2003 года, в возрастных группах 5-9 и 15-17 лет, наметились положительные изменения, коэффициент смертности стал снижаться. В возрастной группе 10-14 лет снижение немного запоздало и началось с 2006 года. В 2009 году во всех возрастных группах падение снова сменилось подъемом. Но наименьшее снижение смертности за период происходило именно в младшей возрастной группе 0-4 года, заметное снижение отмечено только в 2009 году, а последующий подъем практически свел его на нет.

### **Самое опасное время суток - вечер, среди дней недели опасны пятница и выходные**

Во всех странах отмечается концентрация детских смертей от ДТП в определенных временных интервалах в течение суток (табл. 4). Например, в Финляндии в 2009 году 50% погибших пришлось на вечернее время - с 20 до 24 часов. В Португалии особенно опасны ночные часы. В России, как и в некоторых других странах (например, во Франции) основная часть ДТП со смертельным исходом

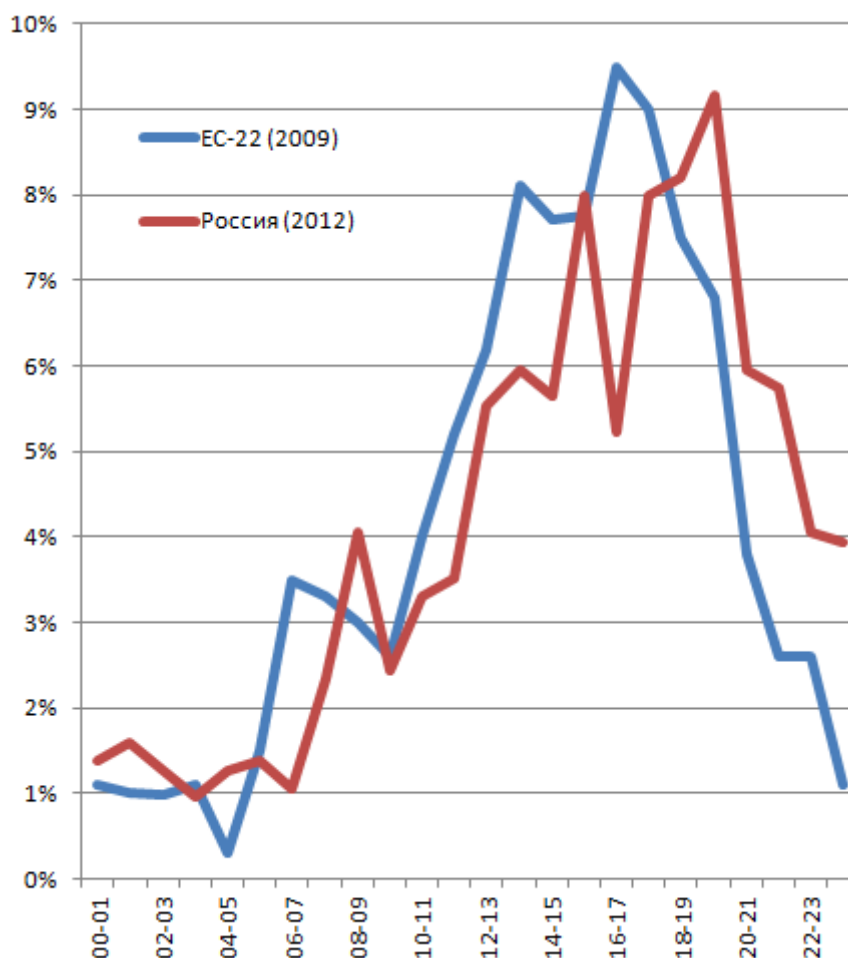
у детей происходит в светлое время суток. Так в 2012 году на время с 12 до 20 часов в России пришлось 56% всех погибших.

**Таблица 4. Распределение детской смертности от ДТП по времени суток, в России и некоторых странах Европы (Россия – 2012 год, европейские страны – 2009 год), %**

	0.00-3.59	4.00-7.59	8.00-11.59	12.00-15.59	16.00-19.59	20.00-23.59
Австрия	0%	0%	27%	20%	40%	13%
Бельгия	6%	6%	19%	6%	56%	6%
Великобритания	2%	11%	15%	23%	30%	20%
Дания	0%	0%	0%	50%	50%	0%
Ирландия	0%	0%	33%	39%	17%	11%
Испания	5%	4%	12%	27%	27%	24%
Италия	4%	6%	7%	24%	37%	23%
Люксембург	0%	0%	0%	50%	50%	0%
Нидерланды	0%	13%	13%	35%	35%	4%
Польша	5%	9%	9%	35%	34%	9%
Португалия	20%	0%	25%	20%	10%	25%
Румыния	4%	9%	14%	25%	34%	15%
Финляндия	0%	0%	17%	0%	33%	50%
Франция	7%	7%	13%	23%	36%	15%
Чехия	0%	19%	6%	38%	31%	6%
Россия (2012)	5,2%	6%	13%	25%	31%	20%

*Источники:* по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

В целом распределение погибших в ДТП детей по времени суток в России имеет большое сходство с его распределением в европейских странах (рис. 19). В обоих случаях пик опасности находится на интервал от 16 до 20 часов.



**Рисунок 21. Распределение детской смертности от ДТП по времени суток, в России (2012 год) и ЕС-22\*, (2009 год), %**

\*ЕС(22) - Бельгия, Чешская Республика, Дания, Ирландия, Греция, Испания, Франция, Италия, Люксембург, Нидерланды, Австрия, Польша, Португалия, Румыния, Словения, Финляндия, Швеция, Великобритания, Венгрия, Латвия, Словакия, Мальта.

*Источники:* по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

Есть свои закономерности и своя страновая специфика и у распределения смертности детей от ДТП по дням недели. Так в 2009 году во Франции, Италии, Португалии самым опасным днем оказалась суббота, в Бельгии и Финляндии – пятница, в Чешской Республике почему-то – четверг. В России максимальный риск детской смертности приходится на выходные дни (суббота и воскресенье) - 19% и 20% соответственно, этим распределением она напоминает Румынию (табл. 5).



Таблица 5. Распределение детской смертности по дням недели в России и некоторых европейских странах (европейские страны – 2009 год, Россия – 2012 год), %

	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье
Австрия	13%	20%	7%	13%	13%	7%	27%
Бельгия	13%	13%	13%	13%	25%	6%	19%
Великобритания	7%	16%	17%	10%	17%	20%	12%
Дания	10%	20%	20%	10%	20%	0%	20%
Ирландия	11%	17%	17%	6%	22%	22%	6%
Испания	18%	8%	12%	13%	13%	17%	19%
Италия	7%	14%	13%	14%	17%	25%	10%
Люксембург	0%	0%	0%	17%	33%	33%	17%
Нидерланды	9%	17%	13%	9%	26%	9%	17%
Польша	10%	9%	12%	13%	20%	20%	16%
Португалия	15%	5%	15%	5%	15%	25%	20%
Румыния	5%	15%	10%	17%	16%	19%	18%
Финляндия	0%	33%	0%	0%	33%	17%	17%
Франция	13%	12%	12%	13%	14%	21%	14%
Чехия	13%	13%	13%	44%	6%	0%	13%
Россия (2012)	14%	11%	11%	11%	15%	19%	20%

Источники: по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

Но снова в целом среднеевропейское и российское распределение детской смертности от ДТП очень похоже (рис. 22). Максимальные значения наблюдаются в конце недели (пятница, суббота, воскресенье), минимальные в начале и середине недели.

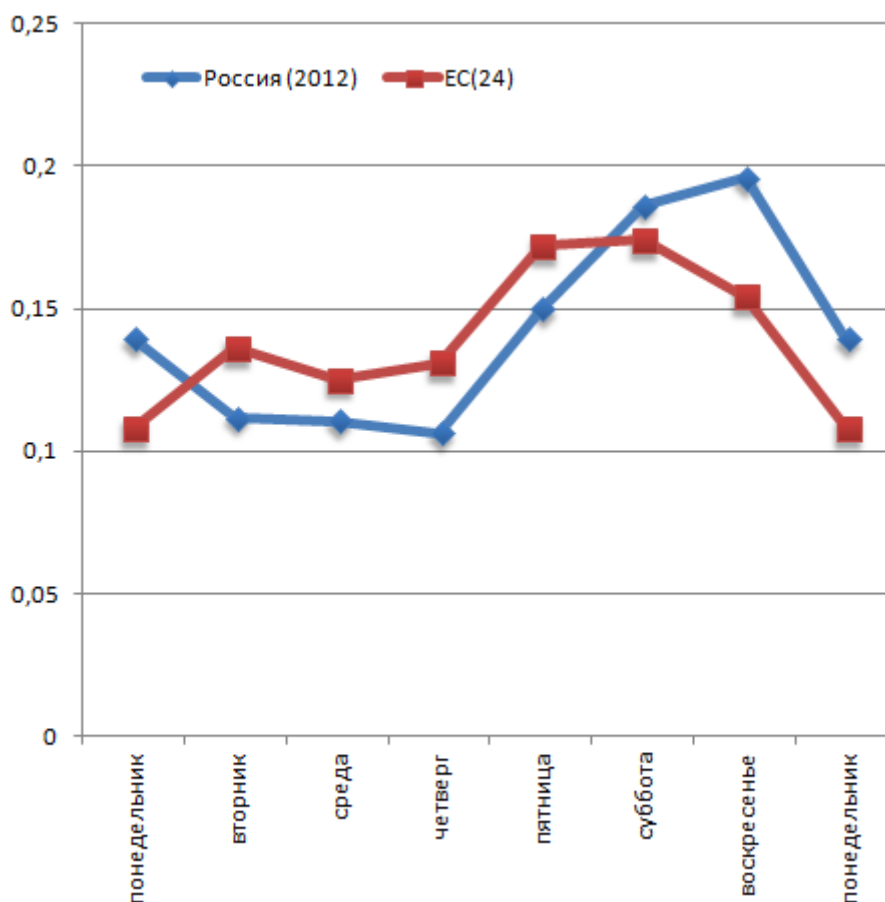


Рисунок 22. Распределение детской смертности по дням недели в России (2012 год) и ЕС-24 (2009 год), %

Источники: по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

### Около 40% случаев смерти детей в ДТП приходится на летние месяцы

В распределении детской смертности по разным периодам года также есть свои особенности. В России большая часть смертей приходится на теплые месяцы. Заметный рост начинается в мае и достигает максимума в августе и сентябре. В последующие осенние месяцы происходит постепенное снижение числа погибших. Распределение числа погибших детей по месяцам года за 1997-2012 годы представлено в табл. 6.

Таблица 6. Распределение погибших от ДТП детей по месяцам, Россия, 1997-2012 годы, человек

	ян-варь	фев-раль	март	ап-рель	май	июнь	июль	ав-густ	сен-тябрь	ок-тябрь	но-ябрь	де-кабрь
1997	69	66	96	110	151	196	251	276	170	148	114	101
1998	79	56	72	97	144	194	269	271	179	142	107	87
1999	68	64	79	106	120	223	243	242	147	129	97	90
2000	60	61	60	123	135	176	227	253	141	104	96	84
2001	73	47	54	92	144	183	231	252	180	142	97	91
2002	69	50	80	75	146	165	225	254	146	127	87	80
2003	70	47	64	80	160	180	236	237	168	128	104	87
2004	50	46	63	87	161	150	206	201	132	137	90	82
2005	59	38	55	65	114	153	194	213	138	133	96	83
2006	46	32	37	80	123	155	190	215	137	88	82	91
2007	51	33	58	54	109	132	183	179	112	86	58	61
2008	56	47	49	66	83	120	147	122	82	101	84	61
2009	60	41	50	55	73	95	148	122	75	75	65	55
2010	51	32	38	45	74	106	152	137	73	64	59	67
2011	50	34	54	39	71	110	135	159	75	82	80	55
2012	55	29	38	65	83	101	156	138	93	69	68	45

Источник: ГИБДД.

Соответственно и снижение детской смертности от ДТП в 1997 по 2012 годам произошло в значительной степени за счет летних месяцев (рис. 23). В осенний и весенний периоды также наблюдается снижение, но не такое сильное, как в летний период. Почти никаких изменений не произошло за рассматриваемый период в январе.

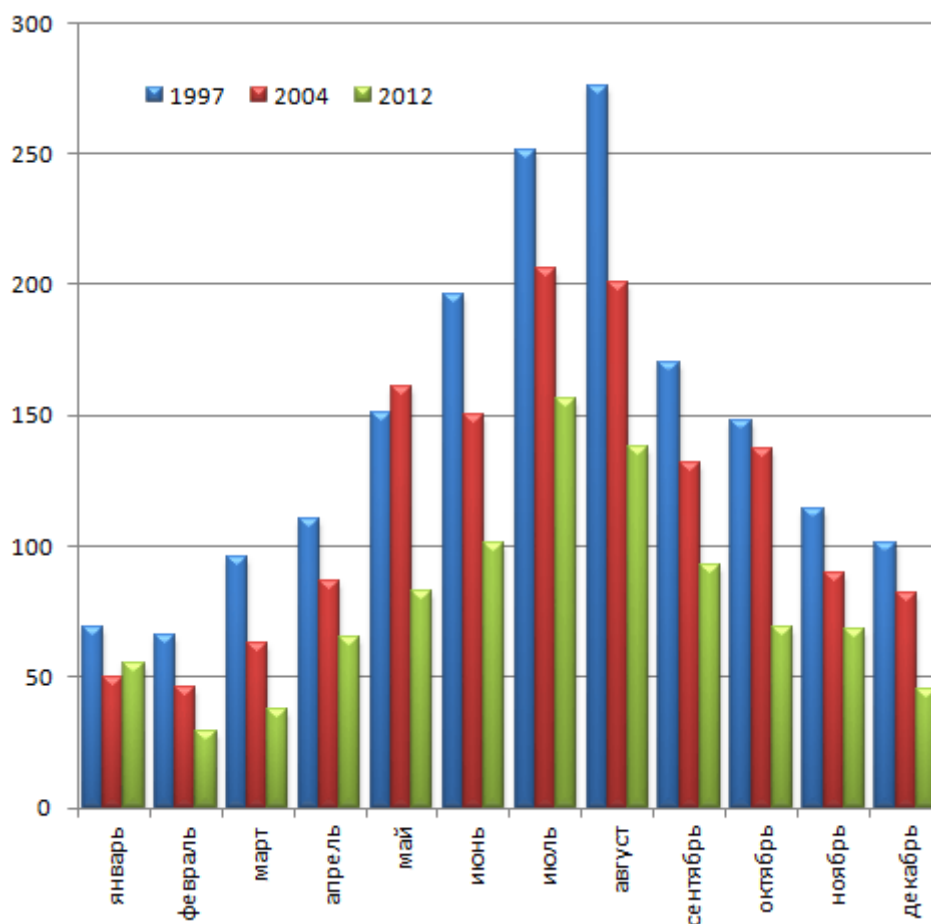


Рисунок 23. Распределение погибших от ДТП детей по месяцам, Россия, 1997, 2004, 2012 годы, человек

Источник: ГИБДД.

Европейские страны имеют, конечно, свои особенности, есть страны с иным «ритмом». Например, в Бельгии в 2009 году 31% погибших в ДТП детей пришлось на январь и февраль (табл. 7). В Нидерландах пик приходится на весенний период. Понятные различия во многом определяются природно-климатическими условиями той или иной страны. Во многих европейских странах климат достаточно мягкий круглый год и даже зимой средняя температура не падает ниже 0 градусов.

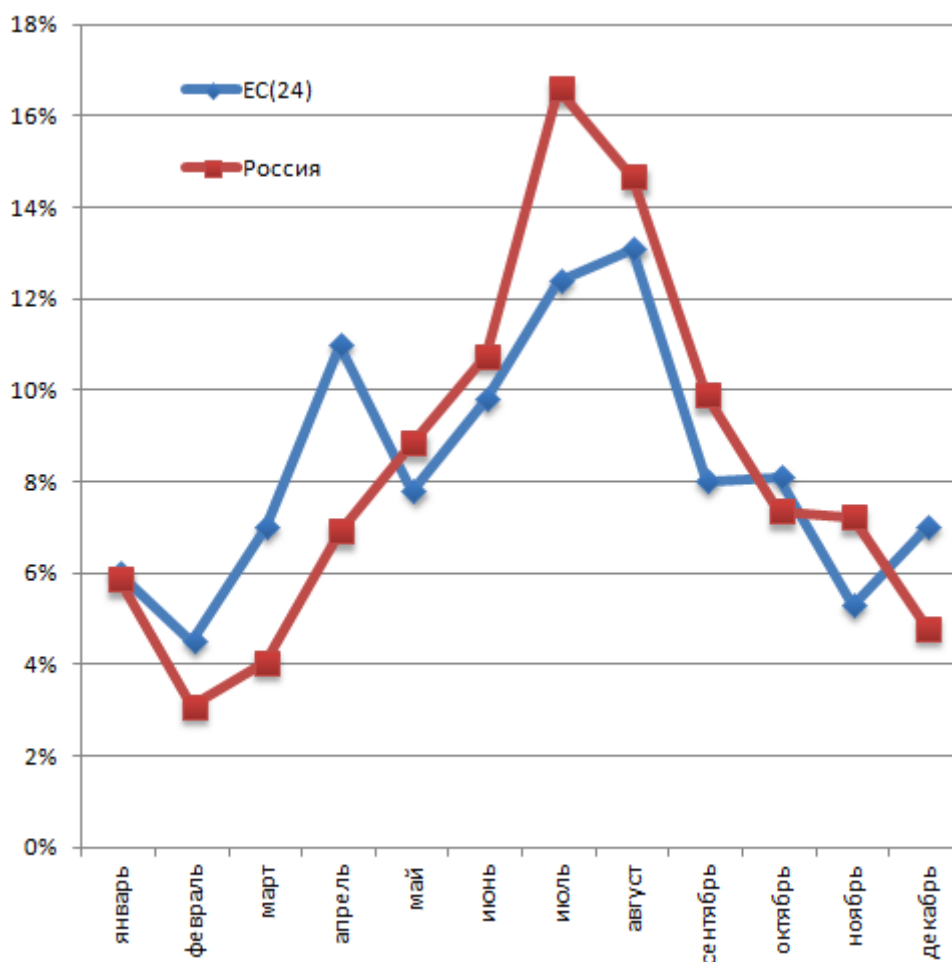
Таблица 7. Распределение погибших от ДТП детей по месяцам в России (2012 год) и некоторых европейских странах (2009 год), %

	Январь/ Февраль	Март/ Апрель	Май/ Июнь	Июль/ Август	Сентябрь/ Октябрь	Ноябрь/ Декабрь
Австрия	20	33	13	20	0	13
Бельгия	31	19	13	0	13	25
Великобритания	17	20	19	17	12	14
Дания	0	50	10	20	20	0

	Январь/ Февраль	Март/ Апрель	Май/ Июнь	Июль/ Август	Сентябрь/ Октябрь	Ноябрь/ Декабрь
Ирландия	28	33	6	22	6	6
Испания	9	25	26	28	7	4
Италия	8	14	17	31	14	15
Люксембург	17	17	17	0	33	17
Нидерланды	13	26	30	13	4	13
Польша	8	17	14	34	17	9
Португалия	10	20	5	25	25	15
Румыния	9	15	18	27	18	13
Финляндия	0	0	50	17	17	16
Франция	7	15	16	28	16	19
Чехия	0	13	19	38	18	12
Россия (2012)	9	11	20	31	17	12

*Источники:* по странам ЕС – ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

В целом же среднеевропейское распределение погибших от ДТП детей по месяцам года совпадает с российским (рис. 24). Пик наблюдается в летние месяцы (июль, август). Единственным отличием является то, что российский летний пик более выражен, зато в западных странах наблюдается еще один скачок детской смертности в апреле.



**Рисунок 24. Распределение погибших от ДТП детей по месяцам в России (2012 год) и ЕС-24 (2009 год)**

*Источники:* по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

### **С 2006 года в России главной группой риска среди детей-участников ДТП стали дети-пассажиры**

По категориям участников дорожного движения в 1997 году среди детей – жертв ДТП лидирующее место принадлежало детям-пешеходам, на которых приходилось 56% всех погибших детей, далее следовали дети-пассажиры - 34%. На детей-велосипедистов и детей - других участников дорожного движения в сумме приходилось 10%. С тех пор произошли заметные перестановки в структуре погибших участников дорожного движения. Уже в 2006 году на первое место вышли дети-пассажиры, их доля составила 45,4% всех погибших в ДТП детей, к 2012 году эта доля повысилась почти до 55%, тогда как на детей-пешеходов пришлось 34% (табл. 8).

Таблица 8. Распределение числа погибших детей по категориям участников дорожного движения, 1997-2012 годы, человек

	Пас-сажиры	Пеше-ходы	Вело-сипе-дисты	Прочие участ-ники	Всего	Пас-сажиры	Пеше-ходы	Вело-сипе-дисты	Прочие участ-ники	Всего
	человек					%				
1997	602	972	97	77	1748	34,4	55,6	5,5	4,4	100,0
1998	608	941	81	67	1697	35,8	55,5	4,8	3,9	100,0
1999	499	895	128	86	1608	31,0	55,7	8,0	5,3	100,0
2000	493	854	98	75	1520	32,4	56,2	6,4	4,9	100,0
2001	587	825	88	86	1586	37,0	52,0	5,5	5,4	100,0
2002	585	724	109	86	1504	38,9	48,1	7,2	5,7	100,0
2003	645	715	99	102	1561	41,3	45,8	6,3	6,5	100,0
2004	530	702	111	62	1405	37,7	50,0	7,9	4,4	100,0
2005	571	608	85	77	1341	42,6	45,3	6,3	5,7	100,0
2006	579	537	92	68	1276	45,4	42,1	7,2	5,3	100,0
2007	517	451	77	71	1116	46,3	40,4	6,9	6,4	100,0
2008	517	390	62	49	1018	50,8	38,3	6,1	4,8	100,0
2009	450	363	62	39	914	49,2	39,7	6,8	4,3	100,0
2010	489	332	48	29	898	54,5	37,0	5,3	3,2	100,0
2011	541	307	58	38	944	57,3	32,5	6,1	4,0	100,0
2012	515	320	49	56	940	54,8	34,0	5,2	6,0	100,0

Источник: ГИБДД.

Если говорить об относительных показателях, то можно отметить, что снижение смертности детей-пешеходов объясняет большую часть снижения детской смертности, начиная с 2004 года (рис. 25). С 2006 года снижаются коэффициенты смертности детей-велосипедистов и детей-прочих участников дорожного движения (правда, в 2011 году они несколько выросли). Но, к сожалению, не происходит, каких-либо положительных сдвигов с детьми-пассажирами.

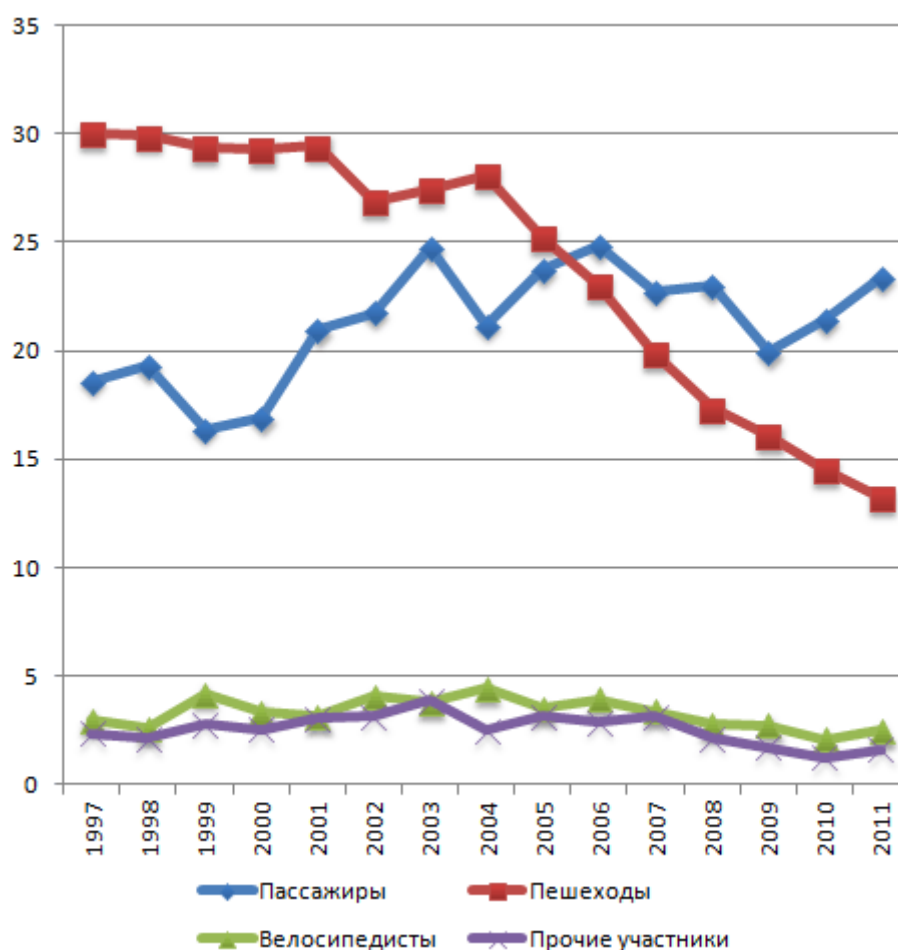


Рисунок 25. Коэффициенты смертности от ДТП детей в возрасте до 16 лет, по категории участников дорожного движения, Россия (на 1 млн детского населения)

Источник: ГИБДД.

Среди стран Европы Россия не слишком выделяется долей детей-пассажиров среди всех детей – жертв ДТП, но все же находится в той части списка стран, где эта доля наиболее высока (табл. 9, рис. 24). В «других участниках» в европейских странах, в отличие от России, значительную долю составляют дети-водители, у нас они составляют незначительную часть. В Нидерландах доля детей-водителей достигает 65%, а на детей-пассажиров падает всего 4%. В Португалии на детей-пассажиров приходится 60% погибших и 40% приходится на детей пешеходов.



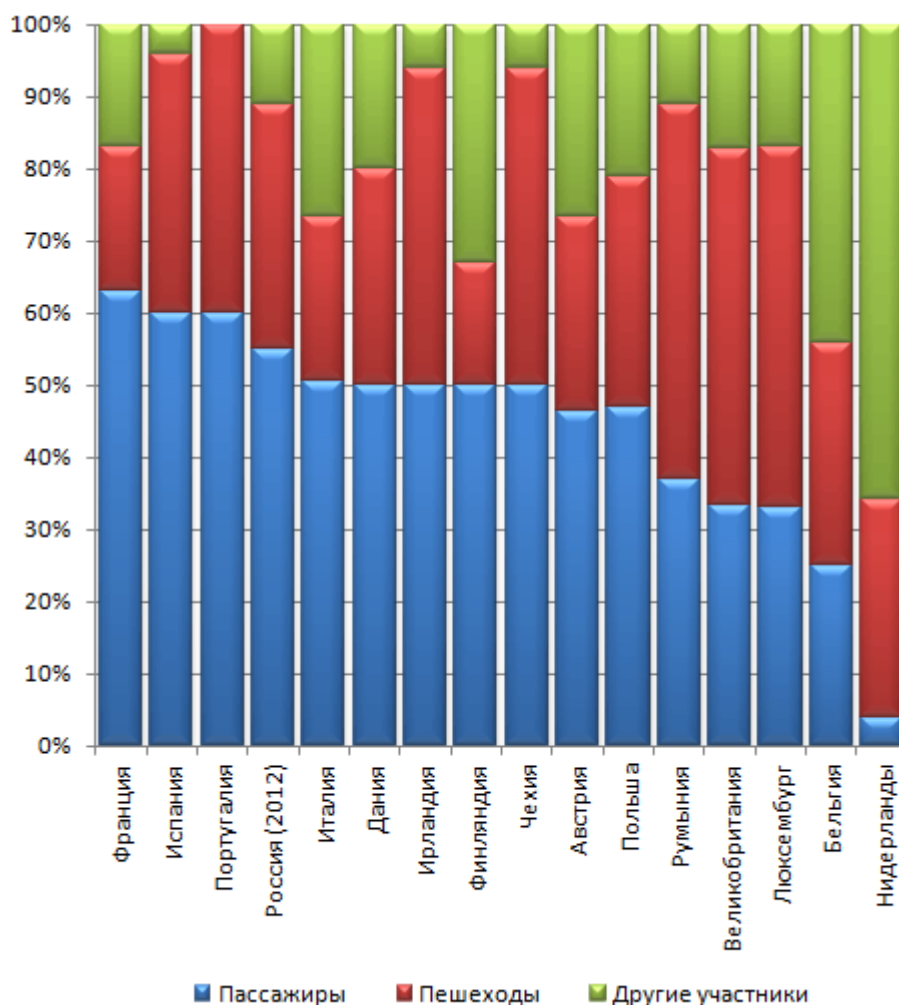
Таблица 9. Структура погибших детей по категориям участников дорожного движения в России и некоторых европейских странах (Россия – 2012 год, европейские страны – 2009 год)\*, %

	Пешеходы	Пассажиры	Другие участники
Австрия	27%	47%	27%
Бельгия	31%	25%	44%
Великобритания	49%	33%	17%
Дания	30%	50%	20%
Ирландия	44%	50%	6%
Испания	36%	60%	4%
Италия	23%	51%	27%
Люксембург	50%	33%	17%
Нидерланды	30%	4%	65%
Польша	32%	47%	21%
Португалия	40%	60%	0%
Румыния	52%	37%	11%
Финляндия	17%	50%	33%
Франция	20%	63%	17%
Чехия	44%	50%	6%
Россия (2012)	34%	55%	11%

\*Россия – дети в возрасте 0-15, европейские страны – дети в возрасте 0-14.

Источники: по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

\*Россия – дети в возрасте 0-15, европейские страны – дети в возрасте 0-14.



**Рисунок 26. Структура погибших детей по категориям участников дорожного движения в России и некоторых европейских странах (Россия – 2012 год, европейские страны – 2009 год), %**

*Источники:* по странам ЕС - ежегодный отчет European Road Safety Observatory (ERSO) «Traffic Safety Basic Facts 2011», по России – данные ГИБДД.

Сезонность смертности детей по всем категориям участников дорожного движения совпадает. Из рис. 27 видно, что основное снижение за период происходило за счет снижения смертности в летние месяцы. В зимние месяцы количество погибших остается достаточно стабильным. Наибольший вклад в это снижение внесло снижение смертности детей-пешеходов.

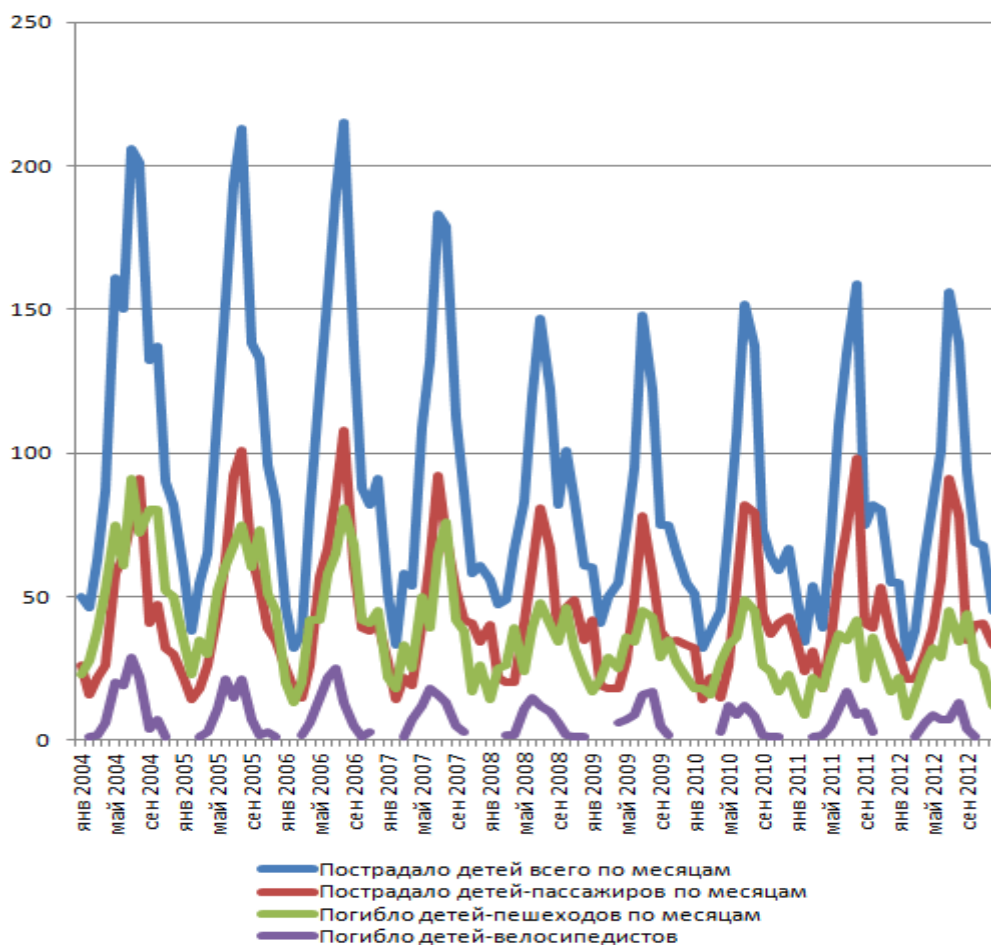


Рисунок 27. Распределение по месяцам погибших в ДТП детей по категории участника дорожного движения в 2004-2012 годах, Россия, человек

Источник: ГИБДД.

## Заключение

Детский дорожно-транспортный травматизм, становящийся во многих случаях причиной смерти детей и подростков, весьма высок в России. Мы значительно отстаем от многих стран с более высоким уровнем автомобилизации, которым удалось добиться серьезных успехов в деле снижения этого травматизма, что само по себе свидетельствует о больших не использованных в России резервах. Судя по всему, привести эти резервы в действие не просто. Для этого нужно изменить очень многое – от дорожной инфраструктуры до поведения людей – участников дорожного движения, слишком часто создающих аварийные ситуации на дорогах.

Наша статья посвящена описанию реальной ситуации со смертностью детей вследствие ДТП. Конечно, одного такого описания недостаточно, чтобы изменить эту ситуацию к лучшему. Но оно важно для привлечения внимания к проблеме, а кроме того, позволяет понять, что сейчас даже такое описание неизбежно будет страдать неполнотой. Чтобы сделать его более полным, нужна большая информация, чем та, какой мы располагаем сейчас, при том, что многие имеющиеся источники информации не используются или используются очень слабо.

В частности, чтобы иметь более ясную картину, нужно более полно использовать карточки учета ДТП, содержащие необходимую информацию для построения долгосрочных распределений, которые позволили бы провести более детальный анализ с целью лучшего понимания основных тенденций. Имеет смысл привлечь и источники министерства здравоохранения, в статистических формах которого (№58-ДТП-1/У; №58-ДТП-2/У) содержатся медицинские данные о погибших и раненых в ДТП. В медицинских учреждениях существуют специальные формы первичного учета раненых в ДТП №40 - «Отчет станции (отделения), больницы скорой помощи» и №57 - «Сведения о травмах, отравлениях и некоторых других последствиях воздействия внешних причин» в которых упоминаются пострадавшие в ДТП, они могли бы позволить оценить степень тяжести ранений при ДТП.

Важную роль играют региональные особенности детской смертности, особенно при выборе и обосновании конкретных мер по снижению смертности в ДТП - для этой цели также необходимы корректные и сопоставимые данные.

Никакие программы снижения дорожно-транспортного травматизма, в том числе и у детей и подростков, не могут быть эффективными, если их разработка не опирается на достоверные знания самых разных сторон той реальности, которая ежегодно оборачивается тысячами смертей на дорогах.

### **Экстренное приложение. Юный Тутанхамон погиб в результате ДТП**

Le Monde, 5 ноября 2013 года. Тайна смерти Тутанхамона наконец раскрыта. Специалисты по краш-тестам\* уверены, что юный Тутанхамон погиб в результате ДТП, пишет корреспондент газеты Le Monde.

"10 ноября на Channel 4 будет показан документальный фильм, посвященный причинам смерти молодого египетского царя Тутанхамона. Стоит напомнить, что существует множество версий его гибели, - говорится в статье, - самые последние версии предполагают эпилептический припадок, малярию и заболевание костей. Между тем британские эксперты из Institut Cranfield Forensic полагают, что Тутанхамон погиб в результате крушения колесницы, части которой сломали царю ребра и пробили сердце. Именно поэтому этот орган отсутствует в его гробнице. Чтобы подтвердить эту гипотезу, ученые обратились к специалистам по краш-тестам и попросили провести виртуальное моделирование ситуации".

*\*Краш-тест (англ. crash test - аварийное испытание) - испытание дорожных и гоночных автомобилей на безопасность. При таком испытании умышленно воспроизводится дорожно-транспортное происшествие с целью выяснения уровня повреждений, которые могут получить его участники.*

**Инопресса, 8 ноября 2013 года**  
<http://www.inopressa.ru/article/05Nov2013/lemonde/egypt2.html>

---

\* - Данное научное исследование (№ проекта 05-0029) выполнено при поддержке Программы "Научный фонд НИУ ВШЭ" в 2011- 2013 г.

<sup>1</sup> Фаттахов Тимур Асфанович – Магистр демографии, Институт демографии НИУ ВШЭ.