ДЕМОСКОП Weekly

№ 819 - 820
17 июня - 31 июля 2019

Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года

Рубрику ведет

Екатерина
ЩЕРБАКОВА

Число умерших в результате ДТП продолжает увеличиваться на фоне быстрой автомобилизации населения мира

Число умерших в результате ДТП продолжает увеличиваться на фоне быстрой автомобилизации населения мира

Стремительная урбанизация и быстрая автомобилизация населения мира сопровождаются увеличением числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых люди гибнут, получают травмы и увечья. По последним из опубликованных оценок Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в результате ДТП погибает около 1,4 миллиона человек, еще до 50 миллионов человек получают травмы, которые нередко приводят к инвалидности[1].

Пострадавшие в результате дорожно-транспортных травм, их семьи и страны в целом несут значительные экономические убытки, связанные с лечением и утраченной продуктивностью тех, кто погиб, стал инвалидом или ухаживает за родственниками, получившими травмы. Дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран примерно в 3% их валового внутреннего продукта

Эти смерти и увечья оказывают огромное воздействие на семьи пострадавших, жизнь которых нередко меняется необратимо в результате этих трагедий, а также на другие сообщества, в которых жили и работали пострадавшие. Однако они не являются неизбежной платой за повышение мобильности, они вполне предотвратимы. Лучшие практики реализации мер по обеспечению безопасности дорожного движения показывают, как можно значительно сократить эти потери. Важным инструментом мониторинга состояния безопасности дорожного движения в странах мира являются специальные доклады ВОЗ, ставшие регулярными в последние годы.

Так, в 2004 году Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк опубликовали «Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»[2]. В нем была представлена обширная информация об основных факторах риска дорожно-транспортного травматизма, сведения об эффективных мероприятиях и рекомендации о том, как страны могут повысить безопасность дорожного движения.

В 2009 году первые данные о ходе выполнения рекомендаций Всемирного доклада были опубликованы в первом «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире (Время действовать)»[3].

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

В 2010 году Генеральная Ассамблея ООН единогласно приняла резолюцию 64/255[4], призвавшую к проведению в 2011-2020 годы Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. С целью отслеживания результатов Десятилетия на национальном и глобальном уровнях предполагалась подготовка последующих докладов о состоянии безопасности дорожного движения[5].

В конце 2013 года был опубликован второй «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире (Поддержать десятилетие действий)»[6]. Приведенные в нем данные стали исходной точкой отсчета для мониторинга мероприятий в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Третий доклад был представлен в 2015 году, а четвертый – в декабре 2018 года[7].

При подготовке докладов сбор сведений по каждой стране осуществляется под руководством национального координатора экспертами в разных областях (представителями здравоохранения, правоохранительных органов, транспорта, неправительственных организаций и академических кругов), заполняющие соответствующие анкеты по основным переменным. Затем эти данные рассматриваются экспертами ВОЗ и при необходимости корректируются для обеспечения сопоставимости, после чего отправляются на согласование национальным экспертам с тем, чтобы обеспечить наибольшую достоверность данных.

В докладах представлены три вида данных о смертности в результате ДТП:

- сообщенные национальными координаторами данные;
- скорректированные данные;
- сопоставимые оценки.

Данные, сообщенные национальными экспертами, представляются в соответствующих «профилях» стран. Здесь указываются источники данных, период времени, к которому они относятся, а также временны*е* рамки, используемые при учете смертей от ДТП (умершие на месте дорожно-транспортного происшествия или от травм, полученных в ДТП, без ограничения времени).

Чтобы минимизировать влияние различий в определении смерти от ДТП и гармонизировать данные из разных источников, они корректируются исходя из 30-дневного срока смерти после ДТП. Сопоставимые оценки с соответствующими 95%-е доверительными интервалами разрабатываются с помощью регрессионного моделирования[8], чтобы компенсировать занижение данных в некоторых странах и оценить смертность от ДТП во всех государствах – членах ВОЗ, регионах мира и в целом по миру. Однако данные докладов разных лет не вполне сопоставимы между собой, поскольку методика оценивания и поступающие данные совершенствуются, изменяюсь от одного цикла расчетов к другому.

В докладе 2018 года содержатся сведения по 175 странам (территориям), в которых проживает, по оценкам ООН пересмотра 2017 года, 7,3 миллиарда человек (98,1% населения мира). Доля совокупного населения стран региона ВОЗ[9], от которых поступили анкеты, колебалась от 93,7% населения в Африканском регионе (44 из 47 стран) и 95,5% в Восточно-Средиземноморском регионе (19 из 22 стран) до 99,9% в Европейском (51 из 53 стран) и Западно-Тихоокеанском регионе (21 из 27 стран).

Сбор данных для доклада 2018 года проводился с мая 2016 года по декабрь 2017 года по анкете для экспертов[10] и учитывал все данные, поступившие к сентябрю 2018 года.

Представленные в докладе сведения о законодательстве и мерах политики в области безопасности дорожного движения представлены по состоянию на 31 декабря 2017 года, а данные о смертности

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

и зарегистрированных транспортных средствах относятся к последнему году, по которому имелась информация (2016 год или ранее).

По оценкам ВОЗ, в 2016 году в результате ДТП в целом по миру умерло 1,35 миллиона человек, что на 17% больше, чем в 2000 году – 1,15 миллиона человек. Число зарегистрированных моторизованных транспортных средств за тот же период выросло в 1,5 раза – с 0,85 до 2,1 миллиарда. Смертность от ДТП оставалась относительно стабильной на уровне около 18 смертей в расчете на 100 тысяч человек, а число умерших от ДТП на 100 тысяч автотранспортных средств сократилось более, чем вдвое – со 135 до 64[11].

Это свидетельствует о том, что предпринятые за последние 15 лет меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения, привели к уменьшению числа случаев смерти, которые произошли бы при их отсутствии

Оценки числа умерших от отдельных причин смерти показывают, что в списке основных причин смерти в мире дорожно-транспортные происшествия по этому показателю заняли в 2016 году восьмое место (2,5% от общего числа умерших)[12], тогда как в 2000 году находились на десятом месте (2,2%).

За 2000-2016 годы заметно снизилась смертность в расчете на 100 тысяч жителей от заболеваний, приводящих к диарее (-18 пунктов), инфекций нижних дыхательных путей (-14), туберкулеза (-10), хронической обструктивной болезни легкого (-8) и инсультов (-7). В то же время повысилась смертность от ишемической болезни сердца (на 12 пунктов, со 114 до 126 на 100 тысяч человек, значения не показаны на рис. 1), от болезни Альцгеймера и других видов деменции – на 14 пунктов, от диабета – на 6 пунктов. Смертность от ДТП практически не изменилась, повысившись лишь на 0,3 пункта (с 18,5 до 18,8 на 100 тысяч человек), но в результате разнонаправленных изменений смертности от других причин смерти ее ранг среди основных причин смерти повысился.

Отметим, что оценки смертности от ДТП, представленные в базе данных Глобальной обсерватории здоровья ВОЗ[13] (подготовленные на основе данных, поступивших к февралю 2018 года), несколько отличаются от тех, что фигурируют в докладе о состоянии безопасности движения 2018 года. По данным доклада, число умерших от ДТП, как уже говорилось, повысилось с 1,15 миллиона человек в 2000 году до 1,35 в 2016 году, а в расчете на 100 тысяч человек оно снизилось с 18,8 до 18,2. По данным Глобальной обсерватории здоровья число умерших повысилось с 1136 тысяч человек в 2000 году до 1402 в 2016 году (рис. 2), а в расчете на 100 тысяч человек с 18,5 до 18,8. Различия невелики, но они есть. В дальнейшем будут рассматриваться оценки из обоих источников.

Здесь же еще раз отметим устойчивый, хотя и довольно медленный рост числа умерших от ДТП на протяжении 2000-2015 годов. Среди жертв ДТП заметно преобладают мужчины, причем их доля увеличилась с 72% в 2000 году до 74% в 2016 году, таким образом, в последние годы мужчин среди жертв ДТП практически втрое больше, чем женщин.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

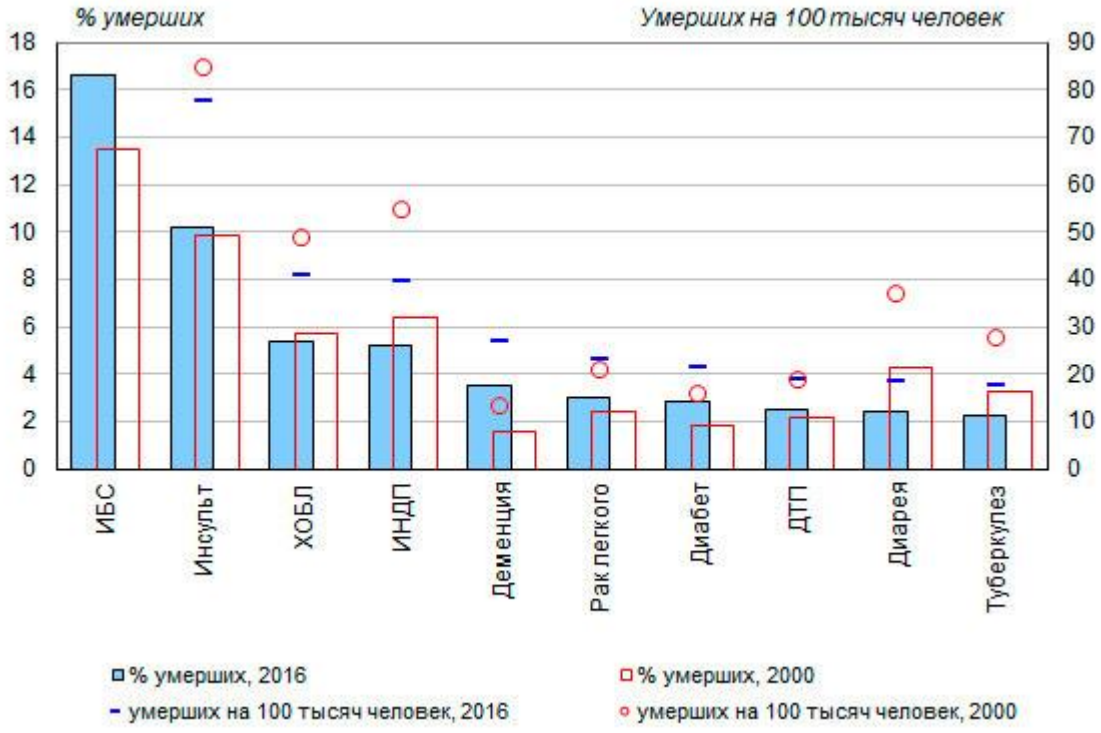


Рисунок 1. Умершие от 10 основных в 2016 году причин смерти* в расчете на 100 тысяч человек и % от общего числа умерших, мир в целом, 2000 и 2016 годы

** ИБС – ишемическая болезнь сердца; ХОБЛ - хроническая обструктивная болезнь легкого; ИНДП - инфекции нижних дыхательных путей; деменция - болезнь Альцгеймера и другие деменции; рак легкого – злокачественные новообразования трахеи, бронхов, легкого; диарея – диарейные заболевания*

Источник: Global Health Estimates 2016: Estimated deaths by age, sex, and cause. Available at: http://www.who.int/gho/mortality_burden_disease/en/index.html (*accessed on 19.06.19*)

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

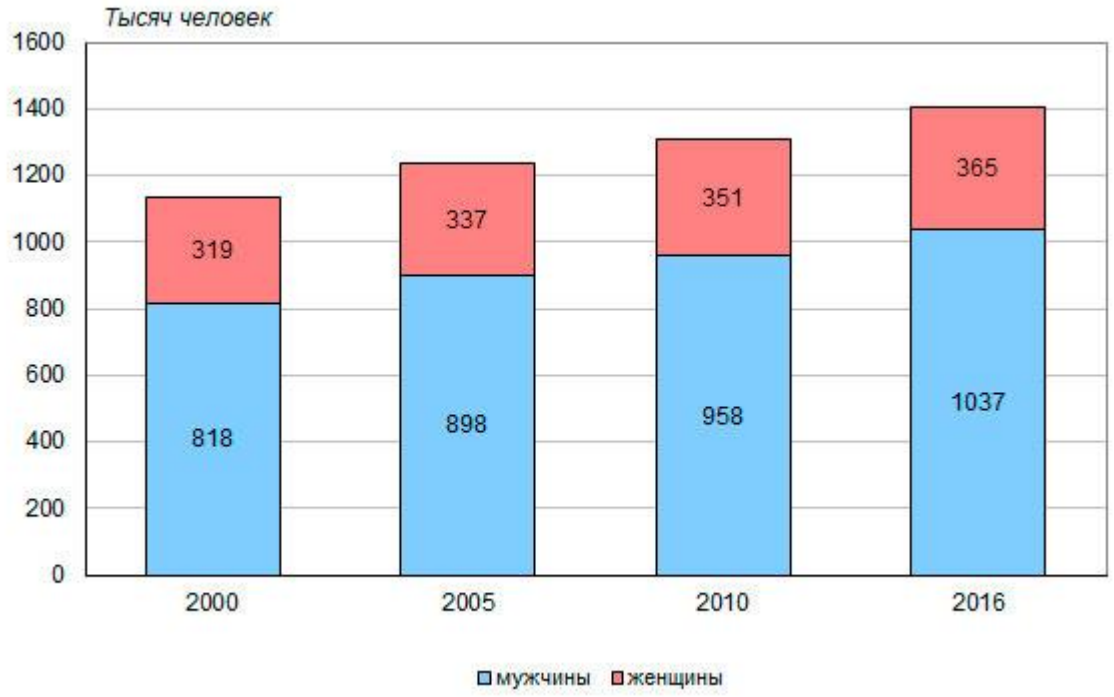


Рисунок 2. Число умершие от ДТП по полу, мир в целом, 2000, 2005, 2010 и 2016 годы, миллионов человек

Источник: Global Health Estimates 2016: Estimated deaths by age, sex, and cause.

Дорожно-транспортные происшествия лидируют среди основных причин смерти населения в возрасте от 5 до 29 лет

Почти половину погибших в результате ДТП – 58% в 2000 году и 55% в 2016 году - составляют люди в возрасте 15–49 лет, то есть в возрастах наиболее высокой экономической активности, причем среди них около 80% составляют мужчины (рис. 3).

По сравнению с 2000 годом снизилось число детей, умерших от ДТП: на 13% детей в возрасте 5-14 лет, на 18% девочек в возрасте до 5 лет и на 7% их ровесников мальчиков. Число умерших от ДТП в возрасте 15 лет увеличилось по всем возрастным группам, особенно значительно в возрастах 50-59 лет (мужчин - на 69%, женщин – на 57%) и старше. В определенной мере это связано с повышением продолжительности жизни и сохранением высокой мобильности в старших возрастах в сочетании с повышенным риском, обусловленным ограниченной подвижностью и хрупкостью здоровья пожилых людей в условиях высокой автомобилизации.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

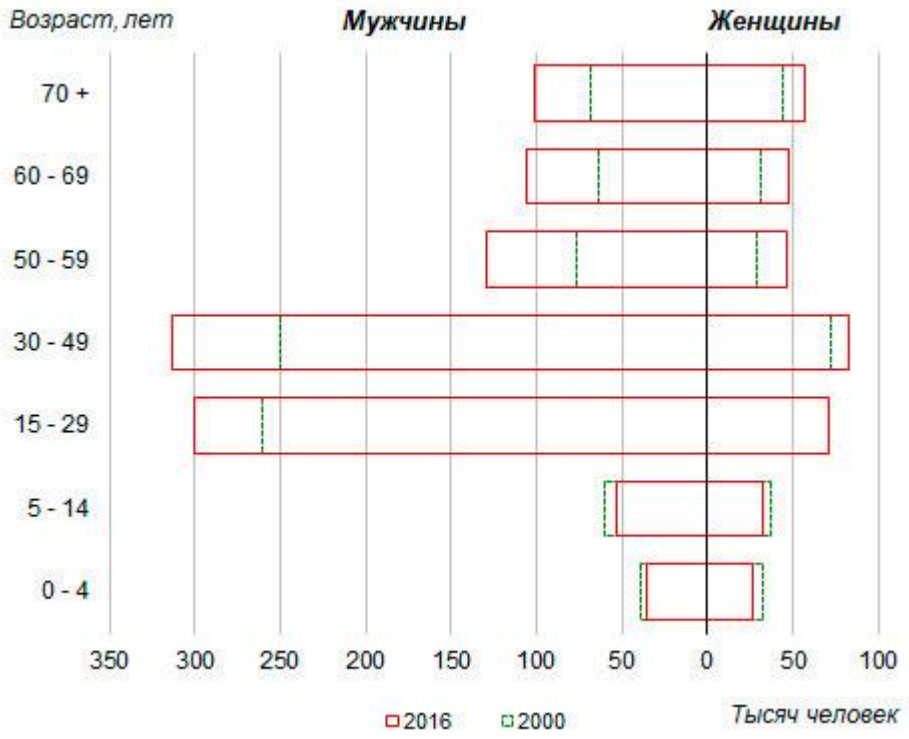


Рисунок 3. Распределение умерших от ДТП по полу и возрасту, мир в целом, 2000 и 2016 годы, миллионов человек

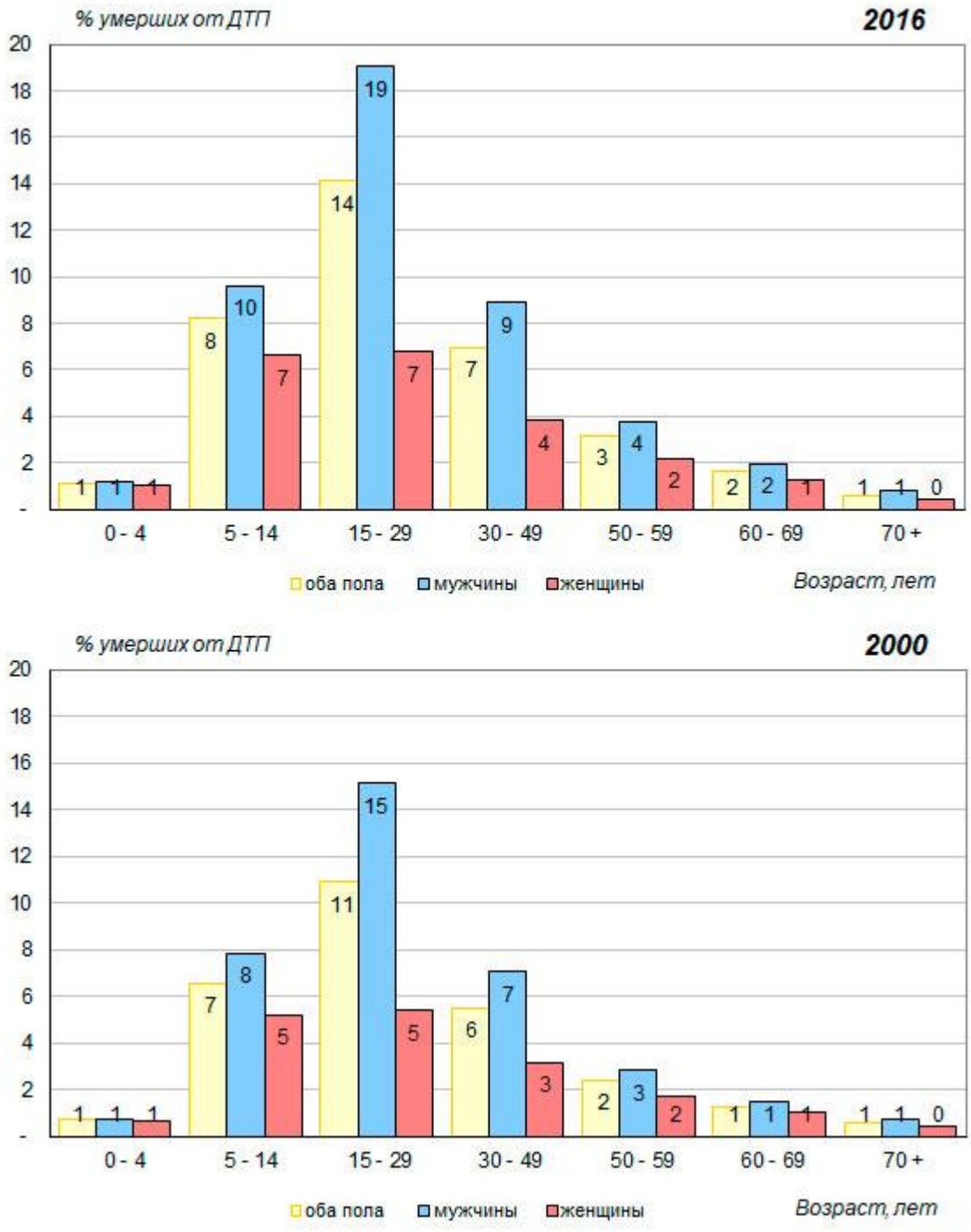
Источник: Global Health Estimates 2016: Estimated deaths by age, sex, and cause.

Дорожно-транспортные травмы являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5–29 лет. Доля умерших от ДТП выше всего среди умерших в возрасте 15-29 лет, причем она увеличилась по сравнению с 2000 годом на 3,2 процентного пункта - с 10,9% до 14,1% в 2016 году (рис. 4-5).

Рост доли умерших от ДТП наблюдался по всем возрастно-половым группам, кроме женщин, умерших в возрасте 70 лет и старше. Наибольший прирост наблюдался среди мужчин, умерших в возрасте 15-29 лет – на 3,9 процентного пункта – с 15,1% до 19,0%.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php



Рисунки 4-5. Доля умерших от ДТП в общем числе умерших от всех причин по полу и возрасту, мир в целом, 2000 и 2016 годы

Источник: Global Health Estimates 2016: Estimated deaths by age, sex, and cause.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Оценки возрастных коэффициентов смертности от ДТП показывают резкий рост при переходе от детских возрастов (до 15 лет) к юношеским, особенно у мужчин (рис. 6). В возрасте до 60 лет смертность от ДТП остается примерно на том же уровне, что и в молодых возрастах, а после 60 лет она вновь возрастает.

Во всех возрастных группах смертность мужчин от ДТП выше, чем у женщин. В детских возрастах эти различия относительно невелики, а в возрастах от 15 до 29 лет достигали в 2016 году почти 4 раз (3,5 раза в 2000 году).

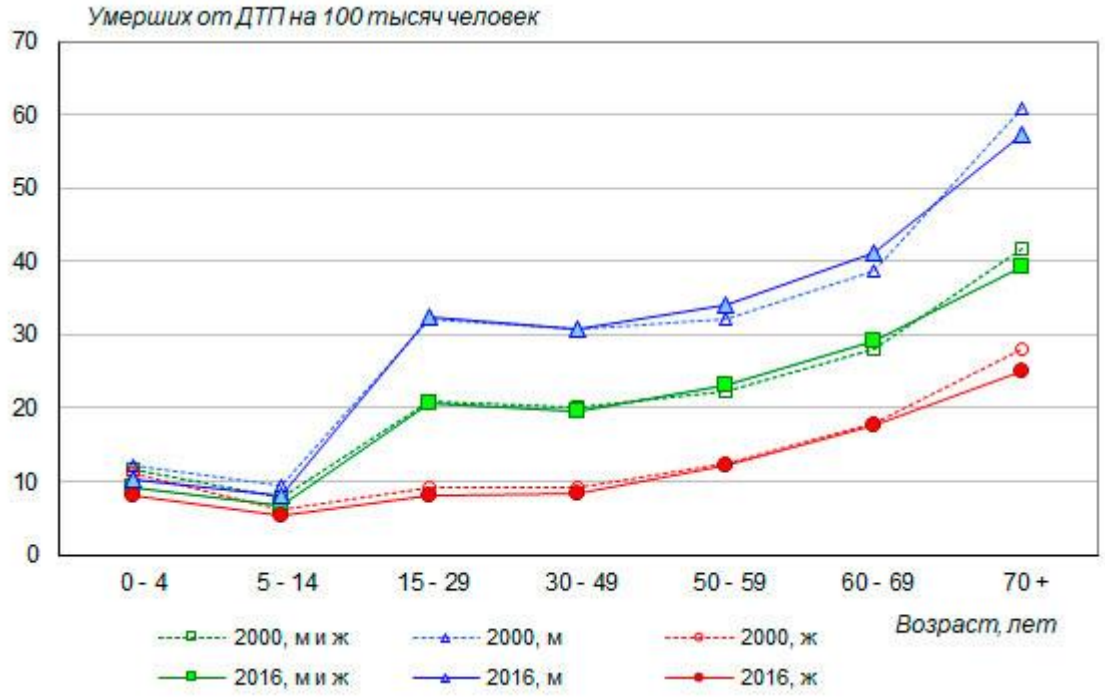


Рисунок 6. Возрастные коэффициенты смертности от ДТП, мир в целом, 2000 и 2016 годы, умерших от ДТП на 100 тысяч человек соответствующего возраста и пола

Источник: Global Health Estimates 2016: Estimated deaths by age, sex, and cause.

В странах с низким доходом смертность от ДТП в 3 раза выше, чем в странах с высоким доходом, и она продолжает повышаться

Риск смертности в результате дорожно-транспортных происшествий заметно выше в странах с более низким уровнем развития. Даже в странах с высоким уровнем доходов вероятность попадания в ДТП выше среди лиц, занимающих более низкое социально-экономическое положение.

Более 90% случаев смерти в результате дорожно-транспортных травм происходит в странах с низким и средним уровнем доходов[14].

О непропорционально тяжелом бремени смертности от ДТП в странах со средним уровнем дохода свидетельствует то, что на эти страны приходится 80% случаев смерти от ДТП, 76% населения мира и лишь 59% мирового парка зарегистрированных моторизованных транспортных средств (рис. 7).

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Доля умерших в результате ДТП в странах с высоким доходом в 11 раз ниже (7%), а доля мирового парка зарегистрированных транспортных средств лишь немного меньше (40%).

В странах с низким доходом уровень автомобилизации пока невысок, а доля населения мира, сконцентрированного в них (9%), и доля умерших в результате ДТП (13%) на порядок выше, чем доля мирового парка зарегистрированных транспортных средств (1%).

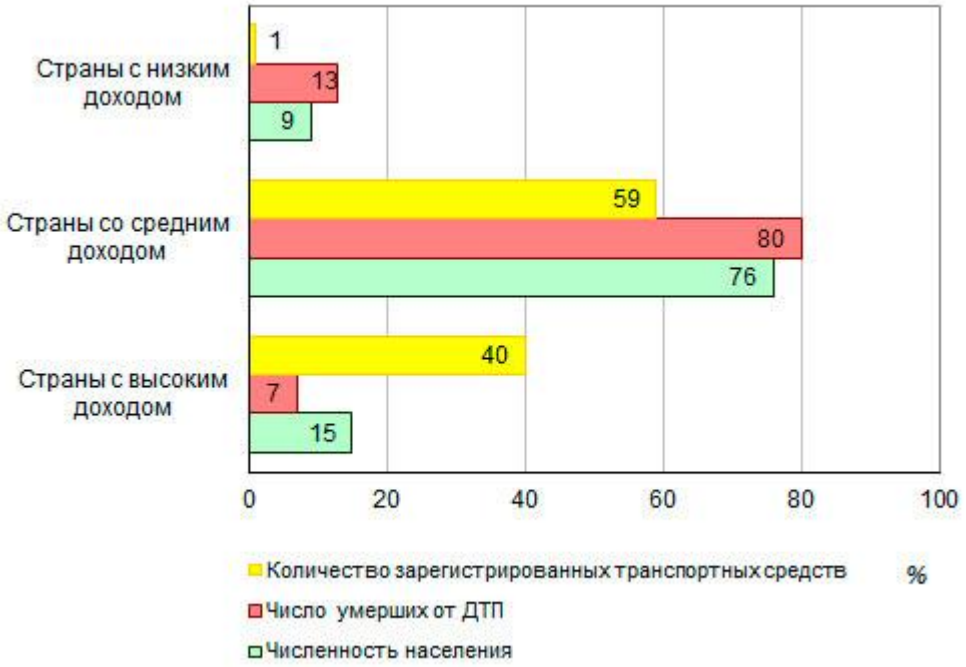


Рисунок 7. Доля населения, числа умерших от ДТП и количества зарегистрированных транспортных средств по группам стран мира с разным уровнем ВНД на душу населения, 2016 год, %

Источник: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.. P. 7.

В целом по миру смертность от ДТП составила в 2016 году, по оценкам ВОЗ, около 19 умерших на 100 тысяч человек. Наиболее высокое значение показателя отмечается в странах с низким уровнем дохода – 29,4 на 100 тысяч человек, а в странах с высоким уровнем дохода оно в 3,7 раза ниже – 8,0 на 100 тысяч человек (рис. 8). В странах с более высоким и более низким средним доходом она практически одинакова, немного превышая среднемировой уровень, но изменения по сравнению с 2000 годом были разнонаправленными. В странах с более высоким средним доходом смертность от ДТП снизилась с 21,5 до 19,7 на 100 тысяч человек, а в странах с более низким средним доходом повысилась с 16,4 до 19,9 на 100 тысяч человек.

Наибольшее снижение смертности от ДТП произошло в странах с более высоким доходом, где она уменьшилась на 5,5 пункта – с 13,5 на 100 тысяч человек в 2000 году до 8,0 в 2016 году.

В странах с низким доходом смертность от ДТП повысилась на 3 пункта – с 26,3 умерших на 100 тысяч человек в 2000 году до 29,4 в 2016 году.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

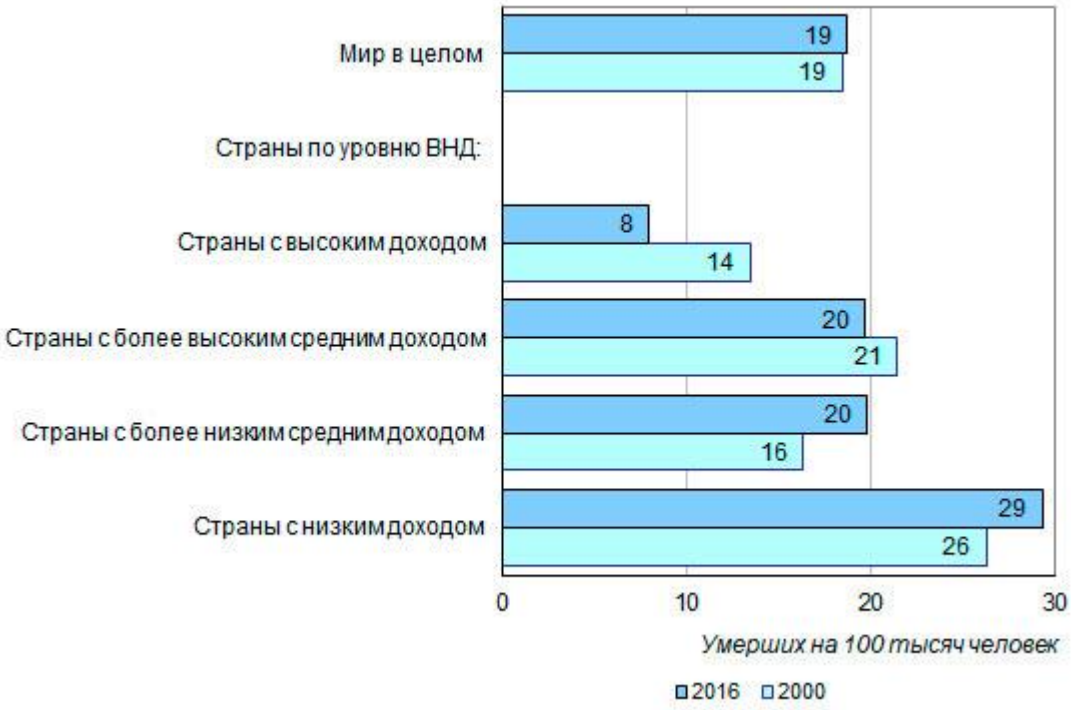


Рисунок 8. Смертность от ДТП по группам стран с разным уровнем ВНД на душу населения, 2000 и 2016 годы, число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения

Источник: Global Health Estimates 2016: Deaths by Cause, Age, Sex, by Country and by Region, 2000-2016. Geneva, World Health Organization; 2018.

В странах, где за последние годы удалось достичь прогресса в снижении смертности от дорожно-транспортных травм, успехи были обусловлены в значительной мере улучшением исполнения законов в отношении таких ключевых факторов риска безопасности дорожного движения, как превышение скорости, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии, неиспользование ремней безопасности, мотоциклетных шлемов и детских удерживающих устройств. Значительную роль сыграло также повышение безопасности инфраструктуры (в частности, сооружение тротуаров и дорожек для велосипедистов и мотоциклистов); повышение стандартов, предъявляемых к транспортным средствам (например, введение обязательного требования электронной системы безопасности и антиблокировочной тормозной системы), и улучшением медицинской помощи, предоставляемой жертвам дорожно-транспортных происшествий.

В докладе ВОЗ отмечается, что эти меры способствовали сокращению смертности в результате ДТП за 2013-2016 годы в 48 странах со средним и высоким уровнем дохода (рис. 9). Однако за тот же период число смертей в результате ДТП увеличилось в 104 странах, в основном в странах со средним и низким доходом. Ни в одной стране с низким уровнем дохода смертность от ДТП не снизилась, что в значительной мере объясняется отсутствием таких мер. Это не может не вызывать серьезной озабоченности.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

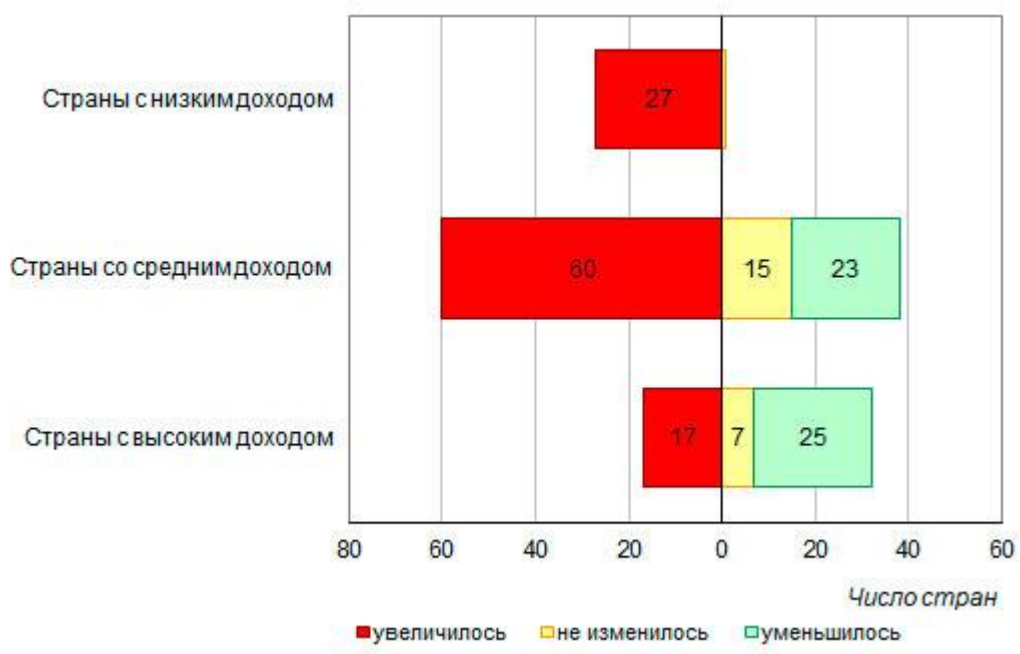


Рисунок 9. Изменение числа умерших от ДТП по странам мира с разным уровнем ВНД на душу населения, 2013-2016 годы, число стран

Источник: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. P. 7.

Значение коэффициента смертности от ДТП, по оценкам ВОЗ 2018 года, варьировалась в 2016 году по странам мира от 0,9 на 100 тысяч человек на Мальдивских островах до 35,9 в Либерии (рис. 10). В центральной половине стран (без 25% стран с наиболее высокими и наиболее низкими показателями) оно составляет от 9,2 до 24,9 при медианном значении 15,9 на 100 тысяч человек.

В целом, смертность от ДТП обратно пропорциональна уровню национального дохода, несмотря на некоторые отклонения от тренда. В странах с самым высоким уровнем дохода – Норвегии и Швейцарии – она составляет 2,7 на 100 тысяч человек. Все страны с уровнем смертности от ДТП, превышающим среднемировой уровень (18,8 на 100 тысяч человек), располагают валовым национальным доходом менее 10000 долларов США на человека в год. Исключение составляют только Саудовская Аравия (21750 долларов США) и Венесуэла (11760).

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

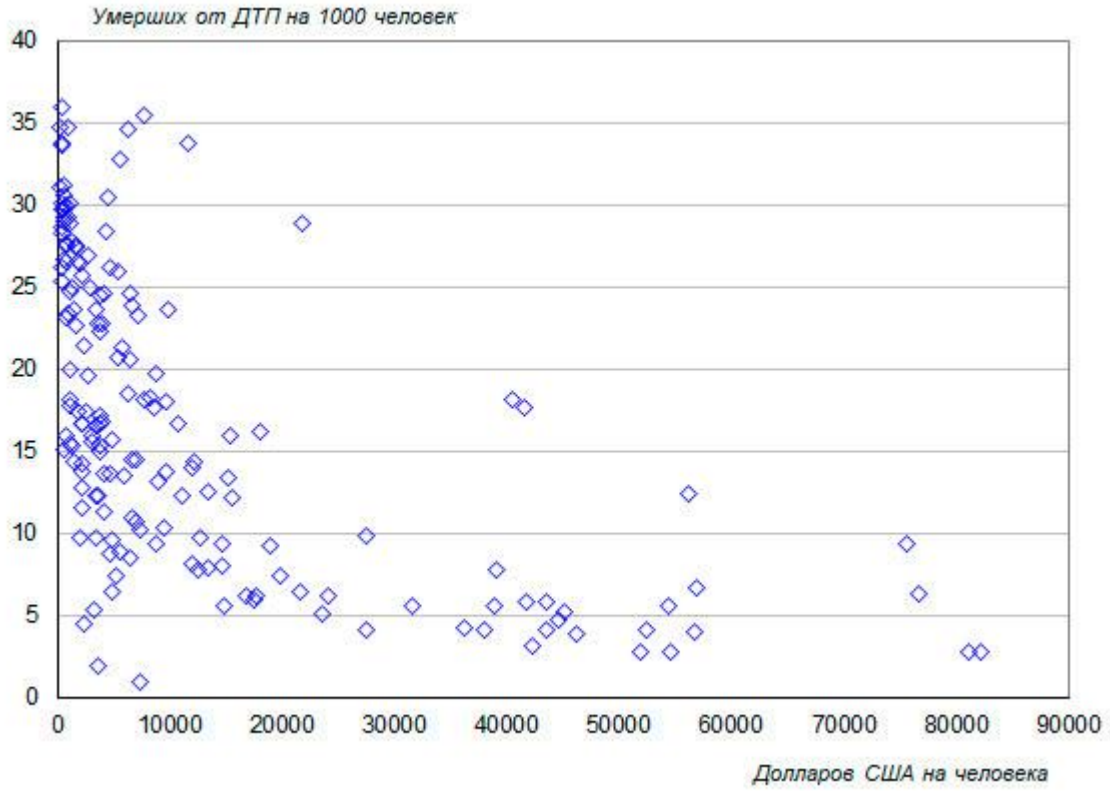


Рисунок 10. Смертность от ДТП и уровнем ВНД на душу населения в странах мира, 2016 год

Источник: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Table A2.

Смертность от ДТП в Африканском регионе втрое выше, чем в Европейском регионе

Показатели смертности от ДТП существенно различаются по регионам ВОЗ. Выше всего значения коэффициента смертности от ДТП в Африканском регионе (27,8 случая на 100 000 человек), втрое меньше самые низкие - в Европейском регионе (9,3 случая на 100 000 человек).

По сравнению с 2000 годом коэффициенты смертности в результате ДТП снизились в трех регионах ВОЗ: на 5,2 пункта в Европейском регионе, на 3,3 пункта в Западно-Тихоокеанском регионе и всего на 0,3 пункта в Восточно-Средиземноморском регионе (рис. 11). В остальных трех регионах ВОЗ смертность от ДТП увеличилась, особенно значительно – на 5,4 пункта – в регионе Юго-Восточной Азии (с 15,6 до 21,0 на 100 тысяч человек). В американском регионе она увеличилась незначительно, оставаясь практически на том же уровне, что и в начале века (15,9 на 100 тысяч человек в 2016 году против 15,8 в 2000 году).

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

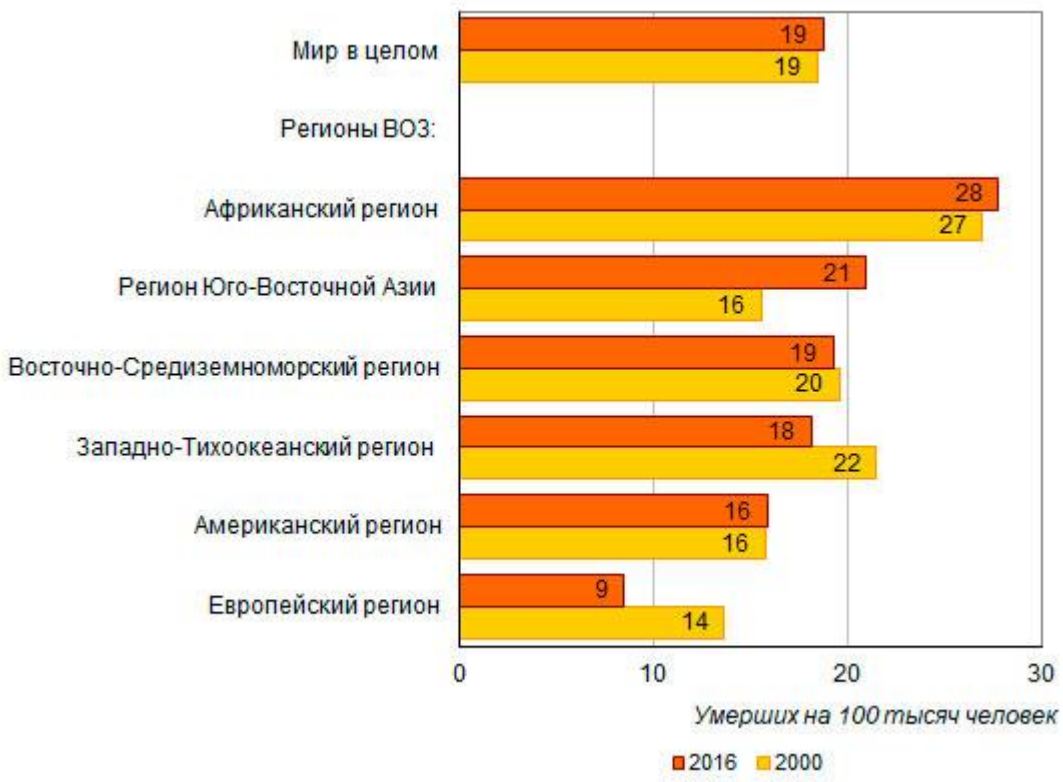


Рисунок 11. Смертность от ДТП по регионам ВОЗ, 2000 и 2016 годы, умерших о ДТП на 100 тысяч человек

Источник: Global Health Estimates 2016: Deaths by Cause, Age, Sex, by Country and by Region, 2000-2016. Geneva, World Health Organization; 2018.

Значительные различия по показателям смертности от ДТП наблюдаются и между странами одного и того же региона. Содержащиеся в базе данных Глобальной обсерватории здоровья оценки числа умерших от ДТП и числа зарегистрированных транспортных средств позволяют оценить число умерших от ДТП в расчете на 1000 зарегистрированных транспортных средств. Четко выраженной зависимости между этими показателями нет, поскольку многое зависит от технических характеристик транспортных средств, качества дорожно-транспортной инфраструктуры, соблюдения правил безопасности дорожного движения и ряда других факторов. Тем не менее, соотнесение этих двух показателей дает дополнительные штрихи к картине состояния безопасности дорожного движения.

В Африканском регионе ВОЗ смертность в результате ДТП составляет от 13,7 в расчете на 100 тысяч человек постоянного населения на острове Маврикии до 35,9 в Либерии, отличающейся, как уже говорилось, самым высоким значением показателя (рис. 12). В центральной половине стран (без 25% стран с самыми низкими и 25% с самыми высокими показателями) значение показателя варьируется от 24,9 до 30,0 на 100 тысяч человек при медианном значении 27,6. Помимо Маврикия смертностью ниже среднемирового уровня отличаются Сейшельские острова (15,9 на 100 тысяч человек), которые – единственные в этой группе стран – имеют высокий уровень национального дохода.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Число умерших в результате ДТП на 1000 зарегистрированных транспортных средств составляет от 0,3 на Маврикии до 53 в Южном Судане при медианном значении около 7, хотя данные представлены не по всем странам региона. Помимо Южного Судана высоким числом погибших от ДТП в расчете на 1000 автотранспортных средств отличаются также Центрально-Африканская Республика (ЦАР), Эфиопия, Того, Бурунди и Мадагаскар (от 30 до 41 погибших от ДТП на 1000 автотранспортных средств).

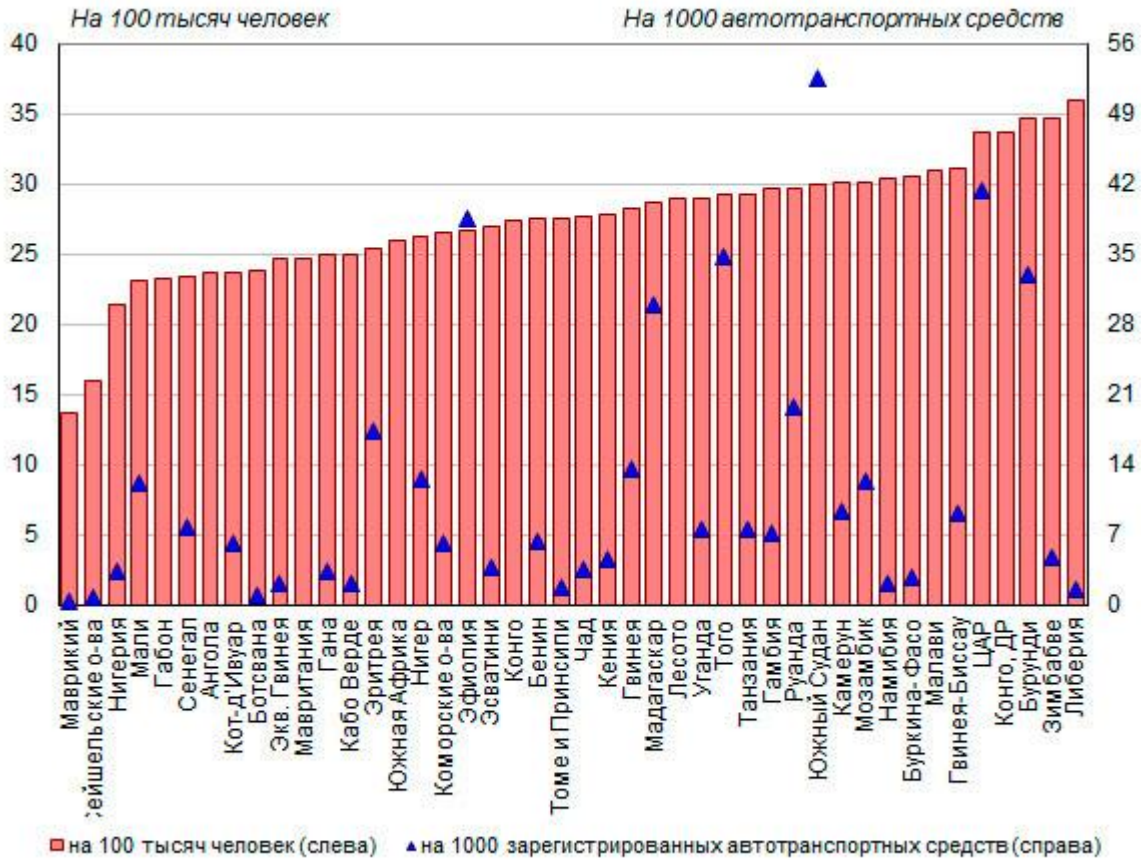


Рисунок 12. Число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения (ось слева) и на 1000 зарегистрированных транспортных средств (ось справа) по странам Африканского региона ВОЗ, 2016 год

Источники к рис. 12-17: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Table A2, Table A11.

Среди стран Американского региона ВОЗ значение показателя смертности от ДТП варьируется от 5,6 на 100 тысяч человек на Барбадосе до 35,4 в Сент-Люсии (рис. 13). Однако в большинстве стран региона оно располагается в более узком диапазоне, в центральной половине стран – от 12,4 до 20,9 на 100 тысяч человек при медианном значении 14,4 на 100 тысяч человек. В наиболее моторизованных странах региона смертность от ДТП сравнительно невысока – 12,4 на 100 тысяч человек в США, 5,8 на 100 тысяч человек в Канаде.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Число умерших от ДТП в расчете на 1000 зарегистрированных транспортных средств составляет от 0,1 в Канаде, США и на Барбадосе до 12 в Гайане. Если исключить Гайану, в странах Американского региона число умерших от ДТП не достигает 2 в расчете на 1000 автотранспортных средств.

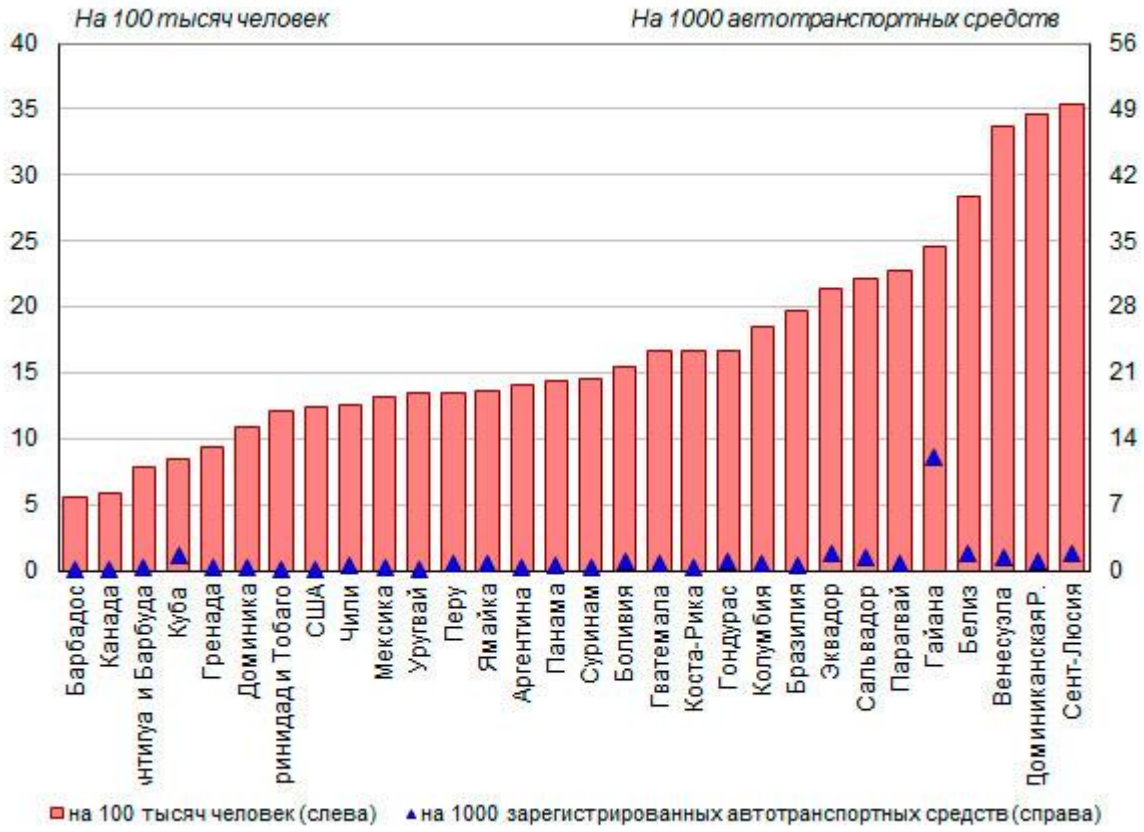


Рисунок 13. Число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения (ось слева) и на 1000 зарегистрированных транспортных средств (ось справа) по странам Американского региона ВОЗ, 2016 год

Европейский регион ВОЗ характеризуется наибольшими различиями в коэффициентах смертности от ДТП, причем в странах с низким уровнем дохода она почти втрое выше, чем в странах с высоким уровнем дохода (соответственно, 18,6 и 6,3 на 100 тысяч человек), и близка к показателям регионов Юго-Восточной Азии и Западной части Тихого океана.

Число умерших в результате ДТП в расчете на 100 тысяч человек постоянного населения составляет от 2,7 в Норвегии и Швейцарии до 18,1 в Таджикистане (рис. 14). В центральной половине стран оно варьируется от 5,3 до 10,6 при медианном значении 7,4 умерших на 100 тысяч человек.

Россия входит в группу четырех стран с самыми высокими показателями смертности от ДТП в регионе - более 17 умерших на 100 тысяч человек. По оценке ВОЗ, она составила в 2016 году 18 на 100 тысяч человек, по данным Росстата - 10,8 (V01-V89 по кодам МКБ-10)[15].

Помимо недоучета умерших в результате ДТП[16] (специалисты ВОЗ указывают на отсутствие разбивки по кодам ICD-10 как причину отказа от использования национальных данных[17]),

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

расхождения связаны и с разной численностью населения, к которой относятся эти смерти (без учета Крыма в оценках ВОЗ).

Число умерших от ДТП в расчете на 10000 зарегистрированных транспортных средств (в расчете на 1000 оно крайне невысоко) составляет в регионе от 0,04 в тех же Норвегии и Швейцарии до 35,8 в Таджикистане, заметно отличающемуся по этому показателю от других стран региона.

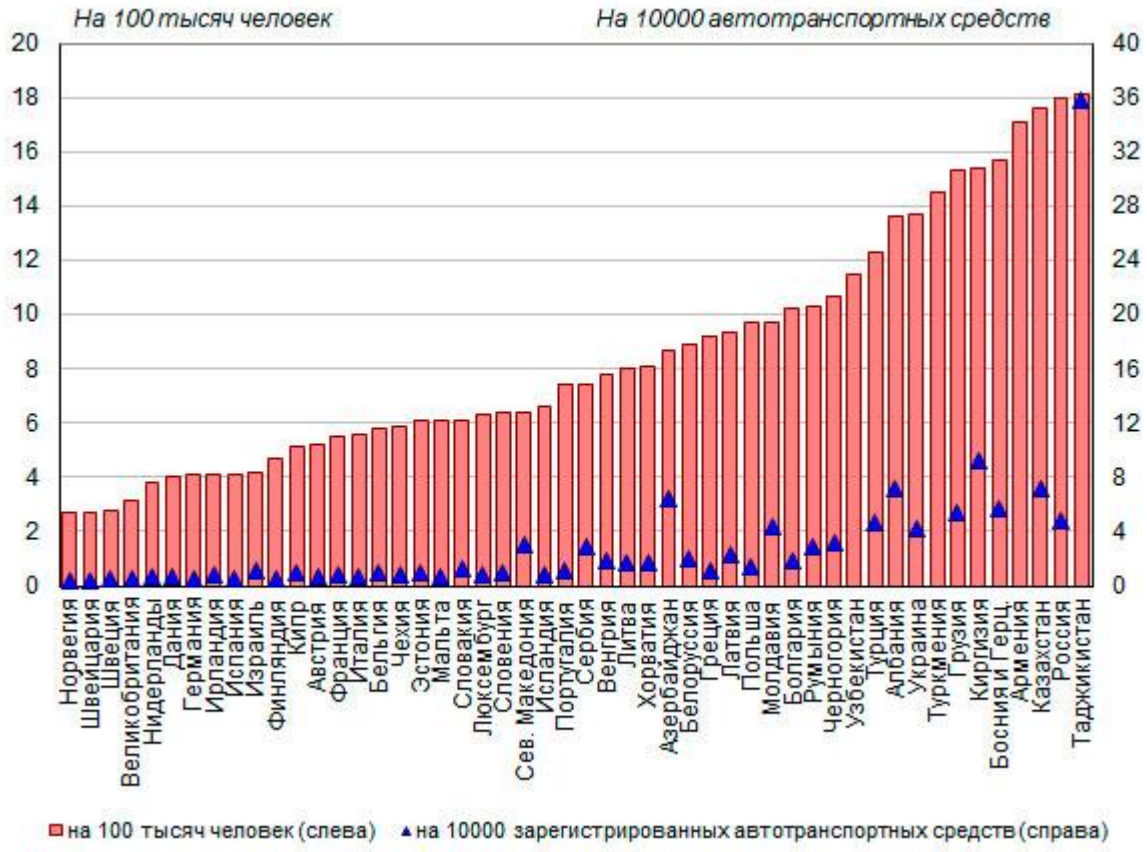


Рисунок 14. Число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения (ось слева) и на 10000 зарегистрированных транспортных средств (ось справа) по странам Европейского региона ВОЗ, 2016 год

Среди сравнительно небольшого числа стран Восточно-Средиземноморского региона ВОЗ смертность от ДТП составляет от 9,3 умерших на 100 тысяч человек в Катаре до 28,8 в Саудовской Аравии (рис. 15). В центральной половине стран региона показатель принимает значения от 16,5 до 25,4 на 100 тысяч человек при медианном значении 20,1 на 100 тысяч человек.

Число умерших в результате ДТП в расчете на 1000 зарегистрированных транспортных средств составляет от 0,2 в Катаре до 65 в Сомали. Помимо Сомали, Афганистана и Судана, где значение показателя составляет около 8 умерших от ДТП на 1000 автотранспортных средств, остальные страны региона отличаются низкими значениями показателя, которые не превышают 2 умерших от ДТП на 1000 автотранспортных средств.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

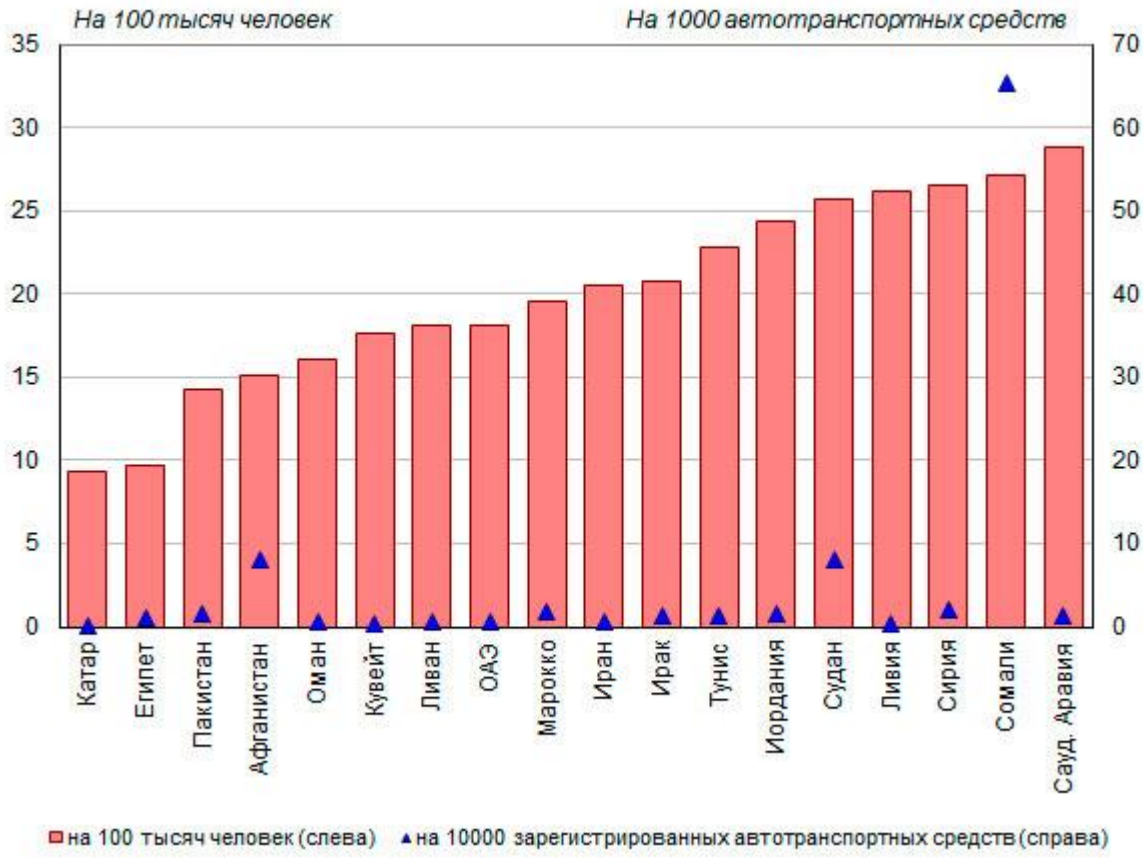


Рисунок 15. Число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения (ось слева) и на 1000 зарегистрированных транспортных средств (ось справа) по странам Восточно-Средиземноморского региона ВОЗ, 2016 год

Среди стран региона Юго-Восточной Азии крайними значениями выделяются Таиланд (32,7 умерших от ДТП на 100 тысяч человек) и Мальдивские острова (0,9). В остальных странах региона значение показателя составляет от 12,2 на 100 тысяч человек в Индонезии до 22,6 в крупнейшей по численности населения стране региона – Индии (рис. 16).

Число умерших от ДТП в расчете на 1000 зарегистрированных транспортных средств варьируется от нуля на Мальдивских островах до 8,7 в Бангладеш.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

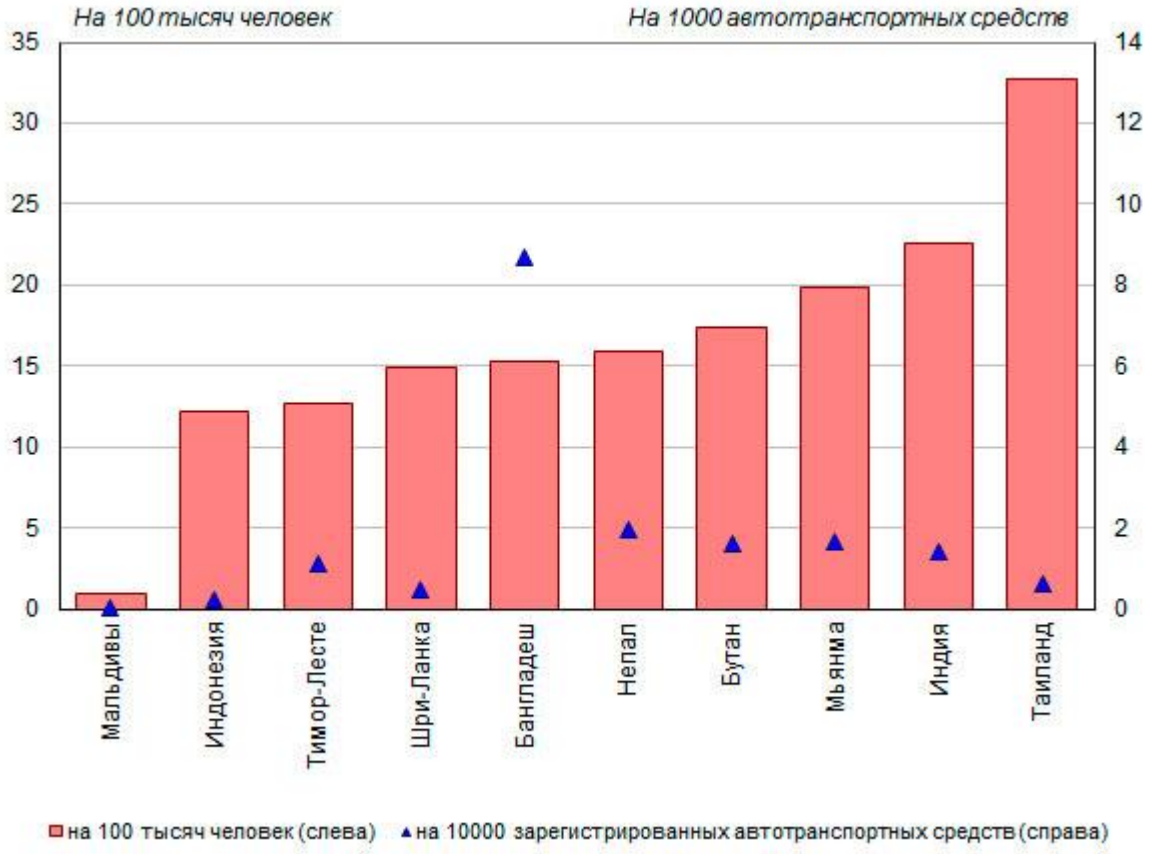


Рисунок 16. Число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения (ось слева) и на 1000 зарегистрированных транспортных средств (ось справа) по странам региона ВОЗ «Юго-Восточная Азия», 2016 год

Среди стран Западно-Тихоокеанского региона ВОЗ крайними значениями смертности от ДТП также выделяются две страны – островное государство Микронезия (1,8 на 100 тысяч человек) и Вьетнам (26,4), в остальных странах региона она составляет от 2,8 в Сингапуре до 23,6 в Малайзии (рис. 17). В 8 странах региона смертность от ДТП ниже 10 умерших на 100 тысяч человек (в том числе в Австралии, Новой Зеландии, Японии и Южной Корее), в остальных тринадцати странах она превышает 11 умерших на 100 тысяч человек. В крупнейшей стране региона и мира – Китае – она составляет 18,2 на 100 тысяч человек, что, по оценкам ВОЗ, близко к значению показателя в России.

Число умерших от ДТП в расчете на 1000 зарегистрированных транспортных средств варьируется среди стран региона от 0,1 в Австралии, Новой Зеландии и Японии до 11,3 в Папуа-Новой Гвинее, заметно отличающейся по этому показателю от других стран региона.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

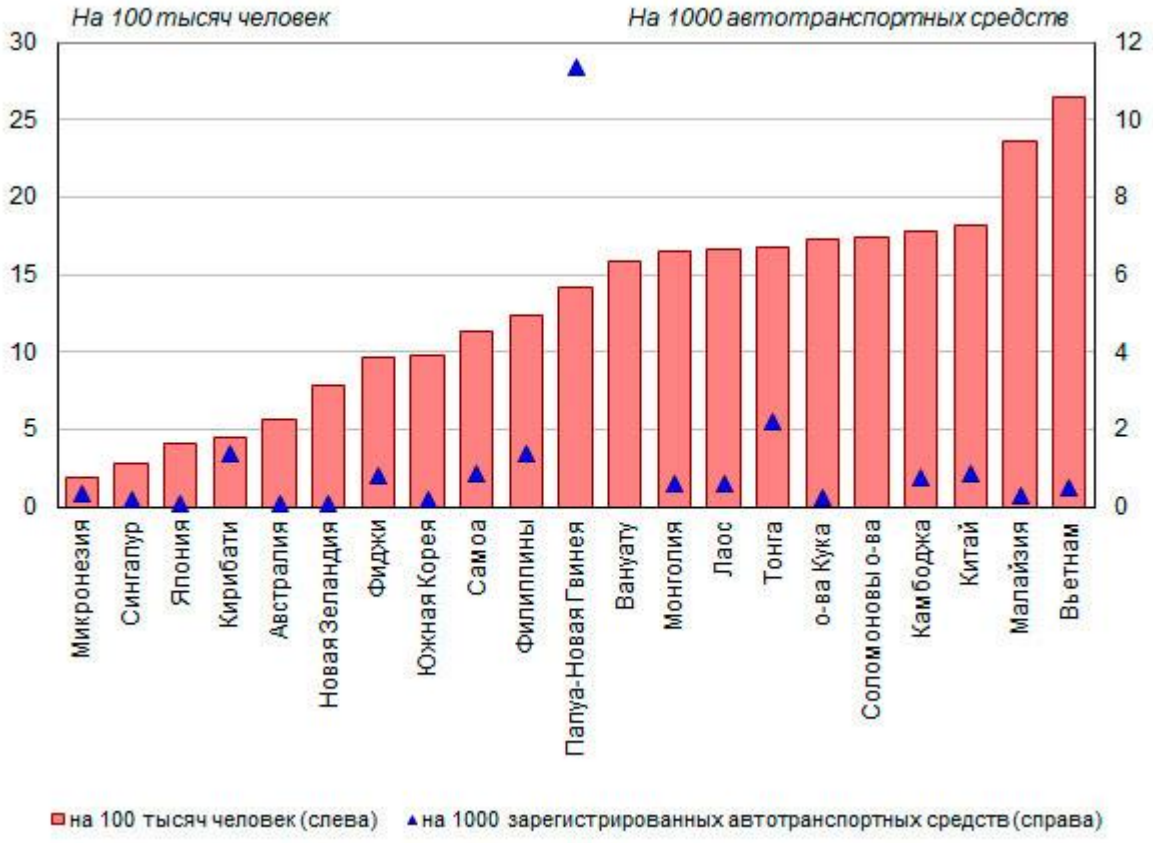


Рисунок 17. Число умерших от ДТП на 100 тысяч человек постоянного населения (ось слева) и на 1000 зарегистрированных транспортных средств (ось справа) по странам Западно-Тихоокеанского региона ВОЗ, 2016 год

Половину погибших в ДТП составляют наиболее уязвимые участники дорожного движения - пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты

Различия в уровнях смертности от ДТП по странам и регионам мира отражаются также в разбивке жертв ДТП по типам участников дорожного движения.

В целом по миру более половины погибших в результате ДТП составляют наиболее уязвимые участники дорожного движения – пешеходы (23%), велосипедисты[18] (3%) и мотоциклисты (28%). Еще 29% погибших в результате ДТП приходится на водителей и пассажиров автомобилей, а остальные 17% – на прочих участников дорожного движения (чаще всего их роль в качестве участников дорожного движения неизвестна).

Проблемы безопасности движения пешеходов и велосипедистов до сих пор нередко игнорируются при разработке транспортной инфраструктуры, принятии планировочных и других решений, определяющих формирование поселенческой и дорожной сети. Настало время уделить большее внимание повышению безопасности пешеходов и велосипедистов, а также защите этих участников дорожного движения от скоростного транспорта. В результате можно достичь не только сокращения дорожно-транспортного травматизма, но и уменьшить загрязнение воздуха и выбросы парниковых

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

газов, сократить транспортные пробки и повысить уровень здоровья населения благодаря возросшей физической активности.

Ситуация значительно различается по регионам мира. В большинстве стран с низким и средним уровнем дохода доля среди погибших в результате ДТП таких участников дорожного движения, как пешеходы, велосипедисты, водители и пассажиры двух- и трехколесных моторизованных транспортных средств значительно выше, чем в странах с высоким уровнем дохода.

В большинстве стран Африканского региона ВОЗ ходьба пешком и езда на велосипеде являются важными формами передвижения для значительной части населения, в то время как во многих странах Юго-Восточной Азии и Западно-Тихоокеанского региона широко используются мотоциклы, сравнительно доступные по цене и простые в управлении. Эти различия в моделях передвижения отражаются в распределении умерших в результате ДТП по типам участников дорожного движения.

Так, в Африканском регионе ВОЗ 40% всех случаев смерти в результате ДТП приходится на долю пешеходов, а в Западно-Тихоокеанском регионе ВОЗ 36% – на долю мотоциклистов, то есть водителей и пассажиров моторизованных 2- или 3-колесных транспортных средств (рис. 18).

На долю водителей и пассажиров автомобилей приходится от 16% погибших в результате ДТП в регионе Юго-Восточной Азии до 48% в Европейском регионе. На долю пешеходов приходится около четверти погибших от ДТП во всех регионах, кроме Африки (40%, как уже отмечалось) и Юго-Восточной Азии (14%).

Рисунок 18. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения в мире и регионах ВОЗ, 2016 год, %

Источник Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. P. 11.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Значительный разброс показателей распределения погибших в результате ДТП по типам участников движения наблюдается и внутри регионов, хотя данные представлены не по всем странам.

Африканский регион ВОЗ отличается высокой долей уязвимых участников дорожного движения среди погибших (53%), но внутри региона значение этого показателя варьируется от 27% в Ботсване до 83% на Маврикии. В ряде стран региона доля пешеходов среди жертв ДТП достигает 40% и более (до 52% в Демократической Республике Конго). Существенно различается и доля прочих (не уточненных) участников движения среди погибших в результате ДТП (рис. 19).

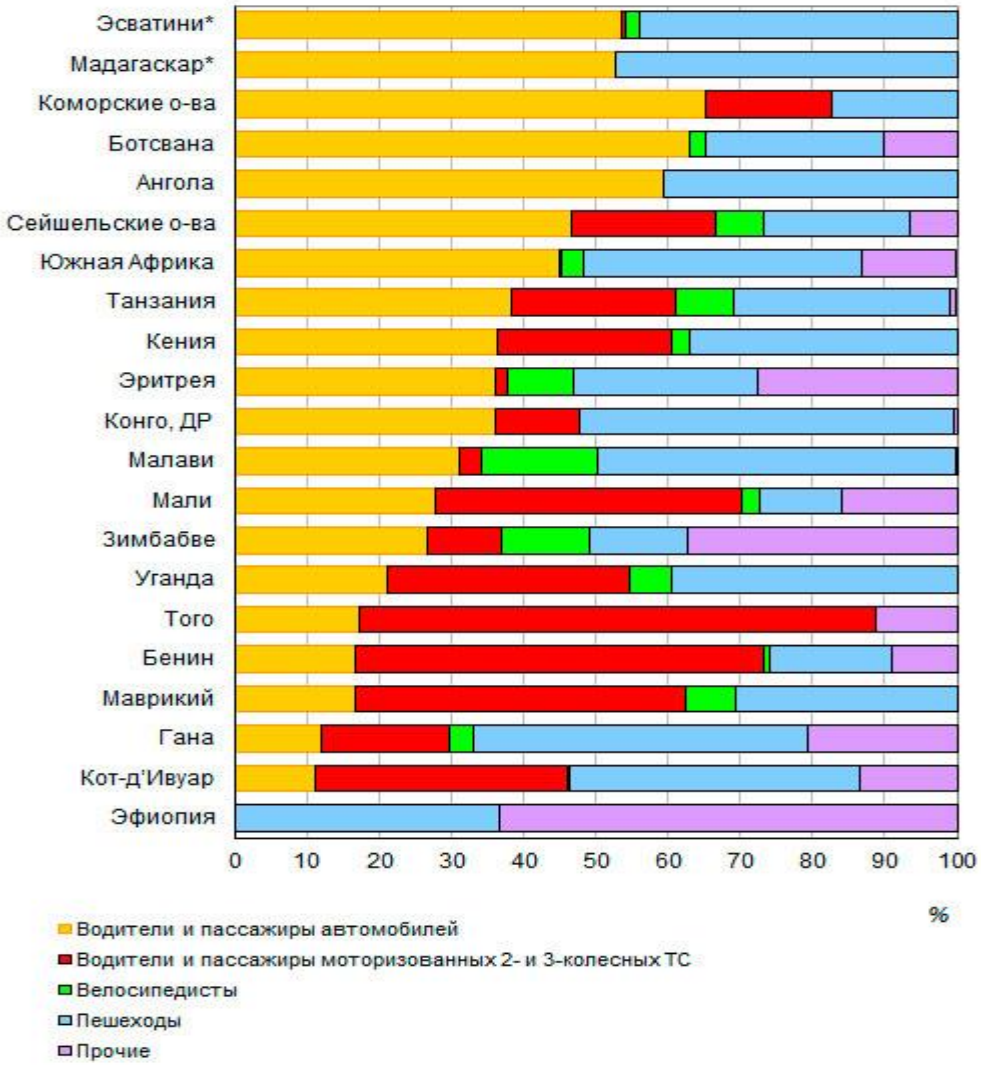


Рисунок 19. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения* в некоторых странах Африканского региона ВОЗ, 2016 год, %

** водители и пассажиры всех транспортных средств*

Источник к рис. 19-24: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Table A2.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Американский регион ВОЗ отличается относительно низкой долей уязвимых участников дорожного движения среди погибших (48%), а внутри региона значение этого показателя варьируется от 9% в Перу (при высокой доле прочих участников движения) до 85% в Доминиканской Республике. При этом существенно различается и доля прочих (не уточненных) участников движения среди погибших в результате ДТП (рис. 20).

Доля водителей и пассажиров автомобилей среди жертв ДТП в Канаде и США составляет около 64%, в Боливии, Антигуа и Барбуде – более 60%, а в Перу, Эквадоре, Колумбии и Доминике – менее 10%.

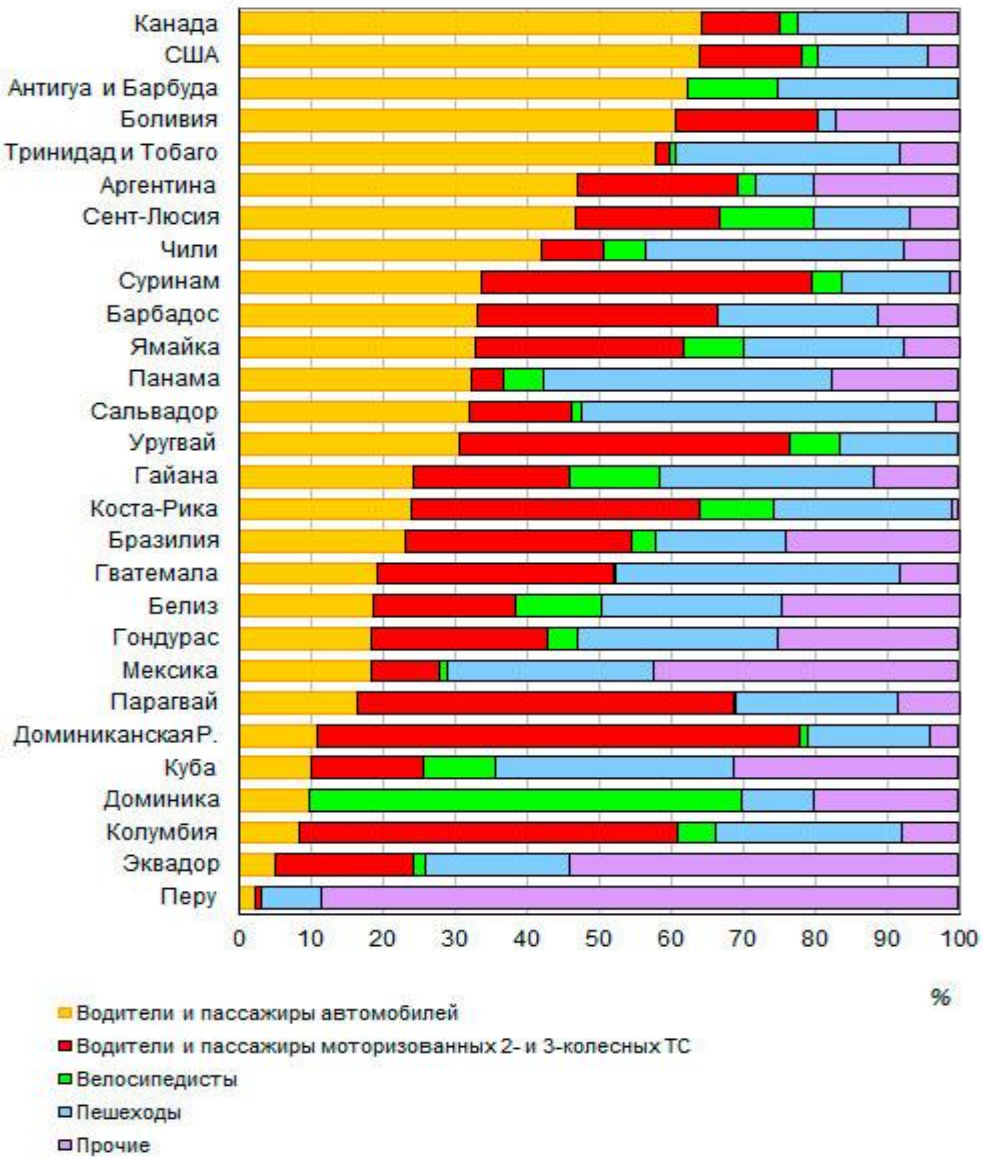


Рисунок 20. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения в некоторых странах Американского региона ВОЗ, 2016 год, %

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

В странах Европейского региона ВОЗ доля уязвимых участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов) среди погибших в результате ДТП составляет от 22% в Исландии до 73% на Мальте (из-за высокой доли водителей и пассажиров моторизованных 2-х и 3-х колесных транспортных средств среди погибших от ДТП – 41%). Доля пешеходов среди погибших от ДТП составляет 9,2% в Нидерландах до 42% в Азербайджане (рис. 21). Доля велосипедистов среди погибших от ДТП варьируется от менее, чем 1% в Исландии, Киргизии, Армении, Грузии и Азербайджане до 30% в Нидерландах, доля мотоциклистов – от менее чем 1% в Грузии и Азербайджане до 41% на Мальте, высока она также в Греции (32%).

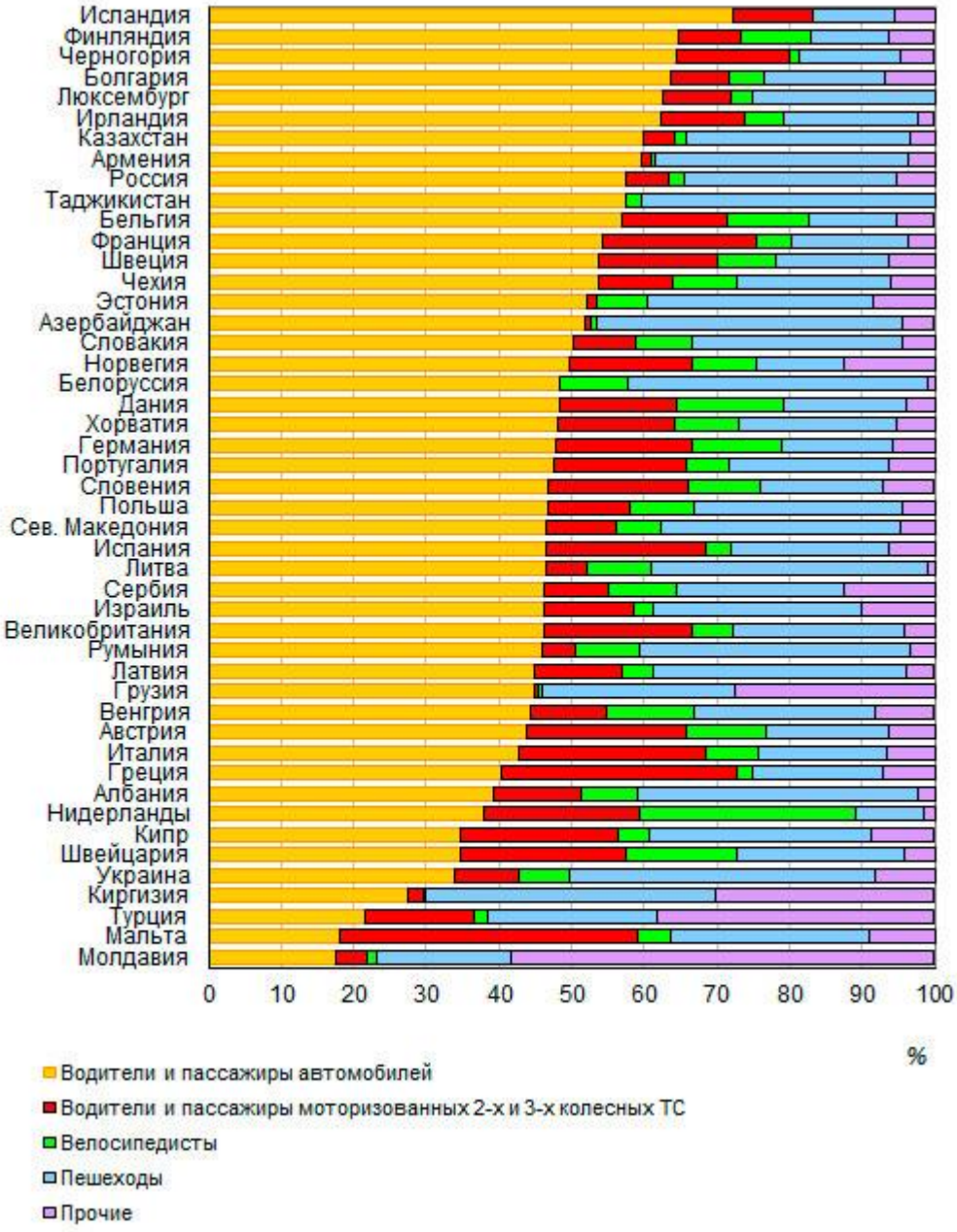


Рисунок 21. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения в некоторых странах Европейского региона ВОЗ, 2016 год, %

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Среди стран Восточно-Средиземноморского региона ВОЗ, по которым представлены данные, доля водителей и пассажиров автомобилей среди жертв ДТП составляет от 0 в Судане (при высокой доле неопределенных участников движения – 71,4%) до 75% в Ливии (рис. 22). Доля пешеходов среди погибших от ДТП крайне высока в Сирии (65%), в остальных странах составляет от 22% до 32%.

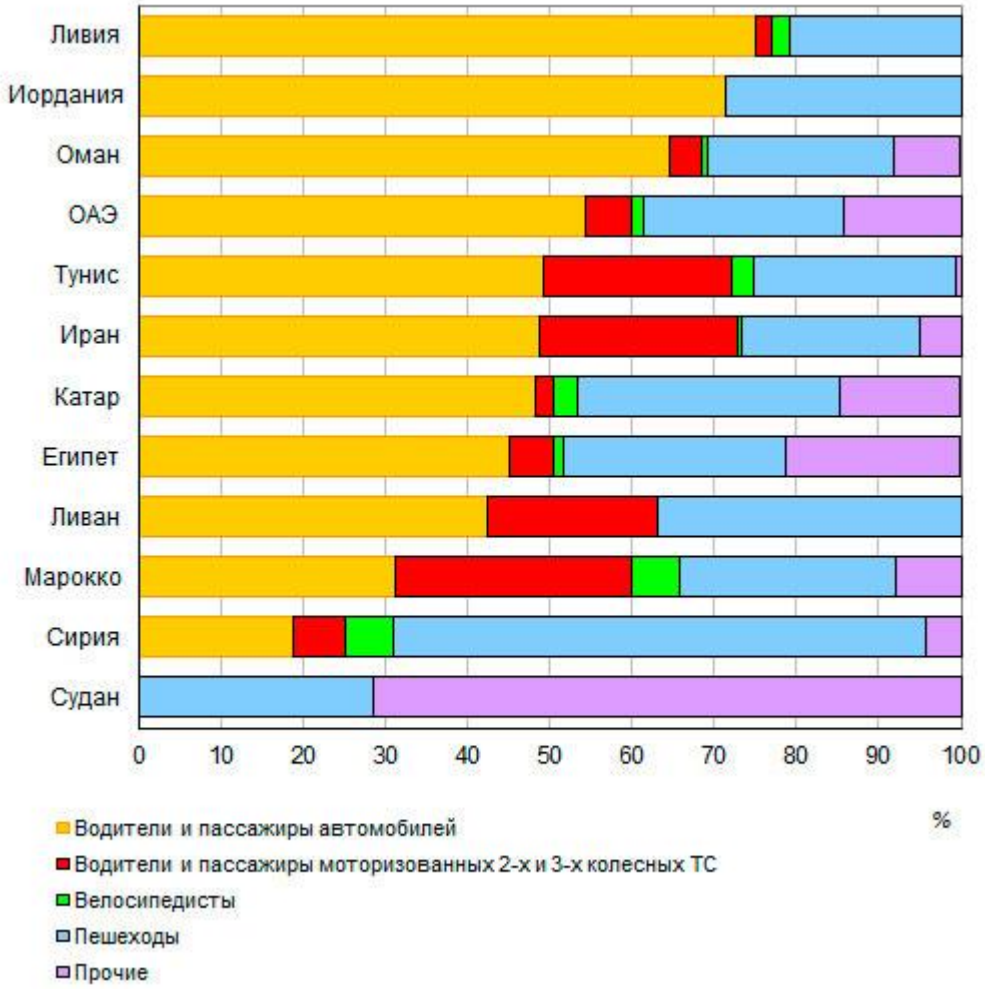


Рисунок 22. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения в некоторых странах Восточно-Средиземноморского региона ВОЗ, 2016 год, %

Среди стран региона Юго-Восточной Азии среди жертв ДТП особенно велика доля водителей и пассажиров моторизованных 2-х и 3-х колесных транспортных средств, которая в Таиланде и Индонезии составляет около 74% (рис. 23). Доля водителей и пассажиров автомобилей среди погибших от ДТП невелика, только в Индии поднимаясь до 18%.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

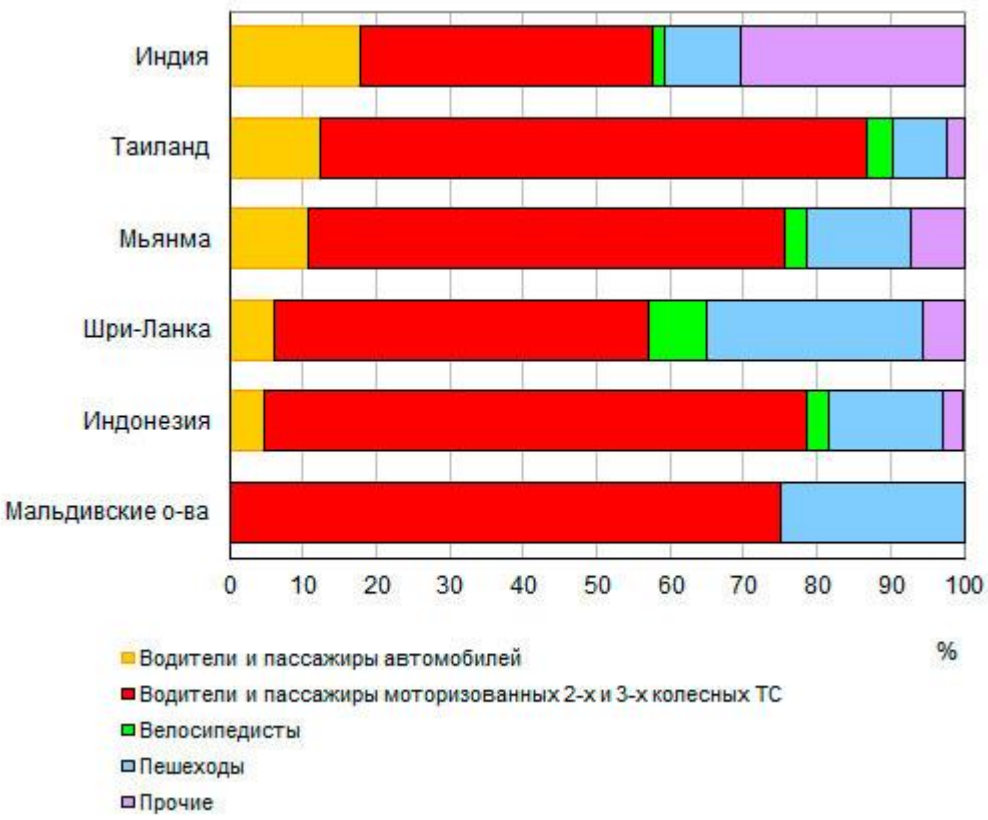


Рисунок 23. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения в некоторых странах региона Юго-Восточной Азии, 2016 год, %

В ряде стран Западно-Тихоокеанского региона доля водителей и пассажиров автомобилей среди умерших от ДТП, напротив, высока, достигая в Новой Зеландии почти 69% (рис. 24). В Австралии она превышает 60%, но в других странах региона заметно ниже за счет более высокой доли уязвимых групп участников дорожного движения среди погибших от ДТП.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

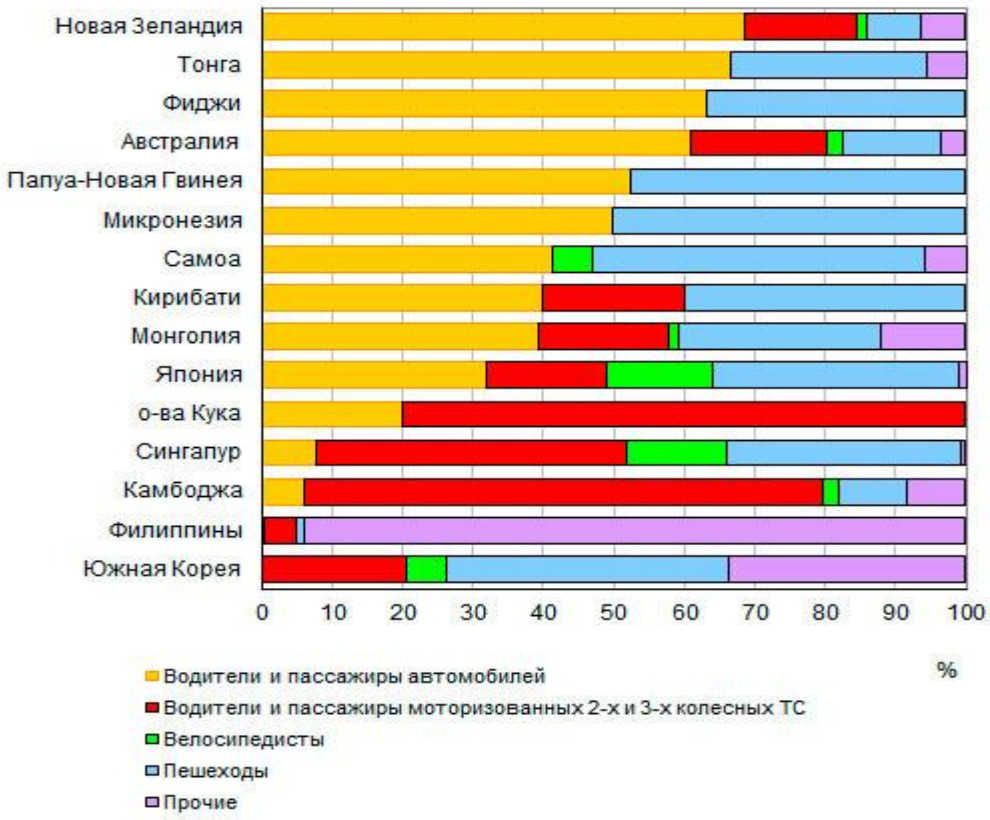


Рисунок 24. Распределение умерших от ДТП по группам участников движения в некоторых странах Западно-Тихоокеанского региона, 2016 год, %

В Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 года подчеркивается, что, несмотря на рост общего числа случаев смерти от дорожно-транспортных происшествий, смертность от ДТП в последние годы стабилизировалась. В ряде стран коэффициенты смертности от ДТП снизились. Это позволяет предполагать, что меры, предпринимаемые в странах со средним и высоким уровнем дохода, вполне могут быть эффективными. Полученные в 2018 году оценки смертности от ДТП показывают, что достичь одной из Целей устойчивого развития - снизить вдвое число смертей от ДТП к 2020 году (цель 3.6) – в обозначенные сроки не удастся, но это не повод для бездействия.

Цель Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) состоит в том, чтобы за этот период стабилизировать, а затем снизить смертность от дорожно-транспортных происшествий (до 0,9 миллиона человек в год). Чтобы направить страны по пути принятия конкретных мер на национальном уровне для достижения этой цели, был разработан Глобальный план действий. Он представляет собой практический инструмент, призванный помочь правительствам и другим заинтересованным сторонам разработать национальные, региональные и локальные программы действий. Кроме того, он обеспечивает структурные рамки для координации деятельности на региональном и глобальном уровнях.

Национальные мероприятия опираются, прежде всего, на пять основных элементов:

- Управление безопасностью дорожного движения;

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

- Более безопасные дороги и мобильность;
- Более безопасные транспортные средства;
- Более безопасное поведение участников дорожного движения;
- Ответные меры после дорожно-транспортного происшествия.

В 2017 году Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) представила документ «**Спасти ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ЖИЗНИ: пакет технических мер по безопасности дорожного движения**», где обобщаются уже опробованные меры, с помощью которых можно значительно сократить смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий. Основное внимание в этом пакете мер уделяется регулированию скорости движения, вопросам руководства, проектированию и совершенствованию инфраструктуры, стандартам безопасности транспортных средств, контролю за соблюдением правил дорожного движения и выживанию лиц, попавших в ДТП.

В основе мер по обеспечению безопасности дорожного движения лежит значительный объем научных данных. Как свидетельствует опыт, принятие и эффективное применение законодательства, касающегося основных факторов риска, – превышения скорости, управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, использования мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, – ведут к сокращению дорожно-транспортного травматизма.

Во многих странах законодательство, регулирующее эти факторы риска, не всеобъемлюще либо вообще отсутствует. Из 175 стран, принявших участие в обследовании 2017 года, только в 123 действуют законы, обеспечивающие дорожно-транспортную безопасность хотя бы по одному из пяти основных факторов риска, в 47 – по 3 и более факторам риска (табл. 1).

Таблица 1. Число стран, в которых действуют законы, обеспечивающие дорожно-транспортную безопасность по пяти факторам риска*, и их совокупное население

	Число стран	Население		
		Млн человек	% от совокупного населения стран с соответствующими законами	% от совокупного населения обследованных стран
1 фактор риска	45	1385,2	23,1	19,0
2 фактора риска	31	1980,5	33,1	27,1
3 фактора риска	22	2131,3	35,6	29,2
4 фактора риска	20	347,4	5,8	4,8
5 факторов риска	5	144,3	2,4	2,0
Итого:	123	5988,7	100,0	82,1
Все страны, принявшие участие в обследовании 2018 года	175	7296,9	…	100,0

* *превышение скорости, управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, использование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств*

Источник: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. P. 25.

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Нововведением Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 года стало сопоставление ситуации с законодательным обеспечением за период, прошедший после опубликования предыдущего доклада (2015 года) – по состоянию на декабрь 2014 и декабрь 2017 года.

Это сопоставление позволило сделать следующие выводы:

- Еще 22 страны, в которых совокупно проживает около миллиарда человек, или 14% населения мира, внесли поправки в законы в отношении одного или более факторов риска для приведения их в соответствие с передовой практикой;
- Больше всего стран – 10 – усовершенствовали законы в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии; теперь таких стран 45 (рис. 25), в них совокупно проживает 2,3 миллиарда человек (рис. 26);
- В 46 странах, в которых совокупно проживает 3 миллиарда человек, действуют законы, устанавливающие ограничения скорости, но за рассматриваемый период эту группу не пополнила ни одна страна, хотя совокупное население, защищенное такими законами увеличилось;
- Число стран, в которых действуют законы, касающиеся ношения мотоциклетных шлемов, увеличилось на 5 - до 49 стран, а совокупное население - до 2,7 миллиарда человек;
- Больше всего стран, в которых действуют законы об использовании ремней безопасности; по сравнению с 2014 годом их число увеличилось на 3 - до 105 стран, совокупное население которых увеличилось до 5,3 миллиарда человек;
- До 33 увеличилось число стран, в которых действуют законы об использовании детских удерживающих устройств, в этих странах проживают 652 миллиона человек.

Несмотря на постепенный рост числа стран, в которых применяются в соответствии с лучшими практиками законы, обеспечивающие безопасность дорожного движения, их исполнение остается серьезным вызовом для многих стран. Только треть стран отметила, что эти законы выполняются в них хорошо (оценка 8 и боле по шкале от 0 до 10).

Рисунок 25. Число стран мира, в которых законодательство по пяти основным факторам риска ДТП выполняется хорошо, 2014 и 2017 годы

Источник: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. P. 26

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

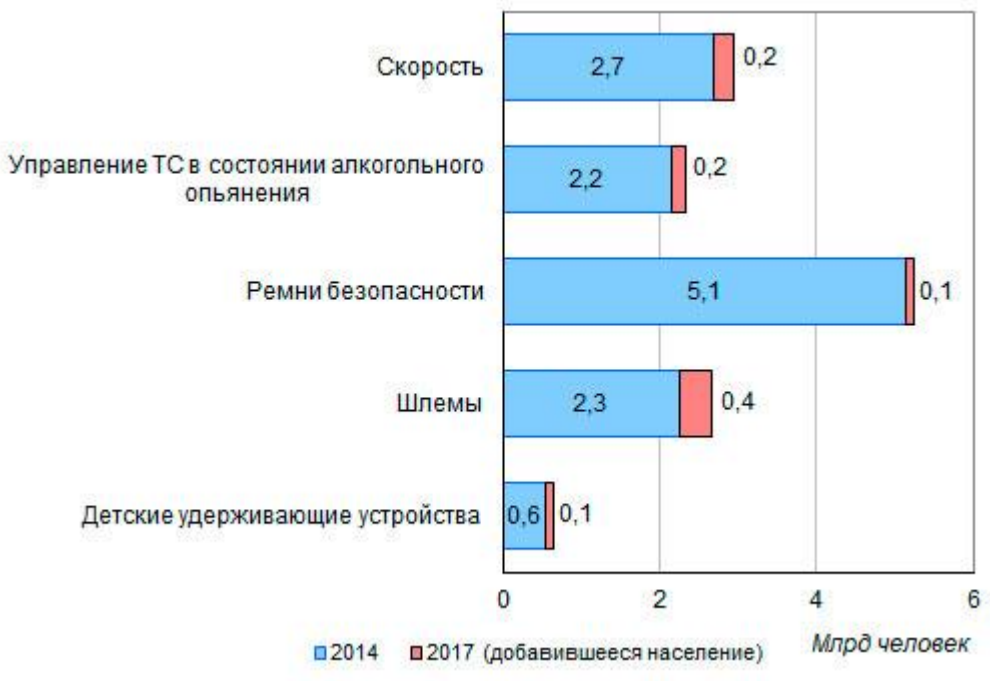


Рисунок 26. Совокупное население стран мира, в которых законодательство по пяти основным факторам риска ДТП выполняется хорошо, 2014 и 2017 годы, миллиардов человек

Источник: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. P. 26..

Кроме того, в докладе ВОЗ 2018 года отмечается, что в настоящее время 114 стран систематически проводят оценки или рейтинги звездной категории имеющихся дорог.

Только 40 стран, в которых проживает около миллиарда человек, ввели 7 или все 8 приоритетных стандартов безопасности ООН для транспортных средств.

Более половины стран (62%) имеют телефонный номер, действующий на территории всей страны для вызова неотложной помощи; при этом в 55% стран официально действует подготовка сертифицированных провайдеров добольничной медицинской помощи.

Источники:

Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ) - http://www.who.int/

Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. - http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en;

Road traffic injuries / 7 December 2018 - https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries;

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

Дорожно-транспортные травмы /7 декабря 2018 г. - https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Global Health Estimates 2016: Deaths by Cause, Age, Sex, by Country and by Region, 2000-2016. Geneva, World Health Organization; 2018. - http://www.who.int/gho/mortality_burden_disease/en/index.html;

WHO methods and data sources for country-level causes of death 2000-2016. Department of Information, Evidence and Research W HO, Geneva. March 2018. / Global Health Estimates Technical Paper WHO/HIS/IER/GHE/2018.3 - http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/en/

---

[1] Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. http://apps.who.int/iris . P. IX.
[2] Peden M et al., eds. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004 -www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html
[3] Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009 - www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html
[4] http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/index.html
[5] Global Plan for the Decade of Action for Road Safety, 2011–2020. Geneva, World Health Organization, 2011 - www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf
[6] Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. . Geneva, World Health Organization, 2013 - http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/
[7] Global status report on road safety 2015. World Health Organization 2015 - ; Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. - https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/global_reports/en/
[8] Подробнее об оценке качества данных об умерших по причинам смерти и моделировании оценок ВОЗ для разных групп стран см. WHO methods and data sources for country-level causes of death 2000-2016 / Global Health Estimates Technical Paper WHO/HIS/IER/GHE/2018.3; Global status report on road safety 2018., pp. 289-295.
[9] 195 стран – членов ВОЗ группируются в шесть регионов для аналитических целей в зависимости от уровней смертности и заболеваемости.
К Американскому региону ВОЗ отнесены все страны Северной и Южной Америки и Карибского бассейна (35 стран).
В Европейский регион ВОЗ (53 страны), помимо всех европейских стран, входят Турция, страны Закавказья (Азербайджан, Армения, Грузия) и Средней Азии (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан).
В Восточно-Средиземноморский регион ВОЗ входит 22 страны: Афганистан, Бахрейн, Джибути, Египет, Западный берег и сектор Газа, Ирак, Иран, Иордания, Йемен, Кувейт, Ливан, Ливия, Марокко, Оман, Пакистан, Катар, Саудовская Аравия, Сомали, Судан, Сирия, Тунис, ОАЭ, а в Африканский регион ВОЗ - все остальные африканские страны, кроме вошедших в Восточно-Средиземноморский регион (47 стран).
К Западно-Тихоокеанскому региону ВОЗ отнесены 27 стран: Австралия, Бруней, Вануату, Вьетнам, Камбоджа, Кирибати, Китай, Лаос, Малайзия, Маршалловы о-ва, Микронезия, Монголия, Науру, Ниуэ, Новая Зеландия, о-ва Кука, Палау, Папуа-Новая Гвинея, Самоа, Сингапур, Соломоновы о-ва, Тонга, Тувалу, Фиджи, Филиппины, Южная Корея, Япония.
В регион Юго-Восточной Азии входят 11 стран: Бангладеш, Бутан, Индия, Индонезия, КНДР, Мальдивские о-ва, Мьянма, Непал, Таиланд, Тимор-Лесте, Шри-Ланка.
[10] Опросник доступен по адресу:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/methodology/en/
[11] Global status report on road safety 2018, pp. 4-5.
[12] Эта оценка основана на данных, собранных для 175 стран, и скорректированных с учетом

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php

различий в качестве данных, чтобы обеспечить сопоставимость между странами. Затем они были экстраполированы на все 195 стран и территорий мира, являющихся членами ВОЗ.

[13] На основе кодов Международной классификации болезней X пересмотра (World Health Organization . WHO Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems (ICD) 10th revision): V01-V04, V06, V09-V80, V87, V89, V99.

[14] Для распределения стран мира с населением более 30 тысяч человек по уровню развития использовалась методика Всемирного Банка «Атлас» на основании оценок валового национального дохода (ВНД) на душу населения за 2017 год по следующим диапазонам:

• низкий уровень дохода - не более 1005 долларов США;

• средний уровень дохода - от 1006 до 12235 долларов США (в том числе ниже среднего – от 1006 до 3955 долларов США, выше среднего – от 3996 до 12235 долларов США);

• высокий уровень дохода = от 12236 долларов США и более.

World Development Indicators database, World Bank, November 2017. - http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD/countries

[15] Демографический ежегодник России. 2017. М., Росстат, 2017. С. 149.

[16] Эта проблема подробно рассматривается, например, в статье А. Пьянковой, Т. Фаттахова, К. Баканова, Е. Юрасова «Смертность от дорожно-транспортных происшествий в Москве: анализ связанных данных полиции и государственного статистического учета умерших» /Демографическое обозрение, 2019. Том 6, №1, с. 151-176. - www.demreview.hse.ru

[17] WHO methods and data sources for country-level causes of death 2000-2016. P. 12.

[18] Термин «велосипедист» относится к водителям двух- и трехколесных педальных велосипедов, но не относится к тем, кто управляет моторизованными двух- и трехколесными транспортными средствами (в том числе электрическими велосипедами).

Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-54569 от 21.03.2013 г.
ISSN 1726-2887

Для цитирования: Щербакова Е.М. Мировые тенденции смертности от ДТП по оценкам ВОЗ 2018 года // Демоскоп Weekly. 2019. № 819-820. URL: http://demoscope.ru/weekly/2019/0819/barom01.php