

**НОМЕР 33
МАЙ, 2021**



ИННОВАЦИИ.

НАУКА.

ОБРАЗОВАНИЕ

ЭЛЕКТРОННОЕ ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



УДК 004.02:004.5:004.9

ББК 73+65.9+60.5

Э40

Э40 Научный электронный журнал «Инновации. Наука. Образование \ Отв. ред. Сафронов А.И. – Тольятти: – 2021.– № 33 (май).– 2140 с.– URL: <http://innovjourn.ru>

Журнал публикует научные обзоры, статьи проблемного и научно-практического характера по техническим, педагогическим, химическим, экономическим, физико-математическим, социологическим, историческим, психологическим, философским, филологическим, юридическим наукам и архитектуре.

Все статьи журнала рецензируются.

Журнал индексируется в российских и международных базах цитирования: РИНЦ, Research Bible, Google Scholar, Scientific Indexing Services и Polska bibliografia naukowa.

Договор с РИНЦ: №185-03/2015 от 26.03.2015 г.

ISSN 2687-1068.

УДК 004.02:004.5:004.9

ББК 73+65.9+60.5

© Научный журнал «Инновации. Наука. Образование», 2015-2021



Стяжкина С.Н., Зайцев Д.В., Никифоров С.А.	
Малоинвазивные методики в лечении острого панкреатита, как залог успешной терапии энцефалопатии	1855
Шынжырбай Молдир	
Особенности реабилитации при неврологических заболеваниях	1861
Медуницына А.Н.	
Сравнительная характеристика моксонидина и клофелина	1867
Колдасов О.Б., Мусабекова С.А.	
Анализ дорожно-транспортных происшествий в центральном Казахстане	1871
Бреднева Д.С., Дончевская М.И.	
Влияние пандемии COVID-19 на общественные настроения в Испании	1878
Саратова Д.А., Сергеева А.Г.	
Проблема укрепления иммунитета с помощью физических нагрузок в период распространения инфекции COVID – 19	1884
Деева А.А., Фахрудинова Э.Р.	
Морально-нравственные аспекты эвтаназии в современном обществе	1889
Винокурова К.Т.	
Проект порядка по профилю «Косметология»	1896
Муравьёва Т.А., Ставицкая Е.В.	
Дискоординация родовых процессов	1911
Сабитова Н.Г., Ахметзянова Л.М., Низамеев И.Р.	
РМИАЦ МЗ РТ. Информационно-аналитическая система здравоохранения в Республике Татарстан	1921
Сырвакова А.О.	
Старение микроглии – как фактор развития нейродегенеративных заболеваний	1924
Стяжкина С.Н., Хакимов Р.А., Июдина А.В.	
Описание закрытой обширной травмы печени на клиническом случае	1930
Серкина В.М.	
Оценка содержания некоторых химических агентов в краске для волос и анализ возможного негативного прогноза для здоровья	1935
Найденкина С.Н., Ильина Н.Г.	
Острая заболеваемость детей в летний период в условиях пандемии COVID-19	1940
Шегирбаев Н.С., Мусабекова С.А.	
Анализ суицидальной активности городского и сельского населения в центральном Казахстане	1945



Колдасов Олжас Бериккулы

Врач-резидент

НАО «Медицинский Университет Караганды»

Мусабекова Сауле Амангельдиена

Кандидат медицинских наук, ассоциированный профессор (доцент)

НАО «Медицинский Университет Караганды»

АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИШЕСТВИЙ В ЦЕНТРАЛЬНОМ КАЗАХСТАНЕ

Аннотация: Статья посвящена изучению динамики и структуры дорожно-транспортных происшествий в Центральном Казахстане за 2019-2020 год. Данные динамического мониторинга позволяют провести оценку случаев ДТП в Карагандинской области. Распространенность ДТП в регионе является высокой, однако, имеет позитивные тенденции к снижению. Уровень ДТП по вине водителей в 3,3 раза выше соответствующего показателя среди пешеходов.

Ключевые слова: судебно-медицинская экспертиза, анализ смертности, автодорожная травма, дорожно-транспортное происшествие, смертельный исход.

Keywords: forensic medical examination, analysis of mortality, road trauma, road traffic accident, fatal outcome.

Введение.

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) - это происшествия, возникающие в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором пострадали или погибли люди или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён материальный ущерб [1]. Проблема смертности на дороге остается одной из самых актуальных медицинских и социальных проблем [2]. В странах Европы в ДТП ежегодно погибает около 120 тысяч человек, более 240 тысяч получают травмы [3]. По данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, представленных на рис. 1, в Казахстане в 2020 году зарегистрировано 13 515 ДТП (16 614 – за 2019 году), в них пострадал 19 841 человек (на



19,3% меньше, чем за аналогичный период 2019 года – 24 585), в т.ч. ранено 17 844 (22 180, снизилось на 19,5%)[2].

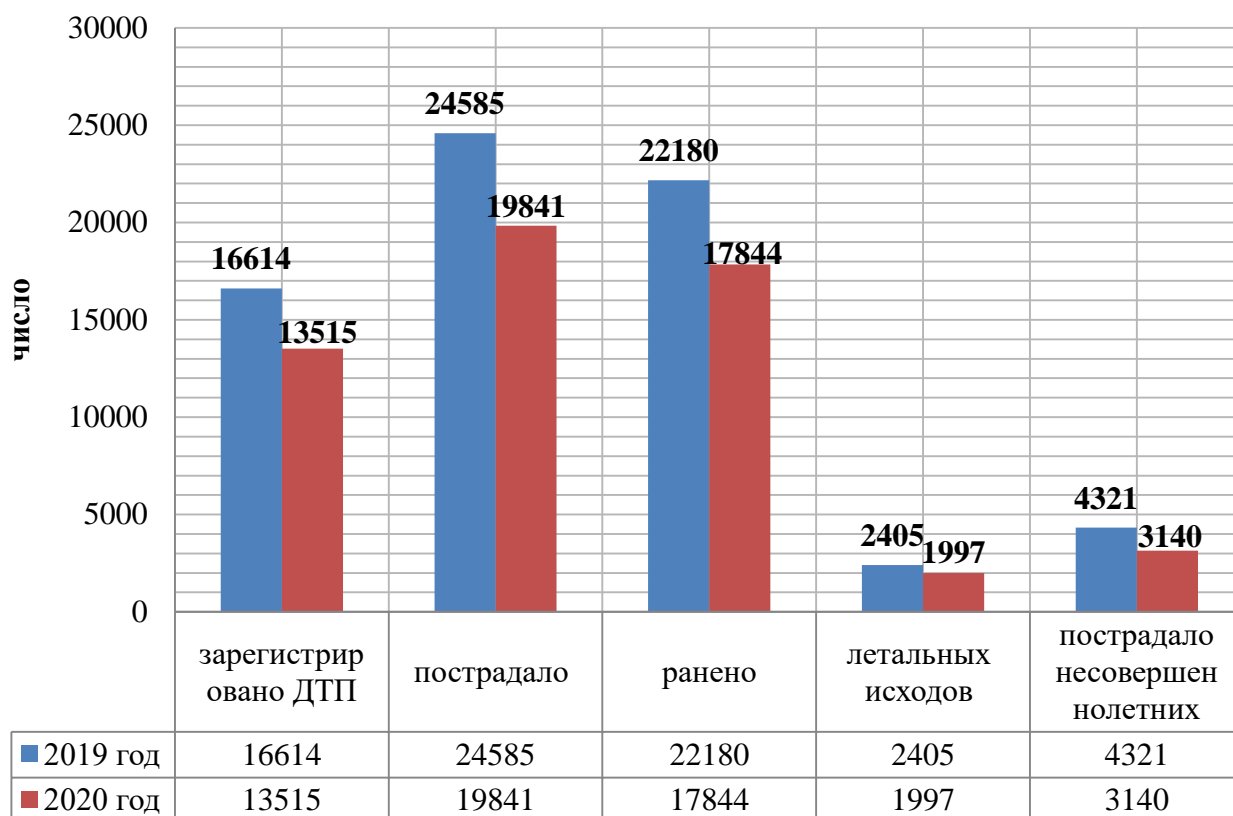


Рисунок 1. Динамика дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Казахстан за 2019 и 2020 гг.

Центральный Казахстан - экономико-географический регион в составе Республики Казахстан, в его состав входит укрупнённая Карагандинская область с центром в городе Караганда. Численность населения области в 2019 году составляет 1 728 302 человека, плотность населения - 3,6 чел/ кв. км. Караганда - крупнейший промышленный и экономический центр Центрального Казахстана, находящийся в списке городов с наибольшим уровнем автомобилизации [3]. Рост ДТП в регионе связывают с увеличением парка автомобилей, прирост которого составляет около 7-8 % в год [2,4]. Изучение структуры смертности от дорожно-транспортных происшествий в разных регионах, установление роли пола и возраста, наличия и тяжести алкогольного опьянения среди участников происшествия, локализации посадки в автомобиле и т.д. в структуре смертности ДТП является одной из стратегических задач здравоохранения для



дальнейшего создания эффективных моделей предотвращения данных происшествий. Профилактика и снижение травматизма во всех возрастных группах является одной из главных задач всех социальных институтов Республики Казахстан [4].

Цель исследования: Целью исследования явилось изучение динамики частоты распространения и структуры дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и ДТТ в Центральном Казахстане в 2019 и 2020гг.

Материалы и методы. Проведен ретроспективный анализ судебно-медицинских заключений Центра судебных экспертиз МЮ РК Института судебных экспертиз по Карагандинской области, включающей 9 регионов. Изучена структура участников ДТП по гендерному признаку, наличию и тяжести алкогольного опьянения, повреждений, полученных в результате автодорожной травмы. Обработку полученных данных проводили при помощи табличного редактора Microsoft Excel XP (Microsoft Corp., США) с использованием пакетов статистических программ Statistica 10.0 (StatSoft Inc., США) и SPSS 20. Для анализа полученных результатов использованы методы прикладного статистического анализа.

1. Результаты и обсуждение:

Уровень численности пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Центральном Казахстане в 2019 году по сравнению с 2020годом уменьшился в 1,1 раза (табл.1). Положительная динамика в 2020году в определенной степени объясняется реализацией комплексного плана профилактики правонарушений в Республике Казахстан на 2020-2022 годы, проводимого в рамках организационных мер по повышению уровня дорожной безопасности решением межведомственной комиссии (МВК) по профилактике правонарушений при правительстве Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года, которым предусмотрен комплекс мероприятий по профилактике правонарушений в сфере дорожного движения [3,4]. Другим определяющим фактором явилось снижение количество автомобильных аварий соответственно от 41% до 30%, в целом по Казахстану, с марта по май, когда в стране действовали ограничительные меры в связи с распространением коронавируса. По мнению многих авторов, снижение аварийности связано именно с ограничениями в передвижении [2].



Таблица 1. Сравнительная характеристика численности пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях за 2019 и 2020 гг.

Регион	Всего		Рост к итогу				Доля от РК	
	2019	2020	2019		2020		2019	2020
			ед	%	ед	%		
Карагандинская область	6801	6522	-0,5	95,9%	-0,3	93,1%	11,8%	10,1%

В 2019 и 2020 годах на дорогах Центрального Казахстана число погибших мужчин - 58,1 %, женщин - 41,9 %. Так, число погибших в ДТП мужчин достоверно превышает процент, погибших женщин ($p=0,0002$). Следует отметить, что 39,4 % женщин находились в фертильном (15-49 лет) возрасте.

Установлено, что значимо большая часть участников ДТП погибла в дневные часы - 62,0 % (55 человек) ($p=0,02$).

В ходе исследований установлено, что структура дорожно-транспортных происшествий, представленная на рисунке 2, в данном регионе меняется в сторону снижения показателей. Так, в Карагандинской области ДТП по вине водителя составило в 2019 году – 47,1%, в 2020 – 42,8%, по вине пешехода -23,8% и 19,8% соответственно. Неисправность автомобиля являлась причиной ДТП в 9,8% в 2019 году, а в 2020 году - 8,3%. Следует особо выделить возникновение ДТП вследствие нарушения правил водителями общественного транспорта, которое составило 24,3% и 21,7% в 2019 и 2020 годах соответственно.

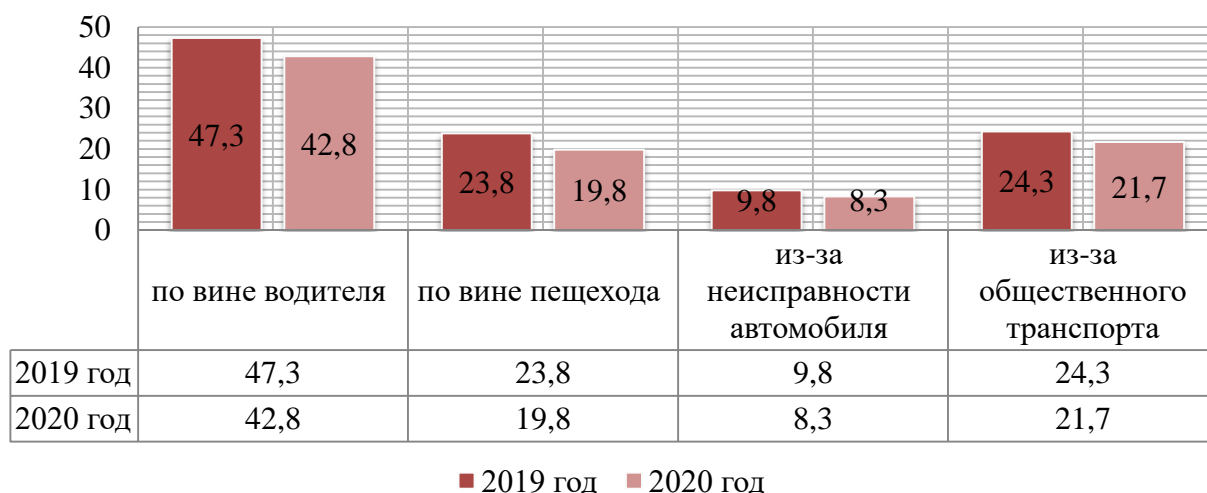


Рисунок 2. Структура дорожно-транспортных происшествий на территории Центрального Казахстана

Так, в 2019 году по городу Караганда 1298 человек погибли, смертность из-за столкновений составила 36 %, из-за наезда на пешехода - 29%. Анализ материалов показал, что в результате превышения скорости совершено 3732 ДТП или 27,6 % от общего числа. При этом в 2020 году на этой же территории смертность из-за столкновений составила - 31,8% , из-за наезда на пешехода - 26,1 %. Из-за превышения скорости совершено 3 286 ДТП или 23,6 % от общего числа. Процент водителей погибших в ДТП составил 26%, из них 87,3 % - мужчины, остальные 12,7 % - женщины. Следует отметить, что за исследуемый период, от общего числа погибших в результате ДТП, количество пешеходов превышало количество водителей ($p=0,0025$). Их число составило 37,8 % от общего числа погибших. Однако, число умерших пешеходов, значимо не отличалось от количества умерших в результате аварий пассажиров транспортного средства ($p=0,53$). Важным является анализ ДТП по причине: уровень ДТП из-за нарушения правил дорожного движения водителями в Центральном Казахстане в 3,1 раза выше соответствующего показателя среди пешеходов ($p<0,001$). Следует отметить, что пешеходы в несколько раз реже нарушают правила дорожного движения, чем водители, что отмечено и в других регионах[5,6]. Доля дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, имеющих степень алкогольного опьянения, составила 15,9 в 2020 году по сравнению с 27,1% в 2019 году. Установлено, что летальность преобладает среди трудоспособного населения, в возрасте от 18 до 55 лет в 65,3 %. При этом у более старшего населения (старше 55 лет) встречается лишь в 25,7%, а в возрасте младше 18



лет лишь в 4,1 % случаев от числа лиц, умерших в результате дорожно-транспортных происшествий, чем и обусловлена высокая степень социальной значимости проблемы. Число умерших лиц трудоспособного возраста значимо преобладает над суммой умерших других возрастных категорий ($p < 0,0001$).

При анализе повреждений у лиц, умерших в дорожно-транспортных происшествиях в 95,2 % случаев преобладает тупая сочетанная травма тела (вовлечено несколько анатомических областей), которая значимо преобладала над изолированной (5,8%) ($p < 0,0001$). Следует особо отметить, что в 97,0 % случаев, у умерших, среди сочетанных повреждений, была обнаружена черепно-мозговая травма в комбинации с травмами других частей тела, что соответствует данным, проводимым другими авторами в различных регионах[7]. Так, 10 080 ДТП произошли в населенных пунктах - 74,6 % от общего числа ДТП. В то же время каждое пятое ДТП происходит из-за превышения скорости в населенном пункте [4,7].

Заключение:

Комплекс мер, усиление агитационно-информационной работы, направленной на профилактику ДТП, принимаемых уполномоченными органами, позволил в 2020 году заметно снизить уровень аварийности на автодорогах на фоне значительного увеличения автопарка. Представленные данные исследования позволяют сделать вывод, что в 2019 и 2020 годах в дорожно-транспортных происшествиях на территории Центрального Казахстана значимо большая доля из числа умерших представлена мужчинами. Число умерших пешеходов превышает число водителей. Активных участников аварий, находившихся в алкогольном опьянении, значимо снизилось. Однако количество ДТП, как и количество человек, получивших ранения различной степени тяжести, летальность продолжает расти по сравнению с другими регионами страны. Следовательно, необходимо регулярно анализировать причины и условия возникновения ДТП на данной территории и определять наиболее эффективные меры направления борьбы с аварийностью.

Литература:

1. Артмошина М.П. Смертность и летальность при дорожно-транспортном травматизме как самостоятельные понятия и факторы, влияющие на их величину // Медицина катастроф. - 2017. - №3. - С.38-40.



2. Анализ оценки состояния безопасности дорожного движения в РК с 2015 по 2020 годы — М.: Трансконсалтинг, 2020 — 168 с.
3. Аубакирова А.С. Разработка подходов медико-социальной оценки организационных мер по снижению смертности от дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан: Дис. ... докт. философии (PhD). - 2018. – 76 с.
4. Бакишев К.А., Нургалиев Б.М. Криминологический прогноз дорожно-транспортных происшествий и правонарушений в Казахстане // Организационные, правовые, экономические, технические и иные аспекты предупреждения дорожно-транспортных происшествий и правонарушений: Мат-лы международной научно-практической on-line конференции. Караганда, 2018. С.371-375.
5. Ханов Т.А., Садвакасова А.Т. О некоторых особенностях начала досудебного расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Актуальные проблемы современности Караганды «Болашак-Баспа». 2018. № 2 (20), С.20-25.
6. Ханов Т.А., Бакишев К.А., Садвакасова А.Т. Особенности расследования дорожно-транспортных правонарушений // Актуальные проблемы современности. 2018. № 3. С.14-20.
7. Бакишев К.А. Роль потерпевшего в механизме дорожно-транспортного происшествия. Актуальные проблемы применения уголовного законодательства Республики Казахстан на современном этапе: вопросы теории и практики. Мат-лы Международно-практической конференции, посвященной 85 - летию заслуженного деятеля науки и техники Республики Казахстан, академика КАЕН Республики Казахстан, доктора юридических наук, профессора Каиржанова Е.И., 31 августа 2018г. Алматы, С.13-22.