

МЕДИКО-САНИТАРНЫЕ ФАКТОРЫ РАБОТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ – ВИНОВНИКОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

С.В.Шпорт

ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии им. В.П.Сербского» Минздрава России, Москва

Представлены результаты сплошного одномоментного исследования 192 профессиональных водителей с целью изучения медико-социальных факторов, влияющих на их работу. Установлено, что в группе профессиональных водителей имеются статистически значимые факторы, позволяющие прогнозировать результирующий фактор – дорожно-транспортное происшествие (ДТП). Отмечено, что профессиональные водители в возрасте от 41 года до 60 лет чаще совершали дорожно-транспортные происшествия, а на частоту случаев нарушения правил дорожного движения статистически значимо влияли такие факторы, как возраст, стаж управления транспортным средством, семейное положение, уровень образования, употребление алкоголя, табакокурение.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, медико-социальные факторы, профессиональные водители

Конфликт интересов / финансирование

Авторы статьи подтверждают отсутствие конфликта интересов / финансовой поддержки, о которых необходимо сообщить.

Для цитирования: Шпорт С.В. Медико-социальные факторы работы профессиональных водителей – виновников дорожно-транспортных происшествий. *Медицина катастроф.* 2019; 106(2): 33–37.
<https://doi.org/10.33266/2070-1004-2019-2-33-37>

HEALTH FACTORS IN WORK OF PROFESSIONAL DRIVERS – CULPRITS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

S.V.Shport

V.P.Serbkiy National Medical Research Centre of Psychiatry and Narcology of Health Ministry of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

The article presents the results of a single-stage study of 192 professional drivers in order to study the medical and social factors affecting their work. It is established that there are statistically significant factors in the group of professional drivers that allow predicting the resulting factor – traffic accident. It is noted that professional drivers aged 41 to 60 years were more likely to cause road accidents, and the frequency of traffic violations was significantly influenced by factors such as age, driving experience, marital status, level of education, alcohol consumption, smoking.

Key words: medical and social factors, professional drivers, road accidents

Conflict of interest / Acknowledgments. The authors declare no conflict of interest / The study has not sponsorship.

For citation: Shport S.V., (Health Factors in Work of Professional Drivers – Culprits of Road Traffic Accidents), *Medicina katastrof*, (Disaster Medicine), 2019; (2)106: 33–37 (In Rus.)
<https://doi.org/10.33266/2070-1004-2019-2-33-37>

Контактная информация:

Шпорт Светлана Вячеславовна – кандидат медицинских наук, учёный секретарь НМИЦ ПН им. В.П.Сербского
Адрес: Россия, 119034, Москва, Кропоткинский пер., 23
Тел.: +7 (495) 637-40-00
E-mail: svshport@mail.ru

Contact information:

Svetlana V. Shport – Candidate of Medical Science, Scientific Secretary of V.P.Serbkiy National Medical Research Centre of Psychiatry and Narcology
Address: Russia, 23, Kropotkiy side-street, Moscow, 119034
Phone: +7 (495) 637-40-00
E-mail: svshport@mail.ru

Ввиду высокой социальной значимости проблемы дорожно-транспортного травматизма (ДТТ) и смертности среди пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) медико-социальная характеристика профессиональных водителей транспортных средств является важной составляющей в научно-исследовательской и медико-профилактической деятельности [1–5]. По данным ГИБДД, в 2018 г. в Российской Федерации зарегистрировано более 160 тыс. случаев дорожно-транспортных происшествий, в том числе более 18 тыс. ДТП со смертельным исходом [6]. В Российской Федерации показатель смертности в дорожно-транспортных про-

исшествиях в 3-4 раза выше, чем в других странах Европы [7]. В 2018 г. количество ДТП с участием водителей автобусов увеличилось в России на 3,7% [6].

Ключевая задача профессионального водителя – управление транспортным средством и контроль за его работой. Помимо этого профессиональный водитель обеспечивает как собственную безопасность, так и безопасность пассажиров. Последствия ДТП влекут за собой угрозу жизни водителя транспортного средства и окружающих его людей. Следует отметить, что причинами ДТП может быть любой фактор из системы «водитель – автомобиль – дорога – среда»: возраст водителя, его

физическое и психическое состояние, опыт вождения транспортного средства, уровень подготовки и способности водителя, качество автомобильных дорог, интенсивность движения, техническое состояние автомобиля, уровни выраженности пассивной и активной безопасности и т.д. [8]. От профессионального водителя требуются такие качества, как профессиональное мастерство, психическое и физическое здоровье, адекватность оценки собственных физических и психологических ограничений, концентрация внимания, память. Физические возможности профессионального водителя в большей степени зависят от наличия/отсутствия хронических заболеваний, употребления алкоголя, наркотиков, табака и др. В деятельности водителей автобусов следует учитывать влияние окружающей среды, уровни усталости и утомления, наличие недомогания, прием различных лекарственных препаратов [1]. Формирование медико-социального портрета участников дорожного движения может способствовать разработке адресных и эффективных мер по профилактике ДТП [2]. Важным представляется также анализ профессиональных качеств водителей пассажирского автотранспорта для разработки профилактических мероприятий по совершенствованию системы их отбора [9].

Цель исследования – формирование медико-социальной характеристики профессиональных водителей – виновников дорожно-транспортных происшествий.

Материалы и методы исследования. Организация научной работы – сплошное одномоментное исследование ретроспективного типа, проведенное в 2018 г. на базе Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и наркологии им. В.П.Сербского Минздрава России (далее – Центр им. В.П.Сербского). Участники исследования – профессиональные водители муниципальных и частных автотранспортных предприятий г.Хабаровска, проходившие предрейсовые, межрейсовые и послерейсовые осмотры. Характер деятельности изученного контингента – водители автобусов на местных линиях пассажирских перевозок. Все участники заявили, что для контроля их профессиональной деятельности использовались тахографы, проводился предрейсовый осмотр транспортного средства, техническое обслуживание автобуса осуществлялось в соответствии со стандартами.

Основные средства сбора информации – анкетирование, стандартизированные и полустандартизированные интервью. Для обобщения данных и составления характеристики участников исследования применяли специально разработанную формализованную карту сбора информации. В исследовании участвовали 192 водителя автобусов. В аналитическую часть исследования включены 144 анкеты (75%). Из исследования исключены 48 анкет со значительными пропусками в заполнении блоков информации. Все участники исследования были распределены на 2 группы: 1-я группа (n=90) – водители, указавшие на свое участие в ДТП – были виновниками ДТП; 2-я группа (n=54) – водители, не указавшие на свое участие в ДТП. Все участники исследования – мужчины. Группы участников исследования сопоставимы по возрасту.

Для социально-демографической характеристики водителей автобусов включены данные о возрасте участников исследования, их семейном положении, стаже управления транспортным средством, употреблении алкоголя и табакокурении. Выбор этих данных был обусловлен факторами риска ДТП. Более того, именно эти факторы в последующем планируется сопоставить с клиническими данными и обосновать единый подход к формированию групп риска.

При проведении исследования применяли: для статистической характеристики исследовательской совокупности – показатели описательной статистики (среднее, медиана, мода, среднеквадратическое отклонение, доверительные интервалы); для межгрупповых сравнений количественных данных – t-критерий Стьюдента, для номинальных данных – критерий хи-квадрат Пирсона, V-критерий Крамера, U-критерий Манна-Уитни; для сопоставления групп наблюдения использовали частотный анализ с определением у показателя границ 95%-ного доверительного интервала, а также оценивали вероятность неблагоприятного исхода (риска) ДТП [10]. Для исследования тесной взаимосвязи признаков применяли вычисление критерия корреляции по Спирмену (r_s). Для статистических расчетов и визуализации результатов анализа данных использовали программы SPSS 22 и MS Excel.

Включение участников в группу исследования проводилось на основе информированного исследования. Процедура исследования соответствовала принятым этическим стандартам.

Результаты исследования и их анализ. *Возраст профессиональных водителей.* Результаты исследования свидетельствуют, что средний возраст водителей составил: в общей группе исследования – (48,67±9,89) лет; в 1-й группе – (49,17±9,77) лет; во 2-й группе – (47,83±10,13) лет. При межгрупповом сравнении статистически значимой разницы в возрасте участников исследования – не выявлено – $U=2166$; $p=0,276$. Следовательно, группы не разнородны и их можно использовать для сравнений.

Распределение участников 1-й группы (n=90) по возрастным подгруппам: 20–30 лет – 7%; 31–40 лет – 8%; 41–50 лет – 37%; 51–60 лет – 39%; 61 год и старше – 9%. Установлено, что ДТП чаще совершали водители в возрасте от 41 года до 60 лет – $\chi^2=48,402$; $df=1$; $p<0,001$.

По сведениям портала mosreg.ru, в Московской области перевозку пассажиров осуществляют около 11 тыс. автобусов. В ГУП МО «Мострасавто» 14% водителей – работники в возрасте от 21 года до 35 лет. Средний возраст водителей – 47 лет. Эти данные сопоставимы с результатами нашего исследования. Следовательно, наши результаты в целом отражают свойства изучаемой модели и могут использоваться для составления медико-социальной характеристики водителей автобусов.

Как отмечается в издании «Транспортный информационно-аналитический портал» (<https://tiar.ru/>), в обществе и регулирующих органах идет обсуждение проблемы ограничения приема на работу водителей старше 60 лет в связи с тем, что они чаще водителей других возрастных групп не справляются с управлением автобусами. В нашем исследовании доля водителей в такой возрастной группе составила 9%.

Стаж управления транспортным средством. Стаж управления транспортным средством в 1-й группе составил в среднем (28,11±10,03) лет, во 2-й группе – (25,11±10,53) лет. При сравнении участников исследования по этому показателю статистически значимой разницы не выявлено – $U=1964$; $p=0,054$. При распределении участников 1-й группы (n=90) по стажу управления транспортным средством были выделены следующие подгруппы: стаж до 10 лет – 7% участников; 10–20 лет – 14%; 21–30 лет – 38%; 31–40 лет – 33%; более 41 года – 8% участников. При стратификации участников 1-й группы было установлено, что ДТП чаще совершали водители со стажем работы от 21 года до 40 лет – $\chi^2=34,65$; $df=1$; $p<0,001$.

Полученные данные отражают закономерность научных исследований в области безопасности дорожного

Распределение участников по частоте нарушений правил дорожного движения и семейному положению, чел.

Участники исследования	Нарушали ПДД	Семейное положение		Итого
		холост	женат	
1-я группа	Да	18	51	69
	Нет	7	14	21
	Всего	25	65	90
2-я группа	Да	5	19	24
	Нет	6	24	30
	Всего	11	43	54
Всего в 2-х группах	Да	23	70	67
	Нет	13	38	77
	Всего	36	108	144

движения, проведенных в Центре им. В.П.Сербского [11]. В другом исследовании установлено, что у специалистов со значительным стажем управления транспортным средством имеется снижение ряда психофизиологических показателей, по-видимому, обусловленных ухудшением их физического состояния, психомоторными реакциями, ухудшением зрительных и слуховых восприятий, изменением концентрации внимания и объема памяти, необходимостью приема назначенных лекарственных средств [12].

При сопоставлении стажа управления транспортным средством с возрастом участников исследования установлен статистически значимый и высокий уровень корреляции – $r=0,701$; $t=11,713$; $df=142$; $p<0,001$. Это – ожидаемый результат, что подтверждается и в публикациях других авторов [13–17]. Следует отметить, что корреляционные связи изучаемых показателей в 1-й и 2-й группах имели близкие значения и направленность. Однако другие исследователи отмечали разнородность тенденций корреляции стажа управления транспортным средством с возрастными группами участников. Снижение уровня взаимосвязи между возрастом и аварийностью наблюдается у водителей моложе 25 и старше 60 лет. Авторы объясняют это тем, что у водителей моложе 25 лет – небольшой опыт управления транспортным средством, а у водителей старше 60 лет необратимо превалирует возрастное снижение операторских способностей [18]. За счет накопленных знаний и опыта водитель старше 60 лет способен частично компенсировать это снижение, однако сохранять безопасность дорожного движения на должном уровне ему становится сложнее. У водителей в возрасте до 60 лет примерно на одном и том же уровне сохраняется личная безопасность. Приведенные данные нашли свое отражение и в настоящем исследовании.

Данные, представленные на рисунке, свидетельствуют – участники 1-й группы в возрасте от 41 года до 60 лет чаще нарушали правила дорожного движения (ПДД), и как результат – стали виновниками ДТП. Во 2-й группе участники в этих возрастных подгруппах статистически значимо реже нарушали ПДД.

Семейное положение. В 1-й группе женатых было 72%, во 2-й – 80% (табл. 1). При сравнении групп по фактору семейного положения статистически значимого различия – не выявлено – $U=2250$; $p=0,322$. Следовательно, по этому фактору группы не отличались и его можно включить в сравнительный анализ.

При сравнении частоты нарушений ПДД в 1-й группе установлено статистически значимое распределение участников по их семейному положению: женатые чаще нарушали ПДД, чем холостые – 75 и 25% соответственно; $\chi^2=46,250$; $df=1$; $p<0,001$. При этом относительный риск нарушений ПДД у женатых был статистически значимо выше, чем у холостых, и составил 1,014 – $V=0,920$; $df=1$; $p=0,008$. Данные показатели свидетельствуют о дополнительных факторах риска ДТП у профессиональных водителей, состоящих в браке. Следует отметить, что полученные данные являются исследовательской находкой, на которую следует обратить внимание и продолжить ее изучение. Безусловно, качество семейных отношений влияет на психоэмоциональное состояние индивида, однако данный фактор нуждается в дополнительном анализе.

Уровень образования. По уровню образования участники исследования статистически значимо различались: в 1-й группе ($n=90$) доля лиц со средним образованием составила 85,6%, с высшим образованием – 14,4% – $\chi^2=90,73$; $df=1$; $p<0,001$; во 2-й группе ($n=54$) – 85,2 и 14,8% соответственно – $\chi^2=53,03$; $df=1$; $p<0,001$. Однако статистически значимых корреляций при сопоставлении уровня образования участников исследования с частотой нарушений ПДД ($n=144$; $rS=0,147$; $p=0,080$) и частотой ДТП ($n=144$; $rS=0,005$; $p=0,952$) – не выявлено.

Полученный результат отличается от данных другого исследования, где авторы, характеризуя социальный аспект потерь, обусловленных дорожно-транспортным травматизмом, опирались на такой важнейший признак, как образовательный ценз. В их исследовании доля мужчин-водителей со средним образованием – участников ДТП была статистически значимо больше, чем с высшим [2]. Отличие результатов возможно обусловлено разными условиями проведения исследований. С практической точки зрения, дополнительный поиск корреляций и отличий в этих сравнениях – мало пригоден, поскольку профессию водителя преимущественно выбирают люди со средним образованием.

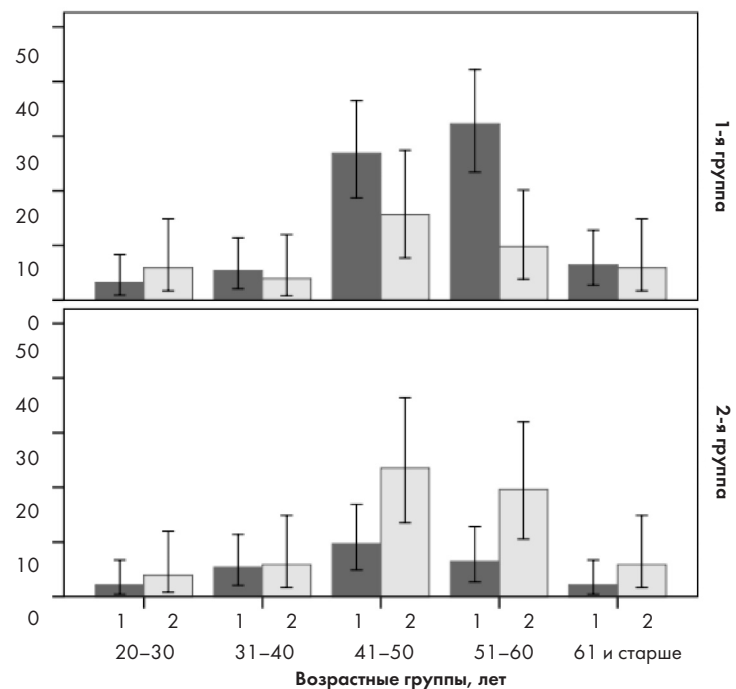


Рисунок. Распределение участников исследования ($n=144$) по возрасту, частоте нарушений ПДД и участию в ДТП, %; вертикальная метка (I) – 95%-ный доверительный интервал; 1 – нарушения ПДД, 2 – нет нарушений ПДД

Таблица 2

Распределение участников по частоте нарушений правил дорожного движения и табакокурению, чел.

Участники исследования	Отношение к курению	Нарушали ПДД		Итого
		да	нет	
1-я группа	Не курит	19	12	31
	Курит	50	9	59
	Всего	69	21	90
2-я группа	Не курит	13	23	36
	Курит	11	7	18
	Всего	24	30	54
Всего в 1-й и 2-й группах	Не курит	32	35	67
	Курит	61	16	77
	Всего	93	51	144

Употребление алкоголя. В исследовании пункт опроса об управлении транспортным средством в алкогольном опьянении не был возможен из-за ожидаемого отрицательного ответа – исследование носило персонализированный (не анонимный) характер. Однако некоторые вопросы были включены в анкету для того, чтобы иметь возможность оценить выраженность фактора употребления алкоголя в повседневной жизни водителя транспортного средства. В исследовательской совокупности на регулярность употребления алкоголя указали 93 (64,6%) из 144 участников, а распределение по группам было следующим: в 1-й группе – 70%, во 2-й группе – 55,6%. При сопоставлении этих показателей статистически значимой разницы – не выявлено – $\chi^2=3,079$; $df=1$; $p=0,079$, что свидетельствует о выраженности признака в обеих группах.

При исследовании частоты нарушений ПДД в сопоставлении с регулярностью употребления алкоголя в повседневной жизни у участников 1-й группы установлена статистически значимая сопряженность признаков ($\chi^2=4,049$; $df=1$; $p=0,044$), во 2-й группе такой зависимости не выявлено ($\chi^2=2,16$; $df=1$; $p=0,142$).

Табакокурение. В 1-й группе участников исследования преобладали курильщики табака – 59 (66%) из 90, во 2-й группе их было значительно меньше – 18 (33%) из 54. При сравнении разница показателей составила 32,3% и была статистически значимой – $\chi^2=14,05$; $df=1$; $p=0,0002$.

В 1-й группе частота нарушений правил дорожного движения в сопоставлении с табакокурением была значительно большей – $\chi^2=6,250$; $df=1$; $p=0,012$, чем во 2-й группе – $\chi^2=3,038$; $df=1$; $p=0,081$ (табл. 2). Этот показатель можно рассматривать как важный предиктор аварийности дорожного движения. Табакокурение и связанные с ним действия (доставание сигарет, зажигалок или спичек и др.) отвлекают внимание водителя.

Опубликованы данные что водители-курильщики на 14% чаще нарушают ПДД, чем некурящие [9]. Полученные показатели нуждаются в дальнейшем анализе в связи с необходимостью поддержания безопасности дорожного движения. Кроме того, табакокурение является фактором развития многих хронических заболеваний и, как следствие, источником снижения надежности работы профессионального водителя.

Выводы

1. Участники исследования в возрасте от 41 года до 60 лет чаще нарушали ПДД и, как результат, чаще становились виновниками ДТП. При сопоставлении стажа управления транспортным средством с возрастом участников исследования установлен статистически значимый высокий уровень корреляции этих признаков.

2. Факторы семейного положения, табакокурения и частота нарушений ПДД являются статистически значи-

мыми индикаторами в оценке безопасности работы водителей. Фактор семейного положения (женатые) увеличивает частоту нарушений ПДД по сравнению с холостыми: в группе водителей – участников ДТП – на 32%, в группе сравнения – на 26%. Фактор табакокурения в таком сопоставлении увеличивает частоту нарушений ПДД: в группе участников ДТП – на 35%; в группе сравнения значительного прироста частоты нарушений ПДД – не обнаружено.

3. Выявлена значительная доля участников исследования, регулярно употребляющих алкоголь. Установлено, что у участников – виновников ДТП имеется статистически значимая сопряженность нарушений ПДД с регулярностью употребления алкоголя в повседневной жизни.

4. Не выявлено корреляций высокой степени выраженности при сопоставлении уровня образования участников исследования с частотой нарушений ПДД и частотой ДТП.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Медико-социальная характеристика дорожно-транспортных происшествий Арктической зоны Архангельской области / Барачевский Ю.Е., Петчин И.В., Баранов А.В., Ключевский В.В. // Медико-биологические и социально-психологические проблемы безопасности в чрезвычайных ситуациях. 2017. №3. С. 32–37. <https://doi.org/10.25016/2541-7487-2017-0-3-32-37>
2. Дорожно-транспортный травматизм как комплексная медико-социальная проблема потерь здоровья населения России / Боровков В.Н., Семенова В.Г., Хрупалов А.А. и др. // Травматология и ортопедия России. 2011. №3. С. 101–108.
3. Волошина Л.В. Смертность от дорожно-транспортных происшествий и возможные направления её снижения (обзор литературы) // Пробл. соц. гигиены, здравоохранения и истории медицины. 2011. №5. С. 6–9.
4. Качаева М.А., Шпорт С.В., Трушелёв С.А. Стратегические направления деятельности ВОЗ по охране психического здоровья населения // Российский психиатрический журнал. 2017. №6. С. 10–13.
5. Кузьмин А.Г. Дорожно-транспортный травматизм как национальная проблема // Экология человека. 2011. №3. С. 44–49.
6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года: Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ НЦ БДД МВД России, 2018. 18 с.
7. Губайдуллин М.И. Эпидемиология дорожно-транспортных происшествий и транспортного травматизма (обзор отечественной и зарубежной литературы) // Человек. Спорт. Медицина. 2010. №23. С. 83–93.
8. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. Т.4, №1. С. 76–84.
9. Комаров Ю.Я., Кудрин Р.А., Лифанова Е.В. Экспертные оценки профессионально важных качеств водителей пассажирского автотранспорта // Автотранспортное предприятие. 2016. №5. С. 10–13.
10. Трушелёв С.А. Общие вопросы методологии статистического анализа: типы данных и алгоритмы подбора методов // Российский психиатрический журнал. 2014. №1. С. 68–73.
11. Психические расстройства у водителей-участников дорожно-транспортных происшествий / Шпорт С.В., Шемчук Н.В., Дроздов А.З. и др. // Психиатрия чрезвычайных ситуаций: руководство / Под ред. проф. Кекелидзе З.И. М., 2011. Т.2. С. 95–129.
12. Вайсман А.И. Здоровье водителей и безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1979. 137 с.
13. Абдульязнов А.Р. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения в регионе // Регионология. 2017. Т.25, №4. С. 642–655.
14. Оценка профессионального риска у водителей специализированного автотранспорта по результатам периодических медицинских осмотров / Гребеньков С.В., Довгуша Л.В., Колесова Е.Б. и др. // Гигиена и санитария. 2017. Т.96, №4. С. 357–362. DOI: <http://dx.doi.org/10.1882/0016-9900-2017-96-4-357-362>
15. Казьмина Е.В., Железнов Е.И. Влияние стажа и возраста водителя на безопасное управление автомобилем // Известия ВолгГТУ [Электронный журнал]. 2012. №2. С. 64–66.
16. Лобанова Ю.И. О возможностях прогноза аварийности водителей // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Психология. 2017. №1. С. 74–87. DOI: [10.14529/psy170108](https://doi.org/10.14529/psy170108)
17. Логачев В.Г., Тюлькин В.А., Кравченко С.В. Влияние возраста водителя на профессионально важные психофизиологические качества // Инженерный вестник Дона [Электронный научный журнал]. 2015. №1. Режим доступа: <http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/p1y2015/2762> (дата обращения: 03.03.2019).
18. Ковалёв А.Ф., Пехтерев М.М., Анисанова Н.С. О влиянии курения на водителей транспортных средств // Конструирование, использование и надежность машин сельскохозяйственного назначения. 2010. №1. С. 199–202.

REFERENCES

1. Barachevsky Y.E., Petchin I.V., Baranov A.V., Klyuchevsky V.V., (Medico-social characteristics of road traffic accidents in the Arctic zone of Arkhangelsk region), Medico-Biological and Socio-Psychological Problems of Safety in Emergency Situations, 2017; 3: 32–37 (In Rus.) <https://doi.org/10.25016/2541-7487-2017-0-3-32-37>.
2. Borovkov V.N., Semenova V.G., Khupalov A.A. et al., (Road and transportation traumatism as complex medico-social problem of losses of health of population of Russia), *Travmatologiya i ortopediya Rossii*, 2011; 3: 101–108 (In Rus.)
3. Voloshina L.V., (Death rate from road traffic accidents and possible directions of her decline), *Probl. sots. gigieny, zdravookhraneniya i istorii meditsiny*, 2011; 5: 6–9 (In Rus.)
4. Kachaeva M.A., Shport S.V., Trushchelev S.A., (WHO strategic directions for the protection of mental health), *Rossiiskii psikhiatricheskii zhurnal*, (Russian Journal of Psychiatry), 2017; 6: 10–23 (In Rus.)
5. Kuz'min A.G., (Road and transportation traumatism as national problem), *Ekologiya cheloveka*, 2011; 3: 44–49 (In Rus.)
6. *Dorozhno-transportnaya avarijnost' v Rossiiskoi Federatsii za 12 mesyatshev 2018 goda*, Informatsionno-analiticheskii obzor, (Road and transportation accident rate in Russian Federation for 12 months 2018 year), Moscow Publ., 2018; 18 p. (In Rus.)
7. Gabaidullin M.I., (Epidemiology of road traffic accidents and transport traumatism), *Chelovek. Sport. Meditsina*, 2010; 23: 83–93 (In Rus.)
8. Lobanova Yu.I., (Driving style: determinatives, descriptions, directions of optimization), *Rossiiskii gumanitarnyi zhurnal*, 2015; 4: 1: 76–84 (In Rus.)
9. Komarov Yu.Ya., Kudrin R.A., Lifanova E.V., (Expert estimations professionally important internalss of drivers of passenger motor transport), *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2016; 5: 10–13 (In Rus.)
10. Trushchelev S.A., (General issues of statistical analysis methodology: data types and algorithms selection tables, graphical visualizations), *Rossiiskii psikhiatricheskii zhurnal*, (Russian Journal of Psychiatry), 2014; (1): 68–73 (In Rus.)
11. Shport S.V., Shemchuk N.V., Drozdov A.Z. et al., *Psikhicheskie rasstroistva u voditelei-uchastnikov dorozhno-transportnykh proissheshtvii*, (Psychonosemas for the drivers-participants of road traffic accidents), *Psikhiatriya chrezvychaynykh situatsii: rukovodstvo*, (Psychiatry of emergencies), Ed. Prof. Kekelidze Z.I., Moscow Publ., 2011; 2: 95–129 (In Rus.)
12. Vaisman A.I., *Zdorov'e voditelei i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya*, (Health of drivers and safety of travelling motion), Moscow, Transport Publ., 1979; 137 p. (In Rus.)
13. Abdul'zyanov A.R., (Factors influencing on safety of travelling motion in a region), *Regionologiya*, 2017; 25: 4: 642–655 (In Rus.)
14. Greben'kov S.V., Dovgusha L.V., Kolesova E.B. et al., (Estimation of occupational take for the drivers of the specialized motor transport on results periodic physical examinations), *Gigiena i sanitariya*, 2017; 96: 4: 357–362 (In Rus.) DOI: <http://dx.doi.org/10.1882/0016-9900-2017-96-4-357-362>
15. Kaz'mina E.V., Zhelezov E.I., (Influence of experience and age of driver on a safe management by a car), *Izvestiya VolgGTU*, (URL), 2012; (2): 64–66 (In Rus.)
16. Lobanova Yu.I., (About possibilities of prognosis of accident rate of drivers), *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya Psikhologiya*, 2017; 1: 74–87 (In Rus.) DOI: 10.14529/psu170108
17. Logachev V.G., Tyul'kin V.A., Kravchenko S.V., (Influence of age of driver on professionally important psichofiziologii internalss), *Inzhenernyi vestnik Dona*, (URL), 2015; 1 (In Rus.) Access: <http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2015/2762> (data: 03.03.2019)
18. Kovalev A.F., Pekhterev M.M., Anikanova N.S., (About influence of smoking on the drivers of transport vehicles), *Konstruirovaniye, ispol'zovanie i nadezhnost' mashin sel'skokhozyaistvennogo naznacheniya*, 2010; 1: 199–202 (In Rus.)

ИНФОРМАЦИЯ

II ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНГРЕСС С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ «АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ МЕДИЦИНЫ КРИТИЧЕСКИХ СОСТОЯНИЙ», САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 11–14 мая 2019 г.

В Санкт-Петербурге 11–14 мая 2019 г. проходил II Всероссийский конгресс с международным участием «Актуальные вопросы медицины критических состояний». Организаторы конгресса: Российское общество врачей скорой медицинской помощи, Российская ассоциация анестезиологов-реаниматологов, 1-й Санкт-Петербургский государственный медицинский университет им. И.П.Павлова, Санкт-Петербургский государственный педиатрический медицинский университет, Комитет по здравоохранению г.Санкт-Петербурга.

В первый день, 11 мая, для участников конгресса была подготовлена насыщенная практическая и соревновательная программа. В частности, студенты медицинских колледжей и вузов, ординаторы и врачи анестезиологи-реаниматологи, врачи и фельдшеры СМП, ТЦМК, медицинские сестры, спасатели МЧС России приняли участие в соревнованиях по оказанию первой помощи, действиям в ЧС и проведению аварийно-спасательных работ «Большой симулятор-2019». Соревнования проходили на территории Санкт-Петербургского учебно-методического центра и учебно-тренировочного полигона Федеральной противопожарной службы, в них приняли участие 92 команды (около 500 чел.), которым помогли 150 волонтеров. Судили соревнования 76 судей.

Во второй половине дня 11 мая на конгрессе проходили мастер-классы. Так, например, на работе «Апполон» участники мероприятия отработывали действия по оказанию анестезиолого-реаниматологической помощи при критических ситуациях. Также был продемонстрирован мастер-класс «Трудный дыхательный путь» – участникам конгресса рассказали о подходе к решению проблемы «трудного дыхательного пути».

12 мая состоялась торжественное открытие конгресса, во время которого были подведены итоги соревнований «Большой симулятор-2019», награждены победители (1-е место заняла команда из г.Омска) и продемонстрировался фильм о наиболее ярких моментах соревнований.

На состоявшемся 12 мая пленарном заседании были рассмотрены достижения, проблемы и перспективы развития анестезиологии и реаниматологии как отдельной специальности.

В тот же день делегаты смогли посетить Школу «Обучая учителей», которая помогла специалистам заполнить пробел в педагогических знаниях. Участникам рассказали, что необходимо сделать, чтобы повысить эффективность процесса обучения студентов медицинских вузов, ординаторов, а также врачей и слушателей.

12 мая в рамках пленарного заседания состоялась лекция и семинар Ю.В.Чеховича (Москва) «Антиплагиат – что, зачем, как. Эффективное использование системы «Антиплагиат» в учебной и научной работе».

13 мая наибольший интерес у делегатов и участников конгресса вызвал симпозиум «Организационные проблемы в анестезиолого-реаниматологической практике, подготовка кадров». Модераторы: С.Ф.Багненко (Санкт-Петербург), Ю.С.Полушин (Санкт-Петербург), С.А.Бойцов (Москва), С.М.Степаненко (Москва), И.В.Молчанов (Москва), И.А.Железнякова (Москва).

На симпозиуме рассматривались и обсуждались организационные вопросы, в том числе возможные пути адаптации анестезиолого-реаниматологической помощи в трёхуровневую систему здравоохранения.

В рамках симпозиума по видеоконференцсвязи был с большим вниманием заслушан доклад Главного внешнего специалиста по медицине катастроф Минздрава России, директора ВЦМК «Защита», академика РАН С.Ф.Гончарова. Тематика доклада: организация трёхуровневой системы здравоохранения, объединение станций СМП и ТЦМК, маршрутизация эвакуации пострадавших, формирование медицинских округов.

14 мая особое внимание участники конгресса уделили симпозиуму «Экстренная помощь при критических состояниях, вызванных термическими поражениями». Участники и модераторы: С.Ф.Багненко (Санкт-Петербург), А.А.Алексеев (Москва), Э.П.Минуллин (Санкт-Петербург), А.У.Лекманов (Москва), А.Г.Мирошниченко (Санкт-Петербург), И.В.Шлык (Санкт-Петербург), К.Г.Шаповалов (Чита).

В частности, на симпозиуме был проанализирован опыт проведения массовых санитарно-авиационных эвакуаций пострадавших с термическими поражениями.

II Всероссийский конгресс с международным участием «Актуальные вопросы медицины критических состояний» посетили более 1,5 тыс. специалистов из 72 регионов России.

В конгрессе приняли участие не только анестезиологи и реаниматологи, но и кардиологи, терапевты, хирурги, кардиохирурги и др.

На конгрессе отмечалось, что междисциплинарная работа, работа одной командой – это тренд современной медицины, особенно медицины критических состояний.

Р.Н.Ибрагимов