

5. Дзахмишева, И. Ш. Профилактика йододефицита функциональными продуктами питания / И. Ш. Дзахмишева. – Фундаментальные исследования. – 2013. – № 10 (11). – С. 2418–2421.

6. Функция йода в организме человека [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://obuchonok.ru/node/5677>. – Дата доступа: 03.03.2020.

7. Влияние йода на работу организма человека [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nsportal.ru/ap/library/nauchno-tekhnicheskoe-tvorchestvo/2012/08/31/vliyanie-yoda-na-rabotu-organizma-cheloveka>. – Дата доступа: 05.03.2020.

8. Проблема йодной обеспеченности в Республике Беларусь: результаты внедрения стратегии ликвидации йодного дефицита [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problema-yodnoy-obespechennosti-v-respublike-belarus-rezultaty-vnedreniya-strategii-likvidatsii-yodnogo-defitsita>. – Дата доступа: 05.03.2020.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ**

**Беридзе Р. М.**

студент 5 курса лечебного факультета

УО «Гомельский государственный медицинский университет»  
Научный руководитель – доцент кафедры общей гигиены, экологии и  
радиационной медицины, к.м.н., доцент Бортновский В. Н.

**Актуальность.** Транспортные процессы относятся к экологически опасным, то есть приводящим к биологическим, механическим и физико-химическим загрязнениям экосистем, наносят экологический ущерб ее составляющим. Наибольшая опасность появляется при возникновении чрезвычайной ситуации, а именно дорожно-транспортном происшествии.

По продолжительности периода негативного воздействия транспорта на здоровье населения и природные комплексы различают два вида экологической опасности: постоянно присутствующая и краткосрочная.

Постоянно присутствующая экологическая опасность является следствием обычного функционирования транспортного комплекса. Она проявляется в повышенном, по сравнению с естественным, уровне загрязнения атмосферного воздуха, водных объектов, почвенного покрова и шума вблизи транспортных магистралей.

Краткосрочная экологическая опасность возникает в аварийных ситуациях, при которых наблюдаются загрязнения атмосферы, воды,

почвы, гибель биоты и другие последствия, что характерно в случае аварий при транспортировке опасных грузов.

**Цель.** Проанализировать статистику дорожно-транспортных происшествий в Республике Беларусь за 2017 год, с позиции экологической безопасности населения при чрезвычайных ситуациях на автотранспорте.

**Материалы и методы исследования.** Материалом для исследования явились данные публикаций и официальных статистических изданий, содержащих информацию о дорожно-транспортных происшествиях и связанных с ними экологических проблемах в Республике Беларусь за 2017 год.

**Результаты и их обсуждение.** Статистика происшествий и пострадавших по областям и г. Минску за 2017 год следующая [1]: Гродненская область – 349 случаев, погибли 40 человек, ранены 368; Витебская область – 375 случаев, погибли 50 человек, ранены 386; Могилевская область – 459 случаев, погибли 69 человек, ранены 487; Брестская область – 466 случаев, погибли 77 человек, ранены 492; Гомельская область – 470 случаев, погибли 79 человек, ранены 502; г. Минск – 501 случай, погибли 94 человека, ранены 552; Минская область – 798 случаев, погибли 180 человек, ранены 833. Всего за 2017 год в Республике Беларусь зафиксировано 3418 случаев ДТП, 589 человек погибли, 3620 получили ранения.

По средне- и долгосрочным прогнозам и с учетом высоких темпов автомобилизации в Республике Беларусь тенденция к увеличению ДТП и пострадавших может сохраниться. По сравнению с развитыми странами аварийность на автомобильном транспорте в РБ характеризуется более высокой степенью риска гибели населения в ДТП; более опасными для человека транспортными средствами; более высокой тяжестью последствий, превышающей в 3–15 раз аналогичный показатель в странах с развитой автомобилизацией; отдаленностью медицинских учреждений от дорог республиканского значения; неразвитостью средств передачи информации о возникновении ДТП и системы оперативного оповещения между службами здравоохранения, транспортных и дорожных организаций; недостаточное финансирование материально-технической базы лечебно-профилактических учреждений [2].

Проблема обеспечения транспортной безопасности населения и окружающей среды в Республике Беларусь особенно остро проявилась с середины 90-х годов, когда резко увеличилась численность подвижного состава, в первую очередь, автомобильного транспорта, на фоне недостаточно развитой транспортной инфраструктуры. Необходимость решения этой проблемы на самом высоком уровне связана с тем, что на автомобильный транспорт приходится более половины пассажирских и три четверти грузовых перевозок в Республике Беларусь.

По данным ВОЗ, на дорогах мира ежегодно погибает около 350 тыс. человек и около 12 млн человек получают травму. Из насчитывающихся

сейчас в мире 300 млн инвалидов значительную часть составляют жертвы дорожно-транспортных происшествий.

Урбанизация общества и глобальная автомобилизация остро обозначили эту социальную проблему во всем мире. Ведущие международные организации (ООН, ВОЗ, Совет Европы и Европейский Союз), рассматривая вопрос о последствиях чрезвычайных ситуаций на дорогах, большое значение придают проблеме экологической безопасности [3].

**Вывод.** Анализ уровня и структуры дорожно-транспортных происшествий и пострадавших за 2017 год в Республике Беларусь остро ставит проблему обеспечения транспортной безопасности населения и окружающей среды на самом высоком уровне.

#### **Литература:**

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь / Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие в них по областям и г. Минску в 2017 году [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа: [http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/solialnayasfera/pravonarusheniya/graficheskiy-material-grafiki-diagrammy\\_6/dorozhno-transportnye-proisshestviya-i-postradavs-vshie-v-nih-po-oblastyam-i-g-minsku](http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/solialnayasfera/pravonarusheniya/graficheskiy-material-grafiki-diagrammy_6/dorozhno-transportnye-proisshestviya-i-postradavs-vshie-v-nih-po-oblastyam-i-g-minsku). – Дата доступа: 16.02.2018.
2. Евдокимов, Е. А. Дорожно-транспортный травматизм и неотложная медицина / Е. А. Евдокимов. – Неотложная медицина, 2010. – № 2. – С. 6–8.
3. Старков, И. А. Экологические аспекты аварии на транспорте / И. А. Старков. – Интерэкспо Гео-Сибирь, 2007. – С. 1–5.

## **ИЗУЧЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ О МЕДИЦИНСКИХ И ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЯХ ПАРНИКОВОГО ЭФФЕКТА**

**Билинский Е. А.**

студент 2 курса лечебного факультета

УО «Гродненский государственный медицинский университет»

Научный руководитель – старший преподаватель кафедры  
лучевой диагностики и лучевой терапии Смирнова Г. Д.

**Актуальность.** Мировая климатическая система – это неотъемлемая часть комплекса процессов жизнеобеспечения. Климат и погода всегда оказывали сильное влияние на здоровье и благополучие человека. Однако, как и другие крупные природные системы, климатическая система испытывает нагрузку, создаваемую деятельностью человека [1].