

# ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

**Беридзе Р.М., Кухта В.В., Тарасик Е.И.**

студенты лечебного факультета

УО «Гомельский государственный медицинский университет»

Научный руководитель – к. м. н., доцент Бортновский В.Н.

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

**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.** 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.

Статистика происшествий и пострадавших по областям и г. Минску за 2017 год [1]:

Гродненская область: 349 случаев, 40 человек погибли, 368 – ранены;

Витебская область: 375 случаев, 50 человек погибли, 386 – ранены;  
Могилевская область: 5499 случаев, 69 человек погибли, 487 – ранены;

Брестская область: 466 случаев, 77 человек погибли, 492 – ранены;  
Гомельская область: 470 случаев, 79 человек погибли, 502 – ранены;  
г. Минск: 501 случай, 94 человека погибли, 552 – ранены;

Минская область: 798 случаев, 180 человек погибли, 833 – ранены;

Всего в Республике Беларусь за 2017 год: 3418 случаев, 589 человек погибли, 3620 – ранены.

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].

**Выводы.** 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]. – Режим доступа: [http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/solialnayasfera/pravonarusheniya/grafichicheskii-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/grafichicheskii-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. 2–5.

## ЛУЧЕВАЯ ТЕРАПИЯ НЕОПУХОЛЕВЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ

**Богданова А. С., Климушко Е. В.**

студенты 2 курса педиатрического факультета  
УО «Гродненский государственный медицинский университет»

Научный руководитель – старший преподаватель кафедры  
лучевой диагностики и лучевой терапии Зарецкая Е.С.

**Актуальность.** На протяжении уже многих десятилетий лучевую терапию (ЛТ), главным образом в виде короткофокусной рентгено-терапии (КФР), успешно применяют при лечении целого ряда неопухолевых заболеваний, причем как в самостоятельном виде, так и в сочетании с другими методами. К преимуществам данного метода относятся простота использования и возможность применения у подавляющего большинства больных именно в амбулаторных условиях, что обеспечивает его высокую экономичность. Как правило, к облучению прибегают при отсутствии положительного эффекта от применения других лечебных воздействий, в том числе и агрессивного медикаментозного лечения. При этом, нередко появляется возможность резко снизить дозу обезболивающих и противовоспалительных фармпрепаратов,