

психическое расстройство подростков или родителей;
 авторитарный или попустительский стили воспитания в семье;
 неблагоприятные события в жизни подростка (изъятие подростка из семьи, развод родителей, гибель одного из родителей и т. д.).

Вместе с тем все перечисленные негативные явления в семье, на наш взгляд, указывают на вероятностную, а не причинную связь между неблагополучием семьи и девиантным поведением несовершеннолетних. Это дает возможность инспекциям по делам несовершеннолетних ОВД и социальным педагогам школ при определенных условиях влиять на внутрисемейные отношения, находить точки соприкосновения милиции, школы, родителей и детей, организовывать при школах своеобразный педагогический всеобуч всех членов семьи, тем самым повысить уровень их педагогической культуры.

Совместная работа социально-психологических служб школ и инспекций по делам несовершеннолетних ОВД дает возможность создать современную технологию профилактики девиантного поведения, основной целью которой будет являться эффективная помощь подросткам, оказавшимся в трудной жизненной ситуации.

Такая технология может состоять из трех этапов:

диагностический (выявление подростков с девиантным поведением; изучение семьи и жизни в ней подростка);

организационно-деятельностный (организация профилактической и коррекционной работы в школе; взаимодействие со специалистами и службами, занимающимися оказанием помощи детям, находящимся в социально опасном положении);

результативно-оценочный (подведение итогов работы с детьми и их родителями).

Предлагаемые меры по организации своеобразного педагогического всеобуча, на наш взгляд, позволят изменить отношение родителей к детям и детей к родителям, что окажет положительное влияние на оздоровление обстановки в семье.

УДК 656.11

А.А. Сушко

ПРЕДЕЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ КРИТЕРИЯ ОЦЕНКИ ТЯЖЕСТИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) оценивается как абсолютным числом раненых (R) и погибших (F) в них, так и относительными показателями на 100 тыс. населения. Без-

размерным показателем является коэффициент тяжести последствий, который определяется по формуле

$$K_{\text{тяж}} = 100 \cdot F / (F + R), \quad (1)$$

где F – число погибших в ДТП ($F > 1$ и всегда целое число); R – число раненых в ДТП ($R > 1$ и всегда целое число); 100 – коэффициент пропорциональности (в расчете на 100 пострадавших).

При этом значение $K_{\text{тяж}}$ должно округляться до целого числа, в противном случае теряется физический смысл коэффициента тяжести последствий, как число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших в рассматриваемой совокупности ДТП.

Чем меньше значение коэффициента тяжести последствий, тем считается лучше. Однако применение любого критерия предполагает определение его граничных значений, которые применительно к $K_{\text{тяж}}$ до настоящего времени не определялись.

С целью установления пределов значений $K_{\text{тяж}}$ формулу (1) преобразуем следующим образом:

$$K_{\text{тяж}} = 100 \cdot F / (F + X \cdot F), \quad X = R / F \quad (2)$$

где X – критерий, характеризующий число раненых, приходящееся на одного погибшего в ДТП.

После преобразований (вынос за скобки и сокращение) формула примет вид

$$K_{\text{тяж}} = 100 / (1 + X). \quad (3)$$

Предельные значения критерия X :

$X > 1$ – при превышении числа раненых над числом погибших $R > F$;

$X = 1$ – при равном числе раненых и погибших $R = F$;

$X = 0$ – при отсутствии раненых, независимо от числа погибших;

$X = 99$ – максимальное значение параметра, поскольку $K_{\text{тяж}}$, как уже отмечалось, целое число;

$X = R$ – при $F = 1$.

Вероятность совершения ДТП, в котором на одного погибшего приходится 99 раненых, ничтожно мала.

Расчетные значения $K_{\text{тяж}}$ представлены в таблице.

X	0	1	9	99
$K_{\text{тяж}}$	100	50	10	1

Таким образом, предельные значения коэффициента тяжести последствий ДТП лежат в диапазоне значений от 1 до 100 погибших на 100 пострадавших в ДТП.

Среднее значение $K_{\text{тяж}}$ за последние 10 лет составляет $K_{\text{тяж}} = 15$, а минимальное – $K_{\text{тяж}} = 13$.

УДК 351.74

А.И. Тузов

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ. ПУТИ РЕШЕНИЯ

В России актуальным остается вопрос снижения дорожно-транспортного травматизма. Существует много причин, которые не позволяют снизить уровень уделяемого внимания данной проблеме. Дорожно-транспортный травматизм несет в себе как материальный, так и моральный вред гражданам, семьям и обществу в целом. Дорожно-транспортные происшествия являются основным фактором, который формирует такой класс смертей граждан страны, как класс от внешних причин (согласно Международной классификации причин смерти (МКБ-10), дорожно-транспортные происшествия относятся к классу внешних причин смерти – класс XX МКБ).

За последние десять лет на дорогах России погибли около 300 тыс. человек, при этом социально-экономический ущерб составил более 8 000 млрд р. Теряя трудоспособное население, страна несет убытки от недополученной прибыли, также размер убытков увеличивается в результате затрат на лечение и различные социальные выплаты по инвалидности. Экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий в России составляет почти 2,5 % от валового внутреннего продукта страны. Повышение безопасности дорожного движения также необходимо для реализации Концепции демографической политики нашей страны путем сохранения жизни граждан в трудоспособном возрасте, снижения темпов естественной убыли населения и создание условий для роста его численности.

Правительство страны постоянно ведет работу, направленную на изменение данной ситуации в лучшую сторону. Начиная с 2006 г., законодательно принимаются меры по улучшению данной ситуации.

Постановлением Правительства Российской Федерации № 100 от 20 февраля 2006 г. была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Ос-

новными целями данной программы являются: «сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза в 2012 г. по сравнению с 2004 г. Это позволит Российской Федерации уменьшить социальную остроту проблемы. Объем финансирования данной программы составил 47 710,51 млн р. с расчетным показателем социально-экономической эффективности 629 166,7 млн р.

За 6 лет реализации данной программы удалось достигнуть значительных результатов в снижении дорожно-транспортного травматизма, но данный показатель на момент завершения программы продолжал оставаться высоким. В связи с этим возникла необходимость дополнительных мер по дальнейшему снижению дорожно-транспортного травматизма, поэтому по завершению Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» было принято решение о необходимости принятия новой федеральной программы, рассчитанной на последующую реализацию. В связи с этим постановлением Правительства Российской Федерации № 864 от 3 октября 2013 г. «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» данная программа была принята. Целью новой программы явилось: «сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 годом». При реализации планов, предусмотренных данными программами, наблюдается ежегодное снижение количества травмированных и погибших на дорогах России (по данным специалистов, за период реализации федеральных целевых программ удалось сохранить 35 тыс. жизней). Данные показатели сокращаются при реализации каждой программы и в установленных параметрах, но по количеству пострадавших и погибших на дорогах России все равно не может подняться в мировой статистике выше среднего уровня. С целью проведения сравнительного анализа показателей и проведения сравнительной статистики приняты такие показатели, как «социальный риск», который определяется по количеству пострадавших на 100 тыс. человек, а также «транспортный риск», который показывает количество граждан, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. зарегистрированных транспортных средств. В 2005 г. смертность на дорогах России составляла 23,6 на 100 тыс. человек, в 2015 г. данный показатель составил уже 15,8 на 100 тыс. человек. Анализируя мировую статистику, можно увидеть, что этот показатель зависит от экономического уровня развития той или иной страны. Наименее благополучная ситуация по дорожно-транспортному травматизму складывается в странах Африки и Азии, наибольший показатель в Намибии и Таиланде (45 погибших на 100 тыс. жителей). Наиболее бла-