

# Информационный бюллетень июль 2022<sup>1</sup>

## Новая политическая декларация о снижении вдвое к 2030 г. травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>2</sup>

### Основные факты:

- ▶ Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла амбициозную цель сократить вдвое к 2030 г. число погибших и травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире (A/RES/74/299).
- ▶ Дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной смертности среди детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет.
- ▶ Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает около 1,3 миллиона человек.
- ▶ Более половины всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на уязвимых участников дорожного движения – пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.
- ▶ Несмотря на то, что на страны с низким или средним уровнем дохода приходится приблизительно 60% мирового парка автотранспортных средств, в них регистрируется 93% всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом.
- ▶ Ущерб, который несет большинство стран в результате дорожно-транспортных происшествий, достигает 3% от их валового внутреннего продукта.

---

Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий обрывается жизнь около 1,3 миллиона человек — более 2 человек в минуту, причем свыше 90% происшествий приходится на страны с низким или средним уровнем дохода. Еще от 20 до 50 миллионов человек получают несмертельные травмы, которые во многих случаях приводят к инвалидности.

Дорожно-транспортный травматизм причиняет значительный экономический ущерб отдельным лицам, их семьям и странам в целом. Этот ущерб обусловлен стоимостью лечения и потерей производительности вследствие гибели или

травм, а также отрыва от производства или обучения родных, которые должны заботиться о пострадавших. Ущерб, который несет большинство стран в результате дорожно-транспортных происшествий, достигает 3% от их валового внутреннего продукта.

Дорожно-транспортные происшествия являются главным убийцей детей и молодежи во всем мире. Со времени изобретения автомобиля на дорогах мира погибло более 50 миллионов человек, больше, чем в Первой мировой войне или во время некоторых из самых страшных глобальных эпидемий.

## Факторы риска<sup>3</sup>

### Небезопасные транспортные средства

Важную роль в предотвращении дорожно-транспортных происшествий и уменьшении риска серьезного травматизма играет безопасность транспортных средств. Существует целый ряд правил ООН по безопасности транспортных средств, включение которых в национальные промышленно-производственные стандарты способствует предотвращению гибели людей. Эти правила, в частности, требуют от производителей соблюдения определенных норм

в отношении безопасности при лобовых и боковых ударах, установки электронных систем контроля устойчивости (для предотвращения заноса), а также оснащения всех транспортных средств подушками и ремнями безопасности. Без соблюдения этих базовых стандартов риск дорожно-транспортного травматизма, причем как для водителей и пассажиров транспортных средств, так и для других участников дорожного движения, существенно возрастает

### Неадекватное оказание помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

Тяжесть травматизма возрастает при задержках в выявлении травм и оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Важное значение при оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии имеет фактор времени: задержка в несколько минут может стоить человеческой жизни. Для

улучшения помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии требуется обеспечение своевременной догоспитальной помощи, а также повышение качества как догоспитальной, так и больничной помощи, например, путем организации программ подготовки специалистов.

---

## Ненадлежащий контроль за соблюдением правил дорожного движения

В отсутствие контроля за соблюдением законодательных требований в отношении управления транспортными средствами в состоянии опьянения, применения ремней безопасности, соблюдения ограничений скорости движения, использования шлемов и детских удерживающих устройств ожидаемого уменьшения смертности и травматизма, связанных с определенным поведением участников дорожного поведения, не произойдет. Таким образом, если контроль за соблюдением правил дорожного движения отсутствует или восприни-

мается как необязательный, вероятно, что соответствующие требования не будут соблюдаться, а шансы того, что они повлияют на поведение участников дорожного движения, невелики.

Эффективное правоприменение предполагает принятие и регулярное обновление законодательных актов на национальном, муниципальном и местном уровнях для устранения вышеупомянутых факторов риска, а также контроль за их соблюдением. Оно также предполагает введение надлежащих санкций.

## Что может быть сделано в области борьбы с дорожно-транспортным травматизмом

Дорожно-транспортный травматизм предотвратим. Государственные органы должны принимать меры для обеспечения безопасности дорожного движения на основе целостного подхода. Это требует участия многих секторов, таких как транспортный сектор, органы правопорядка, органы здравоохранения, органы образования, а также принятия мер для повышения безопасности дорог, транспортных средств и участников дорожного движения.

К числу эффективных мер относятся проектирование более безопасной инфраструктуры и включение элементов обеспечения безопасности дорожного движения в планирование землепользования и развития транспорта, совершенствование систем безопасности транспортных средств, улучшение помощи, оказываемой жертвам дорожно-транспортных происшествий, принятие и обеспечение выполнения законодательных актов, касающихся основных рисков, и проведение информационно-просветительских кампаний.

## Принятие новой политической Декларации о снижении вдвое к 2030 г. травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) является ведущей организацией — в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций — в области безопасности дорожного движения в рамках системы ООН.

ВОЗ приветствует политическую декларацию, которая принята государствами-членами Организации Объединенных Наций

(ООН) на Сессии высокого уровня Генеральной Ассамблеи ООН по глобальной безопасности дорожного движения. В ней провозглашено обязательство сократить к 2030 г. травматизм и смертность в результате дорожно-транспортных происшествий на 50%, что является важной вехой в области обеспечения безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности.

---

Совещание проходило с 30 июня по 1 июля 2022 г. и было посвящено теме «Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 г.: десятилетие действий и свершений».

Правительства всего мира приняли в своей декларации обязательства обеспечить лидерство и координацию на самом высоком государственном уровне,

чтобы привлечь все группы общества к действиям по обеспечению безопасности дорожного движения, а также активизировать политику и действия, направленные на снижение смертности и травматизма. Декларация призывает к разработке и финансированию национальных и местных планов с четкими целями и финансированием.

## Деятельность ВОЗ

ВОЗ ведет работу со странами по всему спектру указанных направлений на основе многосекторального подхода в партнерстве с национальными и международными заинтересованными сторонами из различных секторов. Цель этой работы состоит в оказании поддержки государствам-членам в планировании, реализации и оценке их политики обеспечения безопасности дорожного движения.

ВОЗ и региональные комиссии ООН совместно с другими партнерами по инициативе «Сотрудничество в рамках ООН в области безопасности дорожного движения» разработали Глобальный план на Десятилетие действий, который был опубликован в октябре 2021 г.

Он предназначен для руководителей высшего звена и должен служить общей концептуальной основой для разработки национальных и местных планов действий и установки соответствующих целей. Сейчас, когда мир вступает во второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, правительства и заинтересованные

стороны во всем мире должны сделать выбор — допустить, чтобы все шло своим чередом, в надежде, что того, что уже делается, будет достаточно для значительного сокращения смертности, либо действовать смело и решительно, чтобы изменить курс, используя инструменты и знания, разработанные и накопленные на протяжении последнего Десятилетия действий.

План призывает к дальнейшему совершенствованию проектирования дорог и транспортных средств, усилению законов и правоприменения, а также мер для оказания своевременной экстренной помощи раненым. Кроме того, он призывает к использованию более здоровых и экологически безопасных видов транспорта.

В нем также подчеркивается, что ответственность за безопасность дорожного движения выходит далеко за рамки сфер здравоохранения и транспорта. Градостроители и инженеры должны уделять первоочередное внимание безопасности как основной ценности всей транс-

---

портной инфраструктуры, в то время как предприятия могут влиять на повышение безопасности дорожного движения

и вносить свой вклад, ставя на первое место во всей структуре своих ценностей принципы обеспечения безопасности.

## **Публикации Всемирной организации здравоохранения:**

- ▶ **Стокгольмская декларация по безопасности дорожного движения: достижение глобальных целей к 2030 г. – Всемирная организация здравоохранения / Правительство Швеции. 2020 г. – 5 стр.**

Стокгольмская декларация является итоговым документом Третьей Глобальной министерской конференции по безопасности дорожного движения: достижение глобальных целей к 2030 г. Стокгольм, 19–20 февраля 2020 г.

Глобальный характер проблемы безопасности дорожного движения требует международного сотрудничества и партнерства во многих секторах общества. Учитывая это, правительство Швеции работало над обеспечением широкого вовлечения заинтересованных сторон в Стокгольмскую декларацию.

Стокгольмская декларация была подготовлена в тесном сотрудничестве с руководящей группой конференции. Декларация прошла обширные консультации с государствами-членами ВОЗ через их постоянные представительства в Же-

неве, а также прозрачные и инклюзивные общественные консультации, открытые для всех во всем мире.

Основанная на Московской декларации 2009 г. и Бразильской декларации 2015 г., резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН и Всемирной ассамблеи здравоохранения, Стокгольмская декларация является амбициозной и дальновидной и связывает безопасность дорожного движения с реализацией Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Стокгольмская декларация отражает рекомендации Академической экспертной группы конференции и ее независимые научные оценки прогресса, достигнутого в ходе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг., а также предложения по дальнейшим действиям.

- ▶ **Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ, 2019. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2020 г. – 133 стр.**

В четвертом Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире говорится о том, что в 2016 г. в Европейском регионе ВОЗ от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, погибли более 80 000 человек, что составляет 6% от общемировой дорожно-транспортной смертности.

С учетом снижения, составившего 13% за период с 2010 по 2016 гг., Европейский и Западно-Тихоокеанский регионы ВОЗ являются единственными регионами ВОЗ, где наблюдается снижение дорожно-транспортной смертности с тех пор, как мировое сообщество поставило перед собой перспективную и амбициозную цель в области Устойчивого развития (ЦУР) «к 2020 г. вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий».

Сокращение смертности достигнуто, несмотря на 14%-ое увеличение числа зарегистрированных транспортных средств. Коэффициент дорожно-транспортной смертности в Европейском регионе ВОЗ является самым низким среди всех регионов ВОЗ (8,8 случаев смерти на 100 000 человек по сравнению с 18,2 случаев на 100 000 человек в мире). При этом по-прежнему сохраняются значительные различия внутри Региона, а между странами с наиболее высокими и наиболее низкими показателями дорожно-транспортной смертности наблюдается семикратная разница.

Если сокращение числа погибших будет происходить в текущем темпе, осуществление задачи ЦУР 3.6 будет невозможным. В настоящем докладе представлена оценка законодательства и практических действий в отношении борьбы с основными факторами риска.

▶ **Безопасность дорожного движения: информационный бюллетень о Целях в области устойчивого развития (ЦУР): задачи, связанные со здоровьем. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2018 г. – 8 стр.**

Информационные бюллетени о задачах ЦУР в области здравоохранения раскрывают основные факты и цифры, текущие обязательства, стратегические рекомендации для осуществления действий и индикаторы для мониторинга прогресса – в контексте Европейского региона ВОЗ. Особое внимание в них уделяется тому, как ЕРБ ВОЗ содействует государствам-членам в достижении этих целевых ориентиров, а также ключевым аспектам ЦУР, таким как справедливость, партнерское взаимодействие и межсекторальное сотрудничество.

Ежегодно в Европейском регионе ВОЗ от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, погибает в общей сложности 85 000 человек. Сокращение риска смерти в результате дорожно-транспортных происшествий имеет основополагающее значение для достижения ЦУР, в особенности целей, влияющих на обеспечение безопасности здоровья, городское планирование и сокращение неравенств между странами. Для сокращения смертности и заболеваемости в результате дорожно-транспортных происшествий необходимо принятие мер во всех секторах.

---

▶ **Заявление Европейской сети ВОЗ «Здоровые города» и сети ВОЗ «Регионы – за здоровье» о безопасной мобильности и транспорте для жителей городов. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2020 г. – 6 стр.**

Заявление Европейской сети ВОЗ «Здоровые города» и сети ВОЗ «Регионы – за здоровье» о безопасной мобильности и транспорте для жителей городов было принято на Третьей Глобальной мини-

стерской конференции по безопасности дорожного движения «Достижение глобальных целей на 2030 г.» Стокгольм (Швеция), 19–20 февраля 2020 г.

▶ **Поддержка усилий по развитию благоприятных для здоровья видов городского транспорта и средств передвижения в контексте COVID-19. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2020 г. – 7 стр.**

Эффективное выполнение рекомендуемых мер в транспортной системе может защитить людей от риска инфицирования COVID-19 и одновременно содействовать восстановлению экономики, о чем говорится в программном заявлении ВОЗ о принципах здорового восстановления после пандемии COVID-19. Представленные в настоящем руководстве рекомендации отражают предписания пятого пункта этого заявления о создании здо-

ровой и благоприятной для жизни городской среды. В частности, они могут содействовать достижению многочисленных социальных целей, в том числе обеспечению безопасности и эффективности транспорта; повышению качества городской жизни; сокращению выбросов загрязнителей воздуха и парниковых газов, а также сокращению шума; расширению возможностей для ведения физически активного образа жизни.

▶ **Совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения: Резюме для лиц, принимающих решения. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2014 г. – 9 стр.**

В руководстве «Совершенствование законодательства в области безопасного дорожного движения» описаны методы и ресурсы для введения новых законов или норм либо для внесения поправок в существующее законодательство в рамках всеобъемлющей стратегии обеспечения безопасности дорожного движения. В нем рекомендовано применять поэтапный подход к оценке и совершенствованию законодательства в отношении факторов риска, обуславливающих дорожно-транспортный травматизм, а также в отношении помощи пострадавшим

в дорожно-транспортных происшествиях.

Страны могут использовать этот подход для того, чтобы:

- улучшить понимание действующих рамок законодательства;
- пересмотреть существующее национальное законодательство и нормативные документы и определить барьеры на пути к их осуществлению и правоприменению;

- 
- выявить ресурсы, такие как международные соглашения, основанные на объективных данных руководства и рекомендации по эффективным мерам, для совершенствования законодательства;
  - подготовить планы действий по совершенствованию национального законодательства и нормативных документов в отношении основных факторов риска и оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, включая информационно-пропагандистскую деятельность.

► **Потенциал городов: в области борьбы с неинфекционными заболеваниями и дорожно-транспортным травматизмом. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2020 г. – 86 стр.**

В этом докладе Всемирной организации здравоохранения вниманию городских властей предлагаются рекомендации и стратегии, направленные на борьбу с некоторыми из основных причин смертности в городах.

Неинфекционные заболевания (НИЗ), такие как болезни сердца, инсульт, рак и диабет, во всем мире ежегодно уносят 41 миллион жизней, а в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 1,35 миллиона человек.

Доклад адресован градоначальникам, должностным лицам местных органов власти и специалистам в области городского планирования. В этом документе, подготовленном при финансовой поддержке благотворительного фонда Блумберга, названы ключевые области, в которых городские власти могут принять меры в целях борьбы с факторами, способствующими развитию НИЗ, в том числе такими, как употребление табака, загрязнение воздуха, неправильное питание и низкий уровень физической

активности. Важным направлением является повышение безопасности дорожного движения.

Цель доклада — ознакомить специалистов в области городского планирования с успешным опытом реализации широкого спектра мероприятий от антитабачной политики в Пекине и Богоре до инициатив по повышению безопасности дорожного движения в Аккре и Бангкоке, совместного использования велосипедов в Форталезе и обустройства пешеходных улиц для пожилых людей в Нью-Йорке, позволившего сократить смертность от ДТП среди пожилых пешеходов на 16%.

В докладе подробно анализируется 19 примеров таких инициатив, причем 15 из них осуществляются в развивающихся странах, на долю которых приходится 85% всех случаев преждевременной смерти среди взрослого населения в результате НИЗ и более 90% ДТП со смертельным исходом.



---

► **Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners (Безопасность велосипедистов: информационный ресурс для лиц, принимающих решения, и практических работников).** - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2020 г. – 34 стр.

Езда на велосипеде имеет много преимуществ для здоровья и окружающей среды. Тем не менее, 41 000 велосипедистов погибают в дорожно-транспортных происшествиях по всему миру. Многие покидают свои дома как обычно, чтобы добраться до школы, работы, мастерской или встретиться с друзьями, и назад уже не возвращаются. Еще миллионы людей получают травмы в дорожно-транспортных происшествиях во время езды на велосипеде, некоторые из них навсегда становятся инвалидами. Эти инциденты причиняют много страданий и горя, а также создают экономические трудности для семей и близких.

Настоящий документ дает описание масштабов смертности и травматизма велосипедистов, ключевых факторов риска и эффективных мер борьбы с ними. В документе подчеркивается важность всеобъемлющего, целостного подхода, который включает правовые аспекты и меры, связанные с поведением на дорогах, разработанные специально для велосипедистов; проектирование среды; а также интеграцию безопасности велосипедистов в общую стратегию безопасности дорожного движения и транспорта. Также в документе обращается внимание на преимущества езды на велосипеде, которые следует пропагандировать как важный вид транспорта, имеющий потенциал по улучшению здоровья и сохранению окружающей среды.

► **Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice (Ходьба и езда на велосипеде: последние данные в поддержку разработки политики и практических решений).** - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. – 2022 г. – 117 стр.

Активные способы передвижения, особенно ходьба и езда на велосипеде, в настоящее время признаются многими как способы, которые полностью аналогичны другим видам городского транспорта, интегрированы в рамки планирования и приняты как часть основных тенденций — не только в странах-первопроходцах, но и во всем мире. Постоянно растущий объем научных данных подтверждает преимущества, которые общество может извлечь из физической активности с точки зрения транспорта, здоровья и окружающей среды.

В последние годы накоплен богатый портфель мер, готовых к рассмотрению для поддержки, адаптации и возможного применения активных способов передвижения в каждом городе. В этой публикации представлены всесторонние аргументы в пользу того, почему и как продвигать ходьбу и езду на велосипеде, основанные на последних данных научных исследований и практических действий.

- **Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling. Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments (Инструментарий экономической оценки влияния на здоровье (HEAT) ходьбы пешком и езды на велосипеде: методическое пособие для пользователей по оценке воздействия, связанного с физической активностью, загрязнением воздуха, травматизмом и уровнем углеродсодержащих выбросов) / Sonja Kahlmeier, Thomas Götschi, Nick Cavill, Alberto Castro Fernandezi др. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. – 2017 г. – 73 стр.**

Содействие езде на велосипеде и ходьбе пешком как видам ежедневной физической активности не только улучшает состояние здоровья людей, но и оказывает благотворное влияние на окружающую среду.

В предлагаемой публикации представлены инструменты и методические рекомендации, призванные содействовать более широкому использованию этих способов передвижения:

- методологии экономической оценки транспортной инфраструктуры и мер политики с учетом влияния на здоровье ходьбы пешком и езды на велосипеде;
- систематические обзоры экономической и медицинской литературы;
- методические рекомендации в отношении применения инструментария экономической оценки влияния различных факторов на здоровье и принципы, лежащие в основе проведения такой оценки.

Публикация была обновлена с целью учета последствий для здоровья, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и уровнем загрязнения воздуха, а также учета воздействия, оказываемого на уровень углеродсодержащих выбросов.

Эта методология и пособие для пользователей будут представлять особый интерес для специалистов, работающих как на национальном, так и на местном уровне: представителей сферы транспортного планирования и организации дорожного движения, а также заинтересованных групп, которые занимаются вопросами транспорта, пешеходной ходьбы, велосипедного движения или окружающей среды, равно как и специалистов в области экономики здравоохранения, экспертов по вопросам физической активности и укрепления здоровья.

- **Разработка национальных планов действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды: пошаговое пособие для лиц, формирующих политику и осуществляющих планирование / Christian Schweizer, Francesca Racioppi и Leda Nemer. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2016 г. – 67 стр.**

Национальный план действий в области транспорта, охраны здоровья и окружающей среды (НПДТОСОЗ) является ключевым механизмом для развития экологиче-

ски устойчивого и здорового транспорта в стране. В нем представлен всеобъемлющий межотраслевой метод планирования и осуществления действий в области

транспорта, окружающей среды и здоровья на национальном уровне. НПДТОСОЗ также стимулирует работу по всем секторам и действия, которые могут способствовать сокращению неравенств в отношении здоровья, внося вклад в достижение целей таких важнейших европейских мер политики и стратегий, как: Здоровье-2020, основы Европейской политики в поддержку здоровья и благополучия; Пармская декларация по окружающей среде и охране здоровья 2010 г.; План действий по реализации Европейской стратегии по профилактике и борьбе с неинфекционными заболеваниями, 2012–2016 гг. Данное пособие предна-

значено для помощи в разработке НПДТОСОЗ в странах. В нем предлагаются четыре этапа: планирование, разработка, реализация и оценка. В пособии не представлены конкретные рекомендации по организации процесса выработки общих стратегий и мер политики в отношении экологически устойчивого и здорового транспорта, то есть того процесса, который обычно предшествует разработке НПДТОСОЗ. Пособие содержит практические рекомендации по каждому из четырех этапов (и шаги в рамках каждого этапа) НПДТОСОЗ, а также представляет примеры эффективной практики из стран Европейского региона.

► **Making THE (Transport, Health and Environment) Link (Укрепление связи между сферами транспорта, здравоохранения и охраны окружающей среды) / Oana Arseni, Francesca Racioppi, et al. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2018 г. – 48 стр.**

Транспорт играет ключевую роль в жизни нашего общества и в функционировании экономики. Он обеспечивает людям доступ к местам работы и отдыха, к учреждениям образования и к услугам и удобствам, а также способствует экономическому росту и занятости населения и стимулирует торговлю. В то же время, транспорт оказывает существенное воздействие на окружающую среду и здоровье людей. Политика развития устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта может в немалой степени способствовать достижению многих Целей устойчивого развития и выполнению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), работу которой совместно

обеспечивают Европейская экономическая комиссия ООН и Европейское региональное бюро ВОЗ, с 2002 г. предоставляет для государств-членов и других заинтересованных сторон в Общеввропейском регионе уникальную межсекторальную платформу для выработки и проведения политики совместными усилиями, в целях интеграции вопросов окружающей среды и здоровья в политику в области транспорта и укрепления взаимосвязи между сферами транспорта и городского планирования. В настоящей публикации анализируется, каким образом государства-члены, участвующие в работе ОПТОСОЗ, могут способствовать выполнению Повестки-2030, с примерами вклада в эти усилия со стороны ОПТОСОЗ.

Подробнее на сайте Всемирной организации здравоохранения:

## Контактная информация

### Документационный центр ВОЗ



127254, г. Москва,  
ул. Добролюбова, 11, комната 209

ФГБУ «Центральный НИИ  
организации и информатизации  
здравоохранения  
Минздрава РФ» (ЦНИИОИЗ)



e-mail:  
[doccenter@mednet.ru](mailto:doccenter@mednet.ru)



Кайгородова  
Татьяна Вадимовна

руководитель Докумен-  
тационного центра ВОЗ



e-mail:  
[kaidoc@mednet.ru](mailto:kaidoc@mednet.ru)



### Подписка на Бюллетень

Информационный бюллетень издается в формате pdf и распространяется свободно по электронным адресам, включенным в список рассылки. Добавить новый адрес в список, а также отказаться от рассылки можно по адресу:

[doccenter@mednet.ru](mailto:doccenter@mednet.ru)

**Предыдущие выпуски Информационного бюллетеня можно найти, обратившись по ссылке:**