

История предрейсовых медицинских осмотров в СССР и России (1960–2000 гг.)

Предрейсовый медицинский осмотр – это комплексная проверка состояния водителя перед началом рейса (поездки) для выявления признаков усталости, болезней или алкогольного/наркотического опьянения. Подобные профилактические проверки позволяют предотвратить ДТП, связанные с ухудшением самочувствия водителя или управлением транспортом в состоянии опьянения. Ниже рассмотрена история организации предрейсовых медосмотров в СССР и России с 1960-х по 2000 год, с упором на практические аспекты проведения этих осмотров и возникающие проблемы.

1960-е годы: первые шаги и ведомственные инициативы

В 1960-х годах в Советском Союзе документально зафиксированы первые попытки внедрения предрейсовых медицинских осмотров водителей. Инициатива исходила от отдельных ведомств, без общей обязательной системы. Например, на железнодорожном транспорте приказом Министерства путей сообщения СССР от 24 мая 1965 года № 14763 было введено требование проводить предрейсовые медосмотры локомотивных бригад. Подобные внутриведомственные меры преследовали цель снизить аварийность на транспорте, проверяя состояние машинистов и водителей перед выходом на линию.

Практическая организация осмотров в то время носила локальный характер. Осмотры проводились штатными медработниками предприятий (врачами или фельдшерами) непосредственно перед сменой. Методы были самыми простыми: расспрос водителя о самочувствии, визуальная оценка внешнего вида (цвет кожных покровов, ясность речи, координация движений), проверка пульса и при необходимости измерение артериального давления. Если у медработника возникали подозрения на недомогание или опьянение водителя, такого сотрудника старались не допускать к рейсу. Специальное оборудование на раннем этапе практически не использовалось – в лучшем случае могли применяться стандартные медицинские инструменты вроде тонометра и термометра. Таким образом, в 1960-е годы предрейсовые осмотры проводились точечно и неофициально, однако заложили основу для последующего создания единой системы.

1970-е годы: становление обязательной системы осмотров

Положительный опыт отдельных ведомств стал основным аргументом для внедрения предрейсовых медосмотров на общегосударственном уровне. В 1972 году Министерство здравоохранения СССР выпустило приказ № 733-дсп от 6 сентября 1972 г., утвердивший временные штатные нормативы и инструкцию по проведению предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспорта. Согласно этому

документу, во всех крупных автотранспортных хозяйствах (в больших городах с населением свыше 500 тыс. человек) было предписано организовать здравпункты с медицинским персоналом для ежедневной проверки водителей перед выездом. Именно с 1972 года предрейсовые медосмотры стали проводиться повсеместно в крупных автоколоннах и автобусных парках страны.

В 1974 году вышел новый приказ Минздрава (от 09.08.1974 № 733), который разрешил создавать фельдшерские здравпункты для предрейсового осмотра и при более мелких автопредприятиях. Если первоначально обязательные осмотры касались только крупных организаций, то с 1974 года требование распространилось на автопредприятия со штатом водителей от ~400 человек и более. Это позволило охватить медицинским контролем гораздо больший круг профессиональных водителей, включая районы и предприятия вне столичных городов.

Регламент осмотров в 1970-е годы был довольно типовым.

На базе автопредприятия оборудовался специальный медицинский кабинет или здравпункт. Перед началом рабочей смены каждый водитель заходил к дежурному медику (чаще всего фельдшеру), который проводил короткий осмотр. Обычно проверка занимала лишь несколько минут: медицинский работник опрашивал о самочувствии, убеждался в отсутствии жалоб, измерял артериальное давление, проверял пульс. Обращалось внимание на признаки алкогольного опьянения – запах алкоголя, неустойчивая походка, нечёткая речь. Если такие признаки выявлялись, водитель к рейсу не допускался. Специализированные приборы для экспресс-теста на алкоголь в 1970-е практически отсутствовали; выявление опьянения осуществлялось «по старинке» – на основе клинических признаков или с помощью примитивных химических индикаторов. После благополучного прохождения осмотра в путевой лист водителя ставился штамп о допуске к рейсу и подпись медработника.

К концу 1970-х годов предрейсовые медосмотры уже прочно вошли в практику транспорта. В результате их проведения отмечалось значительное снижение аварийности по вине состояния здоровья или опьянения водителей. Например, на предприятиях «Мосавтотранса» число ДТП, совершённых водителями в состоянии опьянения, в 1978 году снизилось на 57,9 % по сравнению с предыдущим годом.

Таким образом, система продемонстрировала эффективность как мера профилактики аварий.

1980-е годы: развитие, стандартизация и эффективность

В 1980-е годы практика предрейсовых осмотров получила дальнейшее развитие и нормативное закрепление. Успех профилактических мер подтолкнул к расширению успешной практики: приказ Минздрава СССР № 350 от 3 апреля 1981 г. обязал все автотранспортные предприятия с числом водителей от 300 и более проводить предрейсовые медосмотры за счёт средств предприятия. Кроме того, отраслевые министерства (например, сельского хозяйства, коммунального хозяйства и др.)

выпустили приказы, разрешающие проведение таких осмотров и на более мелких автопредприятиях на хозрасчётной основе. Это означало, что к середине 1980-х годов практически все организованные перевозчики – от городских автоколонн до колхозных гаражей – ввели у себя предрейсовый контроль водителей.

Одновременно шло совершенствование методики и повышение стандартизации процедуры. В 1989 году был издан подробный приказ Минздрава СССР № 555 «О совершенствовании системы медицинских осмотров трудящихся и водителей индивидуальных транспортных средств». Этот документ сформировал окончательную нормативную базу проведения предрейсовых осмотров: были разработаны методические рекомендации, описана последовательность обследования и утверждена программа подготовки медработников, допущенных к проведению осмотров. С 1989 года медицинские специалисты должны были проходить дополнительное обучение для получения права проводить предрейсовые осмотры. Таким образом, к концу 80-х процедура стала более унифицированной: регламентировано, как именно фельдшер или врач должен обследовать водителя перед рейсом, какие параметры оценивать и как документировать результаты.

Практический процесс осмотра в 1980-е оставался во многом таким же, как и ранее, но получил чёткие рамки. Медик последовательно собирал у водителя информацию о самочувствии, проводил внешний осмотр на признаки усталости или опьянения, измерял основные физиологические показатели (артериальное давление, пульс, температуру при необходимости). Для выявления алкоголя начали применять более надёжные методы: помимо обонятельной оценки, могли использоваться простейшие технические средства вроде индикаторных трубок, а в поздние годы десятилетия – первые модели алкометров. Однако в большинстве случаев оснащение здравпунктов оставалось довольно скромным. Как отмечалось в официальных обзорах, процедура проводилась штатными медработниками с минимальным набором приборов, благодаря чему затраты на осмотры были очень низкими. С экономической точки зрения система себя оправдывала: по данным конца 80-х, каждый рубль, вложенный в медосмотры, давал экономический эффект в 6–9 рублей за счёт снижения аварийности и связанных расходов. Но обратной стороной использования лишь простейшего оборудования были ограниченные диагностические возможности: многое зависело от внимательности и квалификации медицинского персонала.

В целом, к середине 1980-х предрейсовый медосмотр стал обязательной и рутинной процедурой на транспорте. Ежедневная проверка водителей перед выходом на линию значительно повысила безопасность перевозок и даже позволила выявлять ранние признаки профессиональных заболеваний у водителей (например, гипертонию) на ранней стадии. Система доказала свою пользу и прочно закрепились в нормативных актах.

Тем не менее, уже к концу десятилетия начали проявляться первые серьёзные проблемы, связанные с общим экономическим состоянием страны.

Конец 1980-х – 1990-е годы: кризис и упадок системы

Последние годы существования СССР и первые годы новой России ознаменовались серьёзными испытаниями для системы предрейсовых осмотров. В период экономического кризиса и **перестройки** резко упало финансирование и уровень оплаты труда медицинского персонала автопредприятий. К концу 1980-х зарплаты медиков стали столь низкими, что во многих автоколоннах должности медработников оставались вакантными – просто некому было выполнять осмотры. Нехватка квалифицированных специалистов поставила под угрозу сам факт проведения предрейсового контроля.

Чтобы выйти из положения, власти пошли на беспрецедентный шаг. В 1988 году Госкомитет СССР по труду официально ввёл новую должность **инспектора по предрейсовому осмотру** для лиц без медицинского образования. Согласно совместному письму Минздрава и МВД СССР (от 03.08.1988 г.), проводилось краткосрочное обучение таких инспекторов основам медосмотра водителей. По сути, разрешалось назначать из числа административных работников человека, который бы совмещал основную работу с проведением утренних осмотров водителей. Это решение было вынужденным: допускалось совмещение должностей, лишь бы не прекращать проверки вовсе. С одной стороны, такой подход позволил в условиях дефицита кадров продолжить практику осмотров. С другой – качество обследований неминуемо снизилось, ведь инспекторами стали люди без полноценного медицинского образования. Проверка часто сводилась к минимуму действий – формальному опросу и проставлению штампа.

Начало 1990-х годов характеризовалось общим спадом дисциплины и контроля.

В отсутствие жесткого центрального регулирования многие предприятия стали относиться к предрейсовым осмотрам как к формальной процедуре. До принятия отдельного закона в 1995 году такие осмотры проводились лишь на основании коллективных договоров между администрацией и профсоюзом предприятия. То есть юридически в начале 90-х не было федерального акта, обязывающего абсолютно всех перевозчиков осуществлять медконтроль водителей – многие продолжали это делать по инерции или исходя из советских норм, но некоторые могли и пренебрегать данной обязанностью. Даже там, где осмотры проводились, их качество часто оставляло желать лучшего. В ряде случаев процедура фактически превращалась в **фикцию**: медицинский работник (или инспектор) ограничивался визуальным осмотром «для галочки» и штампованием путевых листов. Появился и **коррупционный фактор** – не секрет, что в те годы некоторые водители могли получить допуск к рейсу за небольшое вознаграждение, даже если были не вполне здоровы или трезвы. В условиях, когда для предприятия было важнее выпустить машину на линию, чем отстранить ценного сотрудника, медицинский контроль легко обходился. Опытные водители, хорошо знавшие медперсонал, порой договаривались «по дружбе» о заветном штампе, несмотря на отклонения в состоянии здоровья.

Тем не менее, середина 90-х принесла определённый поворот к восстановлению порядка. В 1995 году в РФ вступил в силу Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», напрямую установивший обязательность предрейсовых (и послерейсовых) медицинских осмотров водителей на законодательном уровне. С этого момента требование стало требованием закона, а не внутренним делом предприятий. Кроме того, было признано, что такие осмотры относятся к **медицинской деятельности**, требующей лицензирования.

В 1998–1999 гг. Минздрав ввёл предрейсовые осмотры в перечень лицензируемых медуслуг и фактически отменил действие разрешения 1988 года на использование “немедиков”. С 1999 года право проводить предрейсовый медосмотр официально возвращено только медицинским работникам с действующей лицензией.

Это знаменовало начало нового этапа, связанного с повышением требований к качеству проверки.

К концу 1990-х система предрейсовых медосмотров постепенно выходила из кризиса, но проблемы предыдущего десятилетия нанесли ей серьёзный урон. Многие недостатки (кадровый голод, формальный подход, отсутствие современной техники) стали очевидны и требовали решения уже в новом тысячелетии.

Фотофакты

[Один из типичных кадров 1970-х](#) – сцена из учебного фильма «*Безопасная эксплуатация автотранспорта в геологии*» (1977), где фельдшер проверяет состояние здоровья водителя перед рейсом.

В советских автопарках были организованы здравпункты с фельдшерами для ежедневных осмотров водителей перед сменой. [Архивная фотография конца 1970-х из Магаданской области](#) запечатлела момент предрейсового осмотра: фельдшер проводит медицинский контроль водителя в гараже перед выдачей путевого листа.

Широко применялось простое устройство – [одноразовая «трубка Мохова—Шинкаренко»](#) («контроль трезвости»), в которую водитель дул для экспресс-анализа выдоха. На фотографиях того периода нередко запечатлены водители, дующие в небольшую стеклянную трубку под надзором медработника. Химический индикатор внутри трубки менял цвет (с оранжевого на зеленый), если в выдохе обнаруживались пары алкоголя выше ~0,3‰.

Такой прибор, появившийся в СССР в 1970-х, оставался основным средством экспресс-тестирования трезвости вплоть до конца 1990-х годов.