

# СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ НАРКОЛОГИИ

doi: 10.47877/0234-0623\_2021\_11\_69

## ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБУЧАЮЩЕГО МОДУЛЯ «АЛКОГОЛЬ И ВОЖДЕНИЕ» СОЦИАЛЬНОГО ПРОЕКТА «АВТОТРЕЗВОСТЬ» В ПЕРВИЧНОЙ ПРОФИЛАКТИКЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Бурцев А.А.<sup>1</sup>, Баканов К.С.<sup>2</sup>, Дубская Ю.В.<sup>3</sup>, Чернышев С.В.<sup>4</sup>

burtsev@mail.ru

<sup>1</sup> Московский научно-практический центр наркологии Департамента здравоохранения г. Москвы г. Москва, Россия

<sup>2</sup> Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации г. Москва, Россия

<sup>3</sup> Кузбасский клинический наркологический диспансер им. проф. Н.П. Кокориной г. Кемерово, Россия

<sup>4</sup> Автошкола «Автостатус» г. Кемерово, Россия

Статья поступила 2.09.2021

*Настоящая статья посвящена оценке эффективности использования обучающего модуля «Алкоголь и вождение» социального проекта «Автотрезвость» в рамках санитарно-просветительной работы наркологического диспансера. Указанная оценка осуществлялась путем сравнения ретроспективной информации о случаях управления транспортными средствами в состоянии опьянения или с его признаками неопытными водителями со стажем управления до 2-х лет, которые прошли (или не прошли) специализированный обучающий модуль.*

*Результаты исследования позволили установить статистически значимые различия между группами неопытных водителей, выявленных в состоянии опьянения или с его признаками в зависимости от прохождения обучающего модуля «Алкоголь и вождение» социального проекта «Автотрезвость».*

**Ключевые слова:** автотрезвость, алкоголь и вождение, санитарно-просветительная работа, водитель транспортного средства, кандидат в водители, опьянение водителя,

Об авторах:

**Бурцев Александр Александрович** – канд. мед. наук, вед. науч. сотр. ГБУЗ «Московский научно-практический центр наркологии Департамента здравоохранения города Москвы».

**Баканов Кирилл Сергеевич** – канд. юр. наук, начальник отдела ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения» МВД России.

**Дубская Юлия Владимировна** – зав. кабинета профилактики наркологических расстройств диспансерно-поликлинического отделения ГБУЗ «Кузбасский клинический наркологический диспансер им. проф. Н.П. Кокориной».

**Чернышев Сергей Владимирович** – преподаватель ООО «Автостатус».

*медицинское обеспечение безопасности, алкогольное опьянение, наркотическое опьянение, токсическое опьянение, психоактивные вещества, дорожно-транспортное происшествие, катастрофа, чрезвычайная ситуация.*

## **ВВЕДЕНИЕ**

Действующим приказом Минздрава России [6] утвержден порядок организации и проведения санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического). Как следует из указанного приказа, вступившего в силу в 2015 г., санитарно-просветительная работа направлена на формирование у водителей и кандидатов в водители транспортных средств (ТС) негативного отношения к управлению ТС в состоянии опьянения и приверженности к ведению здорового образа жизни, а также на предупреждение правонарушений, связанных с управлением ТС в состоянии опьянения. При этом санитарно-просветительная работа организуется и проводится в формах профилактической беседы, выступлений (лекций, докладов) и распространения научно-популярной литературы (статей, листовок, памяток, плакатов, социальной рекламы). Проведение профилактической беседы по вопросам управления ТС в состоянии опьянения непосредственно возложено на врачей психиатров-наркологов в рамках обязательных медицинских освидетельствований кандидатов и водителей ТС, обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров водителей ТС. Также рассматриваемым приказом предусмотрено проведение автошколами выступлений (лекций, докладов по вопросам рисков, связанных с управлением ТС в состоянии опьянения) в рамках реализации программ профессионального обучения водителей с привлечением врачей психиатров-наркологов или медицинских психологов [7].

Учитывая изложенное и принимая во внимание, что максимальные риски возникновения ДТП в результате управления ТС в состоянии опьянения приходятся на группу молодых и неопытных водителей (стаж вождения до 2 лет) [1; 3; 9–14; 17–20], ГБУЗ «Кузбасский клинический наркологический диспансер имени профессора Н.П. Кокориной» (ККНД) с 2017 г. стал первым медицинским региональным координатором социального проекта «Автотрезвость» [8]. В итоге, по инициативе ККНД реализация проекта была включена в Дорожную карту по профилактике наркологических расстройств, утвержденную приказом Департамента охраны здоровья населения Кемеровской области – Кузбасса [4]. Изложенное позволило Кабинету профилактики наркологических расстройств диспансерно-поликлинического отделения (далее – Кабинет профилактики) организовать в том числе новый формат профилактики управления ТС в состоянии опьянения, ориентированный прежде всего на молодых и неопытных водителей – внедрение обучающего модуля «Алкоголь и вождение» [2] в курс теоретической подготовки 9 из 101 образовательного учреждения, осуществляющего

подготовку водителей в Кемеровской области – Кузбассе. Цель обучающего модуля состояла не только в том, чтобы рассказать будущим водителям о медицинских и юридических последствиях употребления алкоголя, наркотиков и лекарственных препаратов при управлении ТС, но и объективно продемонстрировать им с помощью очков-тренажеров «Фатальное зрение», как меняется поведение человека под влиянием перечисленных психоактивных веществ при управлении ТС. Кандидаты в водители, изъявившие согласие пройти в процессе теоретической подготовки в автошколе обучающий модуль «Алкоголь и вождение» под руководством специалиста Кабинета профилактики, заполняли бланк информированного добровольного согласия на обработку персональных данных в научно-исследовательских целях. Вознаграждение участвующих в исследовании не предусматривалось.

Цель исследования – определить эффективность использования обучающего модуля «Алкоголь и вождение» в рамках санитарно-просветительной работы наркологического диспансера.

### **МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Материал исследования – сплошная выборка заполненных бланков информированного добровольного согласия кандидатов в водители, прошедших обучающий модуль в 2017–2018 гг. в автошколах Кемеровской области – Кузбасса. Указанный период был выбран с целью последующего отслеживания управления ТС в состоянии опьянения или с его признаками неопытными водителями (со стажем до 2 лет) в период 2017–2020 гг. При этом в отношении неопытных водителей, получивших право управления ТС в 2017 г., информация об управлении ТС в состоянии опьянения собиралась за период 2017–2019 гг., получивших указанное право в 2018 г. – за период 2018–2020 гг.

В процессе исследования использовались информационные системы МВД России [5], официальные статистические данные ГИБДД МВД РФ, ответы Главного управления МВД по Кемеровской области – Кузбассу на запросы главного нарколога области.

Статистический анализ проводился с использованием лицензионного программного обеспечения EXCEL и IBM SPSS 25.0. Для выявления различий между категориальными переменными использовался тест  $\chi^2$  Пирсона.

### **РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

На первом этапе исследования заведующим Кабинета профилактики была проведена сплошная выборка заполненных бланков информированного добровольного согласия кандидатов в водители, прошедших обучающий модуль в 2017–2018 гг. (N = 3682). Единственным критерием исключения из исследования являлось частичное отсутствие или неразборчивое написание персональных данных кандидата в водители. По результатам комиссионного рассмотрения в

исследование было включено 97% бланков ( $N = 3572$ ). На основании персональных данных, содержащихся в указанных бланках, в EXCEL была составлена база данных (БД), содержащая следующие сведения: фамилию, имя и отчество; день, месяц и год рождения; адрес регистрации.

На втором этапе исследования проводилась выборка из информационных систем МВД России персональных данных водителей, впервые получивших право управления ТС в Кемеровской области – Кузбассе в 2017 г. ( $N = 16\,327$ ) и 2018 г. ( $N = 16\,749$ ). Сверка указанных данных с данными БД позволила исключить из исследования 484 кандидата в водители, прошедших обучающий модуль и не получивших право управления ТС в 2017–2018 гг. Соответствующие дополнения были внесены в БД. В итоге удельный вес кандидатов в водители, прошедших обучающий модуль и получивших право управления ТС, составил 9,3% ( $N = 3088$ ) от числа всех водителей, впервые получивших право управления ТС в Кемеровской области – Кузбассе в 2017–2018 гг. ( $N = 33\,076$ ).

На третьем этапе исследования была проведена выборка персональных данных водителей, управлявших ТС в состоянии опьянения ( $N = 23\,497$ ) или с его признаками<sup>1</sup> ( $N = 14\,414$ ) в Кемеровской области – Кузбассе в 2017–2020 гг. Сверка указанных данных с данными БД позволила установить число неопытных водителей (стаж до 2 лет), получивших право управления ТС в 2017–2018 гг. и выявленных в состоянии опьянения ( $N = 928$ ) или с его признаками ( $N = 618$ ) в 2017–2020 гг. (табл. 1).

Как следует из представленных данных, в 2017 г. обучающий модуль «Алкоголь и вождение» под руководством специалистов Кабинета профилактики прошли 873 водителя, а в 2018 г. – 2215. Изложенное объясняется началом работы ККНД с автошколами Кемеровской области – Кузбасса с сентября 2017 г. Среди водителей, прошедших обучающий модуль «Алкоголь и вождение», удельный вес случаев управления ТС в состоянии опьянения или с его признаками составил 2,1%, среди не проходивших – 4,9%. При этом необходимо уточнить, что и в отношении контрольной группы водителей, не прошедших специализированный обучающий модуль и получивших право управления ТС в 2017 г., информация об управлении ТС в состоянии опьянения собиралась за период 2017–2019 гг., получивших указанное право в 2018 г. – за период 2018–2020 гг.

Таким образом, доля водителей, прошедших обучающий модуль и управлявших ТС в состоянии опьянения или с его признаками, в 2,2 раза меньше аналогичной доли водителей, не прошедших обучающий модуль. Использование теста  $\chi^2$  Пирсона позволило выявить статистически значимые различия ( $\chi^2 = 48,650$ ,  $p = 0,004$ ) между указанными группами водителей.

1 В эту группу входят водители, имевшие признаки опьянения и отказавшиеся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Таблица 1. Сравнение групп водителей в зависимости от прохождения обучающего модуля «Алкоголь и вождение» в 2017–2018 гг.

Категория	Водители, прошедшие обучающий модуль		Водители, не проходившие обучающий модуль		Всего абс.
	абс.	удельный вес в общей структуре (%)	абс.	удельный вес в общей структуре (%)	
<b>Впервые получили право управления ТС в 2017–2018 гг.</b>					
2017	873	28,3	15 454	51,5	16 327
2018	2215	71,7	14 534	48,5	16 749
Всего	3088	100	29 988	100	33 076

**Распределение случаев управления ТС в состоянии опьянения или с его признаками в общей структуре в 2017–2020 гг.**

Трезвые	3024	97,9	28 506	95,1	31 530
Выявлено опьянение или его признаки	64	2,1*	1482	4,9	1546
Всего	3088	100	29 988	100	33 076

**Распределение случаев управления ТС в состоянии опьянения или с его признаками в 2017–2020 гг.**

Выявлено опьянение	45	70,3	931	62,8	928
Выявлены признаки опьянения	19	29,7	551	37,2	618
Всего	64	100	1482	100	1546

Примечание: \* –  $p = 0,004$ .

В свою очередь, статистически значимых различий между водителями, выявленными в состоянии опьянения или управлявшими ТС с признаками опьянения (отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения), в зависимости от прохождения обучающего модуля «Алкоголь и вождение», установлено не было ( $\chi^2 = 0,793$ ,  $p = 0,373$ ).

### ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

Проведение объективной оценки эффективности использования обучающего модуля «Алкоголь и вождение» в рамках санитарно-просветительной работы наркологического диспансера представляет определенную трудность, что обусловлено прежде всего сложностью учета всего количества факторов, которые могут оказать воздействие как на частоту случаев управления ТС в состоянии

опьянения, так и их выявления. В частности, при проведении исследования учитывались только те жители Кемеровской области – Кузбасса, которые получили право управления ТС по месту регистрации, поскольку в ходе исследования сравнивались две группы неопытных водителей, прошедших или не прошедших (контрольная группа) обучающий модуль в автошколах Кемеровской области – Кузбасса.

Информация о случаях управления ТС в состоянии опьянения или с его признаками также соответствовала только Кемеровской области – Кузбассу, что обусловлено, в том числе, значительной трудоемкостью осуществления поиска в информационных системах МВД России. При этом, однако, необходимо учитывать, что исследование проводилось в отношении неопытных водителей, соответственно, вероятность одновременного управления ТС в другом территориальном субъекте и в состоянии опьянения представляется крайне низкой.

Кроме того, необходимо учитывать, что полученные нами результаты оценки эффективности использования специализированного обучающего модуля, в том числе, обусловлены отбором участников исследования. Так, в исследование приглашались кандидаты в водители, проходившие теоретическую подготовку в 9 из 101 образовательного учреждения. При этом необходимым условием участия в экспериментальной программе являлось заполнение бланка добровольного информированного согласия, что может свидетельствовать о том, что принявшие участие в исследовании могли изначально отличаться большей степенью социально-конформного поведения, по сравнению с теми кандидатами в водители, которые отказались от прохождения образовательного модуля или выбрали автошколы с более «формальным» подходом к обучению.

Также, по нашему мнению, на эффективность обучающего модуля положительно повлияло использование «неформального» подхода – так называемых очков-тренажеров «Фатальное зрение», которые имитируют опьянение, что проявляется в нарушениях походки, координации, определения расстояния и т.д. Интересна история создания этих очков. В 1992 г. в одном из городов США в результате ДТП, вызванного водителем в состоянии опьянения, пострадали два играющих возле дороги подростка. После чего отец одного из подростков разработал концепцию профилактики управления транспортным средством в состоянии опьянения, основанную на использовании специальных очков, имитирующих опьянение. Впоследствии, начиная с 1996 г. в США была организована компания по производству этих очков [2].

Таким образом, приведенные данные настоящего исследования, посвященного изучению распространенности среди неопытных водителей частоты случаев управления ТС в состоянии опьянения или с его признаками, свидетельствуют об эффективности использования учебного модуля «Алкоголь и вождение» социального проекта «Автотрезвость» в рамках санитарно-просветительной работы наркологической службой Кемеровской области – Кузбасса.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Бурцев А.А. Проблемы комплексной превенции управления транспортным средством в состоянии опьянения: организационно-правовые, медицинские и социально-психологические аспекты // Социальная психология и общество. – 2018. – Т. 9. – №4. – С. 98–107.
2. Мартынов В.П., Бурцев А.А., Плотникова М.А., Шантор Е.В. Алкоголь и автомобиль : методическое пособие для преподавателей и специалистов. – М.: МАДИ, 2016. – С. 1–102.
3. Плотникова М.А., Бурцев А.А., Крупнов И.Н. Актуальность образовательного модуля «Автотрезвость» в программе подготовки кандидатов в водители // Семинар «О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 гг.)» : сб. докладов. – М.: МАДИ, 2017. – С. 65–59.
4. Приказ Департамента охраны здоровья населения Кемеровской области от 23.11.2017 №1873 «Об утверждении плана мероприятий (“дорожной карты”) по организации профилактики психических и поведенческих расстройств, связанных с употреблением алкоголя, наркотических средств и психотропных веществ, реализуемых медицинскими организациями Кемеровской области» // Министерство здравоохранения Кузбасса. Нормативные правовые документы [Электронный ресурс]. – [https://kuzdrav.ru/regulatory/legal.php?SHOWALL\\_1=1](https://kuzdrav.ru/regulatory/legal.php?SHOWALL_1=1). – (дата обращения 10.10.2021).
5. Приказ МВД России от 16.08.2014 №700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] : справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
6. Приказ Минздрава России от 15.06.2015 №343н «Об утверждении порядка организации и проведения санитарно-просветительной работы по вопросам профилактики управления транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения» [Электронный ресурс] : справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
7. Приказ Минобрнауки России от 26.12.2013 №1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (с изм. и доп.) [Электронный ресурс] : справочно-правовая система «КонсультантПлюс».
8. Социальный проект «Автотрезвость» [Электронный ресурс]. – <https://www.avtotrezvost.ru>. – (дата обращения 10.10.2021).
9. Azofeifa A., Rexach-Guzman B.D., Hagemeyer A.N., Rudd R.A., Sauber-Schatz E.K. driving under the influence of marijuana and illicit drugs among persons aged  $\geq 16$  years – United States, 2018 // Morbidity and Mortality Weekly Report. – 2019. – Vol. 68. – N50. – P. 1153–1157. – doi: 10.15585/mmwr.mm6850a1.
10. Bondallaz P., Favrat B., Chtioui H., Fornari E., Maeder P., Giroud C. Cannabis and its effects on driving skills // Forensic Science International. – 2016. – Vol. 268. – P. 92–102. – doi: 10.1016/j.forsciint.2016.09.007.
11. Burtsev A.A., Silyanov V.V. Social project “avtotrezvost” (autosobriety) as a model of primary prevention of drinking and driving // Science Journal of Transportation. – 2016. – N7. – P. 112–117.
12. Compton R.P. Marijuana-Impaired Driving – A Report to Congress (Report No. DOT HS 812 440) // National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). U.S. Department of Transportation; July 2017. – URL: <http://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/812440-marijuana-impaired-driving-report-to-congress.pdf>. – (accessed 10.10.2021).

13. Downey L.A., King R., Papafotiou K., Swann P., Ogden E., Boorman M., Stough C. The effects of cannabis and alcohol on simulated driving: Influences of dose and experience // *Accident Analysis & Prevention*. – 2013. – Vol. 50. – P. 879–886. – doi: 10.1016/j.aap.2012.07.016.
14. Hartman R.L., Huestis M.A. Cannabis effects on driving skills // *Clinical Chemistry*. – 2013. – Vol. 59. – N3. – P. 478–492. – doi: 10.1373/clinchem.2012.194381.
15. Fatality Facts 2019: Teenagers. // Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Highway Loss Data Institute; March 2021. – URL: [www.iihs.org/topics/fatality-statistics/detail/teenagers](http://www.iihs.org/topics/fatality-statistics/detail/teenagers). – (accessed 10.10.2021).
16. Li L., Hu G., Schwebel D.C., Zhu M. Analysis of US teen driving after using marijuana, 2017 // *JAMA Network Open*. – 2020. – Vol. 3. – N12. –doi: 10.1001/jamanetworkopen.2020.30473.
17. Traffic Safety Facts 2019: Young Drivers (Report No. DOT HS 813 130). National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). – U.S. Department of Transportation; June 2021. – URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813130>. – (accessed 10.10.2021).
18. Drugged Driving DrugFacts // National Institutes of Health (NIH), National Institute on Drug Abuse (NIDA). – U.S. Department of Health and Human Services; December 2019. – [www.drugabuse.gov/publications/drugfacts/drugged-driving](http://www.drugabuse.gov/publications/drugfacts/drugged-driving). – (accessed 10.10.2021).
19. Marijuana Research Report // National Institutes of Health (NIH), National Institute on Drug Abuse (NIDA). – U.S. Department of Health and Human Services; July 2020. – URL: [www.drugabuse.gov/publications/research-reports/marijuana/what-marijuana](http://www.drugabuse.gov/publications/research-reports/marijuana/what-marijuana). – (accessed 10.10.2021).
20. Voas R.B., Torres P., Romano E., Lacey J.H. Alcohol-related risk of driver fatalities: an update using 2007 data. // *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*. – 2012. – Vol. 73. – N3. – P. 341–350. – doi: 10.15288/jsad.2012.73.341.
21. Yellman M.A., Bryan L., Sauber-Schatz E.K., Brener N. Transportation risk behaviors among high school students – Youth Risk Behavior Survey, United States, 2019 // *Morbidity and Mortality Weekly Report*. – 2020. – Vol. 69. – N1. – P. 77–83. – doi: 10.15585/mmwr.su6901a9.

## EVALUATION OF THE EFFECTIVENESS OF THE TRAINING MODULE "ALCOHOL AND DRIVING" OF THE SOCIAL PROJECT "AUTO SOBRIETY" IN THE PRIMARY PREVENTION OF DRIVING WHILE INTOXICATED

Burtsev A.A.<sup>1</sup>, Bakanov K.S.<sup>2</sup>, Dubskaya Yu.V.<sup>3</sup>, Chernyshev S.V.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Moscow Scientific and Practical Center on Addictions of the Moscow City Department of Health  
Moscow, Russia

<sup>2</sup> Scientific Research Centre of Road Traffic Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation  
Moscow, Russia

<sup>3</sup> Kuzbass Clinical Narcological Dispensary  
Kemerovo, Russia

<sup>4</sup> Driving school "Avtostatus"  
Kemerovo, Russia

This article is devoted to evaluating the effectiveness of using the training module "Alcohol and driving" of the social project "Auto sobriety" in the framework of health education activities of a narcological dispensary. The evaluation was carried out by comparing retrospective information on cases of driving while intoxicated or driving



with signs of intoxication by inexperienced drivers with driving experience of up to 2 years who have passed (or have not passed) training with a special training module.

The results of the study made it possible to establish statistically significant differences between the groups of inexperienced drivers identified in a state of intoxication or with signs of intoxication, depending on the completion of the training module "Alcohol and driving" of the social project "Auto sobriety".

**Keywords:** *auto sobriety, alcohol and driving, health education, motor vehicle driver, driver candidate, drunk driver, medical security, alcohol intoxication, drug intoxication, toxic chemical intoxication, psychoactive substances, road traffic accident, disaster, emergency situation.*