



74–я научно-методическая конференция МАДИ.
Февраль, 2016

МАТЕРИАЛЫ

**Второго межрегионального семинара
«Снижение рисков вождения в нетрезвом состоянии:
проблемы и подходы»**

(по итогам международного социального проекта «Автотрезвость» в России)

2 февраля 2016 г

г. Москва



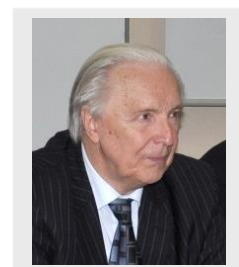
Содержание

Вступительное слово. СОЛНЦЕВ А.А., проректор по научной работе МАДИ СИЛЬЯНОВ В.В., научный руководитель ПЛОБД МАДИ.....	3
Глобальные обязательства и особенности проектов КСО (корпоративной социальной ответственности) международных компаний в России. Практика IARD по организации социальных проектов в разных странах мира. Б. БИВАНС, первый вице-президент IARD	4
О дорожно-транспортной ситуации в России. Дорожно-транспортный травматизм, связанный с вождением в нетрезвом состоянии (ВНС). А.И. БЕЛАН, нач. отделения пропаганды ГУ ОБДД МВД России...4	
Комплексный проблемно-целевой подход в решении проблем БДД – опыт социально-профилактических проектов в России. В.П. МАРТЫНОВ, советник Генерального директора Дирекции по управлению ФЦП «Обеспечение БДД 2013-2020».....	7
О результатах мониторинга в рамках проекта «Автотрезвость». Воздействию учебного курса «алкоголь и автомобиль» на отношение и поведение начинающих водителей. В.П. МАРТЫНОВ, главный консультант по исследованиям проекта «Автотрезвость»	9
Опьянение водителя транспортного средства как важная составляющая автодорожного травматизма (медицинский и правовой аспекты). А.А. БУРЦЕВ, к.м.н., НИИ наркологии - филиал ФГБУ "ФМИЦПН им. В.П. Сербского" Минздрава России.....	11
Роль социального проекта в стратегии области по решению задач повышения безопасности жизни: уроки и перспективы проекта «Автотрезвость». Л.Ю. МАЖАР, проректор по учебной и воспитательной работе Смоленского гуманитарного университета, координатор проекта «Автотрезвость» в Смоленской области...16	
Интеграция компонентов социального проекта в правоприменительную и пропагандистскую работу ГИБДД. Л.В. АНДРЕЕВА, государственный инспектор БДД УГИБДД УМВД России по Смоленской обл.	18
Инновационный подход к реализации социального профилактического проекта по снижению факторов риска в поведении пользователей дорог. М.А. ПЛОТНИКОВА, руководитель проекта «Автотрезвость», ПЛОБД МАДИ.....	20
Итоги реализации проекта «Автотрезвость» в Ульяновской области. А.А. КУЗНЕЦОВ, менеджер региональных программ устойчивого развития компании Эфес Рус (г. Ульяновск).....	22
Методические аспекты преподавания, роль и участие Министерства образования области. И.В. ПОЛУЭКТОВА, заместитель директора ООО «Автошколы Ульяновскавтотранс»	22
Содержание и практика применения учебного модуля «Алкоголь и автомобиль» в автошколе Р.Р. БАЙШЕГУРОВ, преподаватель автошколы «Фортуна Плюс А» г. Стерлитамак (РБ)	23
Продвижение нового модуля в сообществе профессионалов. А.В. КОМИССАРОВА, директор автошколы «Практика», г. Смоленск.....	24
Роль учебного модуля «Алкоголь и автомобиль» в учебном процессе автошколы. Т.В. КОЧЕТОВА, доцент кафедры соц. психологии Московского государственного психолого-педагогического университета	25
Заключение. В.В. НОВИЗЕНЦЕВ, доцент кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ.....	26
Высказывания участников совещания о проекте «Автотрезвость»	27

СОЛНЦЕВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, проректор МАДИ по научной работе:


Каждый год в рамках научно-методической конференции МАДИ проходят конференции и семинары разных уровней от регионального до международного. Это семинары, где идет обмен опытом, разработка планов на перспективу, несмотря на непростое время, которое мы переживаем сегодня. МАДИ традиционно с дней своего основания уделяет большое внимание вопросам организации и безопасности движения. Достаточно вспомнить бывшего ректора МАДИ Леонида Леонидовича Афанасьева, который является основоположником научных работ в этом направлении. Сегодня мы будем обсуждать вопросы международного сотрудничества с участием представителей из регионов

проекта. Нам предстоит обсудить вопросы, касающиеся и безопасности, правоприменения, некоторые медицинские, психологические и педагогические аспекты проблемы профилактики нетрезвого вождения. От имени исполняющего обязанности ректора МАДИ Виталия Викторовича Борща я хочу пожелать нам всем успешной работы, успешного обмена опытом я думаю эта встреча будет не последней.

СИЛЬЯНОВ ВАЛЕНТИН ВАСИЛЬЕВИЧ, научный руководитель ПЛОБД МАДИ:


Во-первых, хочу поприветствовать всех участников от имени коллектива Проблемной лаборатории безопасности и организации движения (ПЛОБД). Особенно хочу поблагодарить Бретта Биванса, который в непростых условиях и экономических и погодных, смог приехать к нам из Вашингтона. Мы рады, что Вы здесь, потому что Вы являетесь основоположником этого проекта.

Несколько слов о нашей проблемной лаборатории организации и безопасности движения. ПЛОБД была создана в 1971 году по инициативе в то время ректора МАДИ Л.Л. Афанасьева, который уделял много внимания вопросам безопасности движения. Он был вице-президентом «Международной автомобильной федерации», председателем «Федерации автомобильного спорта СССР» и председателем Научного совета по проблеме «Безопасность дорожного движения» Госкомитета по науке и технике СССР. При нем и была создана ПЛОБД, которая занималась фундаментальными исследованиями и финансировалась напрямую от Комитета науки и техники, несмотря на то, что МАДИ относился к Министерству образования. В СССР было всего 30 таких лабораторий – Проблемная лаборатория по ядерной физике, Проблемная лаборатория солнца и некоторые другие. Среди них была и наша лаборатория, что свидетельствует об уровне внимания, которое в начале 70-х годов уделялось этой проблеме. Именно тогда мы начали сталкиваться с ростом числа легковых автомобилей в индивидуальном пользовании, и появилась необходимость обратить внимание на организацию и безопасность движения. В лаборатории начинали работать многие выдающиеся ученые, такие как Виктор Николаевич Иванов, Виктор Николаевич Сытник. Я рад, что до сегодняшнего дня мы вместе продолжаем работать в рамках нашей лаборатории. А в данном проекте объединяем усилия с нашими зарубежными коллегами, которые сегодня присутствуют здесь. Я хотел бы отметить активную роль в нашей работе руководителя этого совместного проекта М.А. Плотниковой.

В январе ПЛОБД получила статус структурного подразделения МАДИ и будет курироваться проректором МАДИ по научной работе А.А. Солнцевым.

Я приветствую участников, представляющих наши регионы - Ульяновск, Смоленск, Стерлитамак, Орел. Спасибо Вам, что вы приехали принять участие в подведении итогов проекта. Желаю всем интересной работы. У нас будут интересные доклады, которые мы ждали, включая доклад по медицинским аспектам нетрезвого вождения. Желаю успехов!

БРЕТТ БИВАНС, первый вице-президент IARD (Международный альянс за ответственное потребление алкоголя)



Тема: Глобальные обязательства и особенности проектов КСО (корпоративной социальной ответственности) международных компаний в России. Практика IARD по организации социальных проектов в разных странах мира.

Руководство компаний производителей пива, вина и крепкого алкоголя предоставило нам (Международному альянсу за ответственное потребление алкоголя/IARD) мандат для работы с нашими коллегами в различных странах с целью укреплять связи с ведомствами и организациями, чтобы снижать опасность безответственного употребления алкоголя и его последствий.

Мы работаем по 5 направлениям: недопустимость употребления алкоголя несовершеннолетними, развитие маркетинговых принципов, информирование потребителей, недопустимость употребления алкоголя за рулем, работа с торговыми сетями. Усилия по каждому из этих направлений вносят вклад в благополучие и здоровье общества. Проект «Автотрезвость» встраивается в эту комплексную работу.

Работа по профилактике вождения в нетрезвом состоянии предполагает много участников, включая федеральные агентства, научные и учебные учреждения, частный сектор – каждый вносит свой особый вклад в решение проблемы.

Кроме этого, проект «Автотрезвость» является частью международной программы, которую IARD проводит в 12 странах. Мы сотрудничаем с коллегами из ООН и других международных организаций. В каждой стране мы стараемся дорабатывать и адаптировать наши программы в соответствии с местными условиями и в рамках местных стратегий дорожной безопасности, определяя роль производителей алкогольной продукции, чтобы они могли помочь в исполнении государственных программ.

Сегодня здесь с нами руководители проектов КСО (корпоративной социальной ответственности) ряда таких компаний. Мы стремимся внести вклад в сообщество в том же партнерстве, как правительство работает с частным сектором и гражданским обществом, чтобы сделать жизнь более безопасной. Государство, общественность и бизнес – именно в таком сочетании участников можно улучшить качество жизни людей. Таково наше видение и видение наших коллег – производителей. Нам надо работать сообща.

Как мы пришли к этому проекту? Мы начали в 2010 году работать в системе рестораторов. С 2010 года мы стали проводить обучающие проекты в системе заведений общественного питания с целью повысить знания потребителя об ответственности и рисках ВНС и добились определенных успехов, которые использовали при подготовке следующего проекта. В июне 2013 года начали реализацию проекта по профилактике нетрезвого вождения в отдельно взятом регионе (Смоленская область) с фокусом на автошколах (по предложению руководителей региона) и в тесном партнерстве с местной администрацией и управлением ГИБДД. В 2014-2015 годах проект осуществлялся уже в трех регионах России. Сегодня перед нами стоит задача найти пути и способы закрепить этот проект, чтобы и другие регионы, ведомства и автошколы могли использовать его методологию и материалы для решения актуальной проблемы, каковой является сегодня вождение в нетрезвом состоянии. Под продвижением проекта мы понимаем распространение его материалов и обеспечение их доступности для всех.



БЕЛАН АНТОН ИВАНОВИЧ., начальник отделения пропаганды ГУ ОБДД МВД России. **Тема: о дорожно-транспортной ситуации в России. Дорожно-транспортный травматизм, связанный с вождением в нетрезвом состоянии (ВНС).**

По итогам прошедшего года в России зарегистрировано снижение основных показателей аварийности. Главное - нам удалось сократить число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 14,7 %, - это означает, что были сохранены жизни свыше 3,8 тысяч участников дорожного движения. Всего в 2015 году на российских дорогах в автоавариях погибли 23 114 человек. Общее количество ДТП уменьшилось на 8,2%.

Число раненых сократилось на 8,6%. Снижение основных показателей аварийности стало результатом взаимодействия с органами власти различного уровня, анализа ситуации и разработки предложений по



совершенствованию законодательства, внедрению новых форм и методов работы и информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения и участия общественности.

По итогам 2015 года количество происшествий с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, уменьшилось на 1,9% - всего произошло 16 тысяч таких ДТП. При снижении числа раненых на 3,9% (всего 22,5 тысячи человек) число погибших в таких ДТП увеличилось на 15,9% и составило 3 997 человек. На 17,3% снизилось количество происшествий с участием водителей, которые имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медицинского освидетельствования, - всего за год было зарегистрировано 4,6 тысячи таких ДТП.

В последнее время была существенно усилена ответственность за нетрезвое вождение. Гражданское общество также проявляет все более осязаемую поддержку в этой работе, - активисты сообщают в полицию о нетрезвых водителях. Госавтоинспекция, в свою очередь, оперативно реагирует на такие сообщения. Получила широкое распространение практика массовых проверок, основная задача которых – максимально проинформировать общественность о мероприятиях, мотивировать нетрезвых граждан отказаться от поездки за рулем. Работа в данном направлении будет продолжена. В настоящее время имеется ряд законодательных инициатив в этой области.

Учитывая тему сегодняшнего совещания, хотел бы обратить ваше внимание на результаты двух исследований, которые мы проводили на сайте ГИБДД (как оказалось, самым посещаемым сайте в разделе «Государство» в 2015 году).

В январе Госавтоинспекция подвела итоги социологического опроса, в ходе которого всем посетителям сайта предлагалось определить приоритетные, на их взгляд, направления в сфере повышения дорожной безопасности. В опросе приняли участие более 15 тысяч человек.

Второй по популярности темой, после безопасности пешеходов, участники опроса назвали проблематику нетрезвого вождения. 41% респондентов отметили, что важно усилить меры наказания за управление автомобилем в состоянии опьянения. Несмотря на то, что с 2015 года за повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения предусмотрено уголовное наказание, этот вид правонарушений по-прежнему остается одним из самых опасных.

В целом, по итогам прошлого года, количество дорожно-транспортных происшествий с участием нетрезвых водителей сократилось. Этому способствовал ряд факторов, - усиление ответственности, постоянные массовые проверки водителей, привлечение гражданского общества и средств массовой информации. В то же время, результат опроса свидетельствует, - значительная часть россиян считает, что принятых мер все равно недостаточно, необходимо работать в сторону дальнейшего усиления наказания за нетрезвое вождение.

Среди тем, требующих внимания, респонденты также выделили необходимость введения термина «Опасное вождение», усиления работы с агрессивными водителями, обязательность применения световозвращающих элементов пешеходами, повышение ответственности для водителей, повторно нарушающих ПДД и некоторые другие.

У каждой из обозначенных тем есть различные аспекты, которые в наступившем году станут поводом для широкого общественного и экспертного обсуждения.

Еще один социологический опрос, который мы провели в 2015 году, позволил выявить отношение россиян к проблеме управления автомобилем в состоянии опьянения. Посетителям сайта www.gibdd.ru было предложено ответить на вопрос «Как Вы поступите, если увидите, что за руль автомобиля садится человек в состоянии опьянения?». Более 19 тысяч человек приняли участие в голосовании.

Абсолютное большинство – около 17 тысяч человек, около 90% респондентов, – высказались за принятие тех или иных мер в такой ситуации. 7,4 тысячи (39%) – сообщают о нетрезвом водителе в полицию. Еще 32%, свыше 6 тысяч участников опроса – попробуют лично воздействовать на нарушителя, поговорить с ним и убедить отказаться от поездки. Каждый пятый респондент готов предпринять самые решительные действия в отношении нетрезвого водителя: 18%, 3,5 тысячи человек выбрали наиболее радикальный вариант ответа - «Постараюсь помешать ему любыми способами (отберу ключи от автомобиля, перекрою выезд и т.п.)». В меньшинстве оказались сторонники позиции невмешательства: 5%, около тысячи человек,



признались, что не будут ничего предпринимать в такой ситуации, просто постараются на дороге держаться подальше от такого водителя. Примерно столько же – 6% опрошенных высказали наиболее безучастную позицию, считая, что это вообще не их дело.

Сегодня мы призываем граждан избавиться от стереотипа «стукачества» в области безопасности дорожного движения и сообщать в полицию о фактах, которые они видят по нарушению ПДД. Так, в 2015 году в органы Госавтоинспекции поступило более 105 тысяч обращений граждан с приложением фото и видео материалов по нарушениям ПДД. Это говорит о том, что граждане принимают активное участие в работе ГИБДД по всему спектру вопросов, в том числе и в отношении вождения в нетрезвом виде.

Усиливается роль общественных организаций. За год в России проведено более 12 тысяч профилактических мероприятий при участии более двух тысяч общественных организаций. В рамках этой работы нашими коллегами пресечено более 44 тысяч нарушений ПДД в том числе и лицами в нетрезвом состоянии или отказавшимися проходить медицинское освидетельствование. Задержаны более 16 тысяч водителей за управление транспортным средством, не имеющих или лишенных прав управления.

Мы в своей работе продолжаем искать новые методы и формы сотрудничества с общественными организациями, проводим различные профилактические мероприятия, аккумулируем этот опыт из регионов. Работа ведется очень широкая. Общество поддерживает действия ГИБДД. И результаты говорят сами за себя. Среди населения растет понимание, что обеспечение безопасности дорожного движения и профилактика правонарушений – серьезная и важная работа, которая касается всех. Поэтому общество с нами работает очень тесно. Сегодня у нас имеется большое количество материалов из разных регионов страны о том, как общественные организации, включая студенческие, принимают участие в профилактике нарушений правил дорожного движения.

Что касается проекта «Автотрезвость» – это замечательный проект. Мы внимательно следили за его реализацией в течение двух лет. Мы надеемся, что все материалы, которые были наработаны в ходе этого проекта, будут систематизированы, а при участии экспертов МАДИ будут разработаны и унифицированы методические рекомендации. При участии Госавтоинспекции, коллег из Минздрава и Минобрнауки, других профильных ведомств и организаций такие положительные практики получают более широкое распространение по всей России.

Комментарии, вопросы и ответы:

Мажар Л.Ю. сообщила о намерении организаторов проекта в Смоленской области обратиться с ходатайством в МВД России о поощрении сотрудников отдела пропаганды УГИБДД области за их активное участие и содействие в эффективной реализации проекта «Автотрезвость». «Все, что мы делаем в рамках данного проекта, мы делаем при их поддержке, в консультации с ними и при их активном участии,» - отметила она.

Белан А.И. ответил, что результаты работы коллег в регионах будут рассматриваться по показателям, с которыми Смоленская ГИБДД подошла к итогам года.

Плотникова М.А.: В рамках проекта мы пытаемся влиять на внутреннее убеждение водителей. Можно предположить, что 80-90 % решения проблем БДД дает правоприменительная деятельность полиции – это очевидно, и об этом сегодня говорили. 5-10% решения проблемы зависит от законодателей и существующих законах в отношении БДД. Остаются еще 5-10 %, которые обеспечивают работа общественности, реализация социальных проектов и социальная реклама. И когда Антон Иванович отметил, что в формировании решения не сесть пьяным за руль должны быть не только страх, но и осознание, мы могли бы сказать, что проект «Автотрезвость» заполняет именно эту нишу, оказывая влияние на сознание и отношение водителей к проблеме. Мы будем продолжать эту работу в регионах и планируем начинать ее в Москве в этом году.

Белан А.И.: Москва – тоже регион. В Москве сильное управление ГИБДД, я уверен, что они смогут оказать содействие в реализации такого проекта. Если же потребуется методическое участие со стороны Главного управления, конечно, мы к вам подключимся.



МАРТЫНОВ ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ, советник Генерального директора Дирекции по управлению ФЦП «Обеспечение БДД 2013-2020»



Тема: Комплексный проблемно-целевой подход в решении проблем БДД – опыт социально-профилактических проектов в России (Слайды выступления прилагаются)

Цель Федеральной целевой программы: за 7 лет 2013-2020 годы сократить число погибших на 23.8%. Надо понимать, что по мере развития автомобилизации и повышения общего уровня безопасности каждый следующий процент снижения аварийности дается все труднее. Что это значит и какова здесь роль показателя, связанного с вождением в нетрезвом состоянии?

В России число погибших по вине нетрезвых водителей составляет в среднем 13-16 % от общего числа погибших в ДТП. Это значит, что если даже мы полностью исключим ДТП со смертельным исходом по вине нетрезвых водителей, это позволит выполнить лишь половину общей задачи ФЦП (снизить смертность на 23.8%). В реальности, цифры будут значительно меньше. Даже если удастся сократить число погибших в ДТП по причине ВНС на 50%, то еще 20% надо снижать за счет других факторов

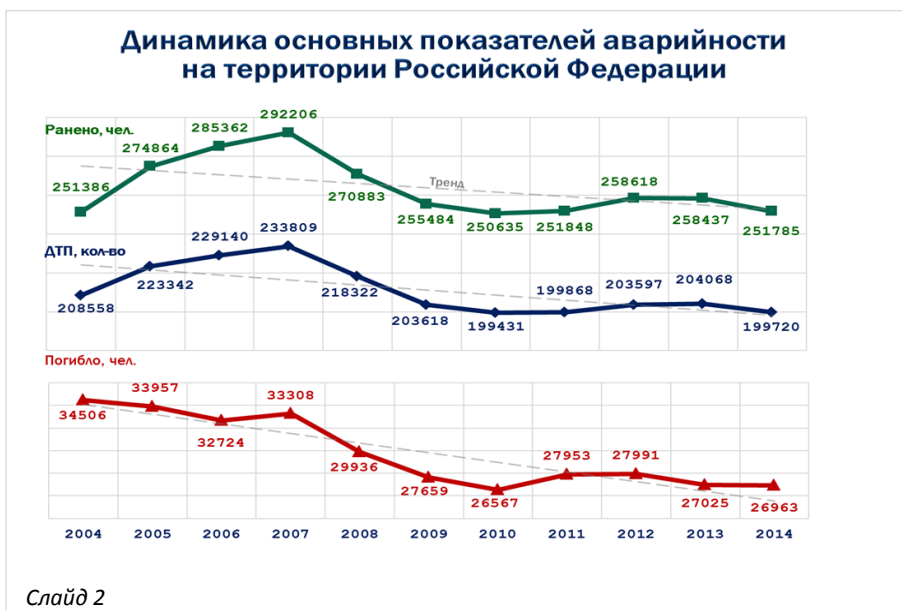
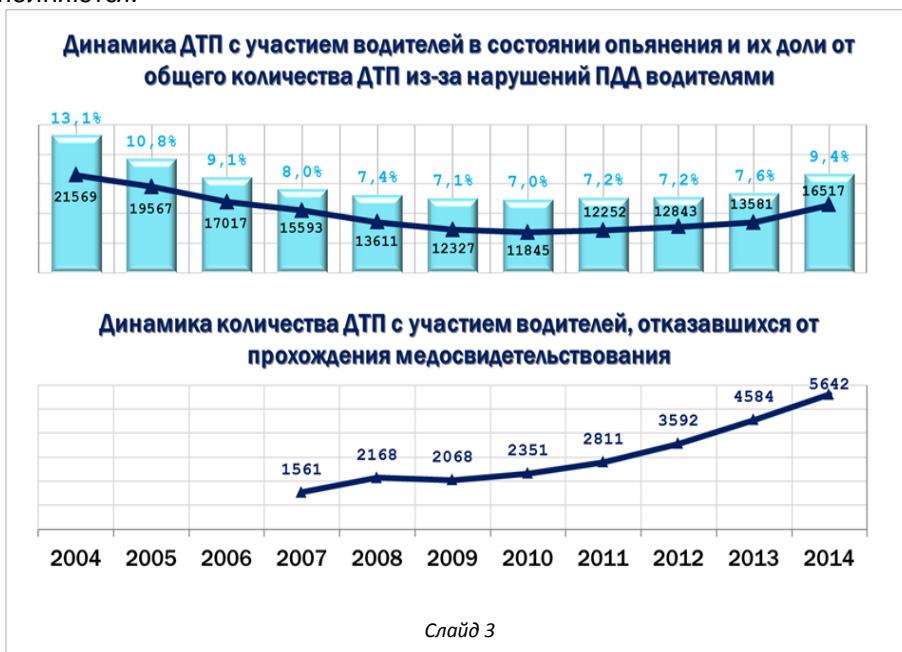


График на слайде 2 показывает, что в целом, те параметры, которые заданы федеральной целевой программой выполняются.





На слайде 3 видно, что пока не выполняются некоторые запланированные показатели по проблеме управления ТС в нетрезвом состоянии. Как видно из предыдущего доклада, 2015 год позволит несколько исправить ситуацию.

Одним из интегральных показателей уровня аварийности в стране используется понятие социального риска – это число погибших на 100 тыс. населения. (Транспортный риск – число погибших на 100 тысяч транспортных средств). Пока этот показатель высокий (40-50 чел на 100 тыс в год), в безопасности дорожного движения есть узкие места, которые можно исправить, проведя определенные мероприятия, которые сразу дадут результат. Например, ремни безопасности. Решение этой проблемы, если за нее серьезно взяться, дает большое снижение показателей смертности и травматизма на 6%-10%. Что и было сделано в России.

СОЦИАЛЬНЫЙ И ТРАНСПОРТНЫЙ РИСКИ			
Страны	Автомобилей на 1 тыс. населения	Погибло на 100 тыс. населения	Погибло на 100 тыс. Трансп. средств
Весь мир	124	19	157,8
США	810	14,6	18
Германия	655	7,1	10,8
Франция	615	9,2	15,0
Канада	591	8,7	14,7
Япония	588	5,38	9,1
Великобритания	551	5,6	10,5
Россия	201	18,6	119
Иран	62	38,7	624
Индия	33	20,0	607
Китай	19,7	13,33	677

Слайд 4

По мере того как уровень аварийности снижается, уровень безопасности растет, и социальный риск выходит на уровень 20-25 погибших на 100 тысяч населения, таких узких мест или проблем, решение которых дает немедленный осязаемый результат, почти не остается. Так было во всех странах, которые переживали бурный рост автомобилизации. И тогда все сразу переходят на комплексные программы, которые позволяют и тут и там по проценту, но добиваться снижения и таким образом достигать целевые показатели снижения. В такой ситуации в зачет идет все!

Поэтому и у нас появились комплексные целевые программы, федеральные и региональные, которые реализуются в стране последние 15 лет. Они действуют и выполняются. По итогам предыдущей программы к 2013 году мы вышли на уровень 18 погибших на 100 тысяч населения.

Следующая стадия, которая наблюдается во всех странах без исключения, это когда мы выходим на 10-12 погибших на 100 тыс населения. Здесь государственных средств и мер становится недостаточно. Государство ужесточает законы, больше начинает штрафовать, вкладывать больше денег, но все равно снижения показателей достичь не удастся – без привлечения гражданского общества.

Если в России мы к 2020 году выполним всю программу, то мы выйдем на уровень социального риска в 12 погибших на 100 тысяч населения, когда возможности государства на новые шаги будут исчерпаны. (Это не значит, что государство перестанет действовать. – Социальная система так устроена, что как только перестаешь давить и действовать, все быстро возвращается на свои места.) Вот тогда появится потребность в дополнительных усилиях, прежде всего в социальных системах и подходах. И не случайно

появляются пилотные проекты такого типа, как и тот, что мы осуществляем за два прошедших года. Это совершенно не случайно.

Общественная палата и общественный совет при МВД и Министерстве транспорта создали отдельную группу, которая ежегодно стала готовить доклад в правительство о состоянии дел в области БДД. Это не отчет правительства, или ГИБДД, - которые тоже нужны. А это отчеты именно от имени общественности и общественных организаций. Они специфичны и вносят новизну, которой в стране не хватает. Дает ли результат такое привлечение общественности?

Я могу привести целый ряд случаев, например, машины с мигалками, когда под влиянием общества и общественных движений, таких машин на дорогах практически не стало. Конечно, здесь нужна была и политическая воля, и указы Президента, и постановления правительства. Но процентов на 30 проблема была решена за счет общественного мнения, силами общественности. У нас даже поведение водителей изменилось, и сегодня, если едет скорая помощь с мигалками, люди пропускают, перестраиваются.

И как бы мы не выделяли специфику России и русский менталитет в области борьбы с пьянством, эта проблема тоже решается. Перелом произойдет. Он уже происходит. И этот момент надо обязательно использовать.

МАРТЫНОВ ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ, главный консультант по исследованиям проекта «Автотрезвость»
Тема: О результатах мониторинга в рамках проекта «Автотрезвость». Воздействию учебного курса «алкоголь и автомобиль» на отношение и поведение начинающих водителей.



За 2015 год имеются официальные подробные отчеты по трем регионам согласно плану мониторинга и исследований, которые были заложены в рамках проекта. Так, проводилось три вида исследований: тестирование, которое показало, как изменяются знания курсантов до и после учебного тренинга, собеседования с фокус группами курсантов, преподавателей и специалистов в области БДД, и анкетирование - оценка общего мнения населения о состоянии БДД в своем регионе. Все запланированные объемы работ выполнены, результаты отражены в трех отчетах.

В 2015 году мы сознательно, ничего не меняя, повторили исследования 2014 года, чтобы получить сопоставимость результатов по годам и по регионам.

Между тем проблема намного разностороннее и мне хотелось бы отметить, что занимаясь профилактикой ВНС в рамках этого проекта - мы занимаемся более широкими и глубокими вещами. Я поясню, почему.

Есть теории, или модели, которые называют социально-технические системы. У нас классически проявляется такая система, которая характерна тем, что причинно-следственные связи здесь не фигурируют явно. Они могут быть сдвинуты по времени, или проявляться через какую-либо последовательность, корреляции. Связи в таких системах намного глубже и шире, чем может показаться на первый взгляд.

Так, например, сегодня мы можем говорить об обучении и о рисках вождения в нетрезвом состоянии в автошколе, а на самом деле влияние такого процесса идет и на другие аспекты, например, на вождение автомобиля вообще, на всех кандидатов в водители, не только тех, кто способен сесть за руль в пьяном виде. На производительность труда: если кто-то сегодня не выпил, потому что завтра за рулем, он и на работе проявит себя по-другому. На проблему алкоголизма в целом. Я думаю, у каждого есть примеры, когда человек не спился, потому что у него есть автомобиль. Все это влияет и на продолжительность жизни. Технические вопросы безопасности дорожного движения - это социальная проблема, которая связана с продолжительностью жизни.

Исполняя проект далее, в процессе мониторинга и собеседований нам надо шире посмотреть, на что еще мы влияем, выполняя плановую свою работу? Для этого необходимо доработать методику и провести новые исследования, чтобы получить практические результаты.



В 2015 году в проекте участвовали уже три региона, что позволило подтвердить предположения, которые прогнозировались: результаты примерно одинаковые с небольшой разницей. Сегодня мы с уверенностью можем сказать, что Смоленск не был тем уникальным регионом, в котором что-то сработало, а в других еще не известно, сработает ли. Получив однородность результатов по двум годам в Смоленске и еще по двум регионам в 2015, мы можем говорить, что эта методика дееспособна и может тиражироваться и распространяться. Сейчас достаточно уверенно можно говорить, что такой подход сработает практически в любом регионе.

Как отметил Антон Иванович, на сегодня уже есть материал, на основе которого можно сделать какие-то методические рекомендации. И в будущем не индивидуально работать с каждым руководителем каждого региона, а разослать эти рекомендации по стране. И если из 4.5 тысяч наших муниципальных образований, хотя бы 20% на это среагируют, это уже почти 900 муниципальных образований, где такая работа будет проводиться.

В результатах исследований есть два момента, которые стали для меня неожиданностью.

В тестовых листах во всех регионах есть вопрос о способности курсанта оценить степень своего опьянения. Вопрос звучит так: «Можешь ли ты адекватно оценить состояние своего опьянения и способность водить автомобиль?» В начале занятия 80-100% курсантов на этот вопрос отвечали «Да, я могу». А после прохождения тренинга почти вплоть до обратного - 100% курсантов говорили, если выпил, то лучше не подходить к рулю. Хотя средняя разница 20-30% - но это колоссальная разница.

Если в год у нас выдается 4.5 млн водительских удостоверений, то 20% это уже 900 000. Если из них хотя бы 10% не сядут за руль, значит можно сказать, что этим проектом мы предотвращаем 90 000 случаев, когда выпивший не сядет за руль. Это удивительный результат, я не ожидал, что его можно получить в результате полуторачасового тренинга.

Вторая неожиданность - это реакция и поддержка преподавателей, участвующих в проекте. Есть какое-то дружное однозначное и единодушное мнение, выявленное на фокус группах: да это нужно! Все мы знаем, как трудно вмешиваться в какой-то устоявшийся процесс. Особенно хорошо это знают люди, работающие в системе образования: как тяжело бывает в любой программе хоть что-то изменить, например, контрольные примеры или задачи. Все делается с большим трудом, начинают энтузиасты, которые потом долго пробивают новшество. А здесь мы видим единодушное мнение преподавателей, не просто поддерживающих идею, но активно генерирующих мысль и думающих, а что еще можно и нужно сделать?

Я полагаю, что проект подошел к той стадии, когда к доработке учебного пособия, его содержания, методике его изложения необходимо привлечь более узких специалистов. Медиков – они уже есть. Юристов, как теоретиков, так и практикующих юристов, которые заняты расследованием ДТП. Я думаю, что уже можно собрать материал для тренинга в 2-3 часа. Это не значит, что завтра в автошколах пойдет 3-х часовой тренинг, но для того, чтобы он расширился, этот материал надо иметь. Чтобы на вопрос: что ты собираешься в течение 3 часов курсантам рассказывать? У нас был ответ: вот что. И если в результате из 3 часов отберут 2 для практического применения, это будет отличный результат по данному проекту.

И последнее – об общественных организациях. Антон Иванович упомянул, что в регионах более 2000 общественных организаций принимают участие в повышении безопасности дорожного движения. Совершенно очевидно, что эта практическая потребность, которая назрела у нас в стране. И следующий этап мероприятий государства по повышению БДД – путем привлечения общественности.

Эта объективная необходимость будет порождать все новые проекты такого типа. Не трудно представить руководителей муниципалитетов и регионов, к которым приходит один, второй, третий со своими проектами. И все они правы. А руководителю придется выбирать. Чтобы здесь не получилось конкуренции, нам надо уже сейчас выработать пути, каким образом местные органы власти должны реагировать на эти проекты, на эти движения, которые возникают отчасти стихийно, отчасти из-за объективной необходимости. Очень бы не хотелось, чтобы это превратилось в какую-то конкуренцию, когда приходят к местным властям умные, заинтересованные и все болеющие за дело, а руководителю приходится принимать выборочные решения.

Сейчас идет тот момент развития проекта, когда нужна координация усилий не только в рамках одного проекта, но нужно еще и смотреть, как то это координировать шире и уже сейчас отрабатывать такие пути и формы. Как показали результаты фокус групп, когда не преподаватели, а представители органов исполнительной власти, обсуждают этот проект, у них эта проблема всплывает регулярно. Они не жалуются, конечно, но о том, что такие проекты уже есть, они говорят постоянно. В их высказываниях сквозят не сомнения, а некая неопределённость. Я бы советовал в 2016 году на это обратить внимание.

Вопросы и ответы

Плотникова М.А. Проекту сейчас нужно больше единомышленников как в регионах, так и в самом МАДИ – это огромное учреждение с филиалами по всей стране, где учатся более 16 тысяч студентов. В Ульяновске компания *Эфес Рус* начала с себя, со своего завода, выведя всех сотрудников на большой флэш-моб и разместив наклейки проекта на автомобилях своего автопарка и сотрудников, которые стали носителями идей и ценностей проекта. Если МАДИ в полном объеме подключится к реализации этого проекта, здесь есть большой научный и практический потенциал, который поможет найти ответы на поставленные вопросы как по вопросам методики, так и по вопросам организации самого социального проекта. Определенный потенциал заложен и в нашем сотрудничестве с МГППУ.

Мажар Л.Ю. У нас есть предложение поступить так, как несколько лет назад было сделано с ЕГЭ: сначала его прошли пилотные регионы, потом опыт обобщили, Минобрнауки принял решение, издал постановление – и ЕГЭ стал обязательным уже для всех регионов России. В этом проекте у нас уже накоплен и протестирован определённый опыт, есть неплохие результаты, если все будет продолжаться на уровне просто общественной инициативы - это не эффективное завершение проекта. Сейчас, когда сокращается доля международного участия и мы теряем не только финансовую, но и моральную поддержку инициаторов, мы можем потерять этот потенциал. Хорошо бы сейчас не упустить момент и, используя материал уже наработанный в регионах, где были вложены не только средства, но и большой энтузиазм экспертов и волонтеров, - все это обобщить и доработать уже на уровне МВД, или нескольких министерств - Минобрнауки, Минтранса, Минздрава - разработать рекомендации, которые для всех стали бы руководством к действию. Тогда это было бы идеальным воплощением результатов проекта по всей нашей такой огромной стране. Как это сделать?

Мартынов В.П. Я готов подготовить проект такого методического руководства в течение месяца. На каком уровне его удастся подписать и разослать? Первым шагом может быть решение сегодняшнего совещания. Подписать наши рекомендации протокольно. Сначала протокольно разослать решения этого совещания. Трудно спрогнозировать, в какой форме это будет рекомендовано и разослано дальше. Но надо начинать. Я подготовлю проект, вы дадите свои отзывы и предложения. Далее надо будет использовать административный ресурс МАДИ, контакты с ГИБДД, которые есть, как видно сегодня, и хорошие.

БУРЦЕВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ, к.м.н., НИИ наркологии - филиал ФГБУ "ФМИЦПН им. В.П. Сербского" Минздрава России.

Тема: Опьянение водителя транспортного средства как важная составляющая автодорожного травматизма (медицинский и правовой аспекты)

(Слайд 1) По мнению экспертов ВОЗ, прогнозируется дальнейший рост показателей дорожно-транспортного травматизма в мире. К 2030 году в списке основных причин смертности дорожно-транспортный травматизма переместится с девятого места, как это было указано в статистических материалах ВОЗ 2004 года, на пятое место. (Слайд 2)

(2) При этом вероятность возникновения случаев дорожно-транспортного травматизма зависит от тяжести алкогольного опьянения водителя. (Слайд 3)

При легкой степени (от половины до полутора г/л этанола) вероятность ДТП увеличивается до 20 раз, при средней степени (от полутора до двух с половиной г/л этанола) – до 150 раз и при тяжелой степени





(от двух с половиной г/л этанола и выше) риск является максимальным. Критерии степеней алкогольного опьянения приведены на слайде в соответствии с Национальным руководством по наркологии, 2008.

Соответственно, чем больше концентрация этанола в крови водителя, тем больше вероятность возникновения ДТП. На основании этой зависимости международным сообществом было рекомендовано введение юридического критерия алкогольного опьянения для водителя (это так называемые величины «предельно допустимых концентраций алкоголя» ПДКА в организме водителя транспортного средства). В 1968 году – рекомендации Венской конвенции. Тогда эта рекомендация составляла 0.8 г/л крови или 0 в выдыхаемом воздухе. В 1971 году ВОЗ рекомендовал более низкие величины.

(3) В 2008 г. в России впервые на законодательном уровне (ПРИМЕЧАНИЕМ к ст. 27.12 КоАП РФ) была введена величина ПДКА в крови и выдыхаемом воздухе водителей ТС, а в 2010 г. приказом Минздравсоцразвития России был введен так называемый «нулевой порог» содержания алкоголя в организме водителя.

Оценивая динамику числа водителей в алкогольном опьянении в этот период в целом по России следует отметить, что после введения одной из самых низких в мире величин ПДКА, которая фактически означала запрет на употребление алкоголя, заинтересованными органами и ведомствами не были даны соответствующие разъяснения ни водителям, ни мед работникам. Водителям не разъяснили, что это самый низкий в Европе порог, который фактически запрещал алкоголь при пользовании ТВ. Медикам не разъяснили, каким образом его использовать, прибавлять или нет погрешность. Как следствие из регионов посыпались запросы, как поступать. При этом в средствах массовой информации это нововведение позиционировалось как возможность употребления относительно небольших доз алкоголя перед управлением автомобилем по аналогии с другими странами, в которых величины ПДКА значительно превышали принятую в России.

В итоге в последующем 2009 г. наблюдался рост числа водителей в алкогольном опьянении на 14%. Так было и в ЦФО и в Московской области. (В Москве было иначе, так как количество отказов превышало число выявленных водителей). И только введение полного запрета на употребление алкоголя в 2010 г. привело к последующему, правда весьма кратковременному (только в течение одного года) снижению числа водителей в алкогольном опьянении.

В 2012 году продолжился рост числа выявленных водителей ВНС. С одной стороны ПДКА нужна, и к ней будут привыкать, но

ТОЛЬКО ВВЕДЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ ПДКА НЕ является тем единственным и достаточным инструментом, использование которого приведет к снижению числа управлений ТС в состоянии алкогольного опьянения. Соответственно, необходимо разрабатывать и внедрять комплексный подход, включающий в себя медицинские и правовые аспекты.

(4) На сегодняшний день, как это следует из текста примечания к ст. 12.8 КоАП РФ в нашей стране **продолжает действовать полный запрет на присутствие в организме водителя ТС алкоголя, т.е. так называемый «нулевой порог»**. Мы продолжаем жить в сухом законе для водителей, потому что в законе четко прописано «Административная ответственность наступает...» т.е. возможная суммарная погрешность измерений – это 0, это не величина ПДКА.

Тем не менее, что же изменилось после принятия второго примечания к статье КоАП ?

С одной стороны в законе появилась величина суммарной погрешности, состоящей из основной (или заводской, зависящей от датчика используемого средства измерения) погрешности и относительной погрешности, зависящей от условий окружающей среды.

Но с другой стороны в новом примечании отсутствует величина погрешности используемых методов для определения концентрации этанола в крови (в отличие от предыдущего примечания). При этом следует особо отметить, что для определения концентрации этанола в крови и выдыхаемом воздухе используются разные методы, соответственно, пытаться пересчитывать суммарную погрешность алкометров (0,16 мг/л) на концентрацию в крови бессмысленно, поскольку у метода газовой хроматографии уже есть своя погрешность.



(5) За последние годы в России (кроме введения величины ПДКА) также были внесены очень важные изменения в статьи 12.26 и 12.8 КоАП.

Так, статья 12.26 была дополнена частью 2, предусматривающей ответственность для водителей, не имеющих или лишенных права управления ТС.

Тем не менее, в редакции статьи оставался весьма существенный недостаток – отсутствие дифференцированной ответственности по признаку повторности отказа от освидетельствования при наличии прав. В итоге водитель, повторно управляющий транспортом в состоянии опьянения, имел возможность отказаться от освидетельствования и избежать санкций, предусмотренных за повторное управление в состоянии опьянения, получив меньший штраф и меньший срок лишения права управления ТС.

(6) *Ответственность за управление и передачу управления ТС лицу в опьянении предусмотрена статьей 12.8 КоАП РФ.*

Анализ данной статьи с учетом динамики числа вынесенных судебных решений также позволил установить, что усиление административной ответственности обладает краткосрочной эффективностью.

С 2008 г. статья 12.8 была дополнена частями 3 и 4, дифференцировавшими водителей по признаку отсутствия (или лишения прав) и повторности совершения правонарушения. Тем не менее следует отметить зарегистрированную в последние годы негативную тенденцию роста числа как повторных правонарушений, так и управлений транспортом в опьянении без прав.

(7) Имеющиеся недостатки привели к тому, что с 1 июля 2015 г. часть 4 ст.12.8 КоАП утратила силу и ответственность за повторные управления ТС в состоянии опьянения перешла в плоскость уголовного законодательства

(8) Результаты проведенного в Москве клинико-эпидемиологического анализа 13 945 актов медицинского освидетельствования водителей (это была сплошная выборка из трех кабинетов медосвидетельствования), выявленных в состоянии алкогольного опьянения, в 2007-2012 свидетельствуют о том, что у этой группы водителей есть как общие черты, так и различия. К общим чертам будет относиться : распределение максимального числа управлений транспортным средством в состоянии опьянения в течение суток и по дням недели

(9) Как следует из представленных данных, максимальные показатели числа управлений транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения отмечались в ночное время *Количество выявленных в состоянии алкогольного опьянения водителей статистически значимо зависит от времени суток на всем периоде наблюдения (статистически значимым принимался коэффициент корреляции Спирмена меньше 0,05). При этом суточная вариабельность количества водителей в состоянии алкогольного опьянения с временем суток регистрации эпизода имеет тенденции к снижению на рубеже 2008 и 2009 гг.*

(10) Максимальные показатели числа управлений ТС в состоянии алкогольного опьянения регистрировались в выходные дни, понедельники и праздничные дни. Как оказалось в сб и вс пьяных водителей выявляется больше, чем в праздничные дни.

(11) Рассматриваемая группа водителей, выявленных в состоянии алкогольного опьянения, различается по возрасту, степени алкогольного опьянения и законопослушности. Так на протяжении всего периода 2007-2012 гг. в первую тройку выявляемости входили водители в возрасте от 20 до 34 лет. С интервалом в 5 лет: 20-24, 25-29, 30-34 *Количество выявленных в состоянии алкогольного опьянения водителей статистически значимо зависит от возраста на всем периоде наблюдения (статистически значимым принимался коэффициент корреляции Спирмена меньше 0,05)*

Таким образом, учитывая эти возрастные группы, профилактические программы, подобные проекту «Автотрезвость» нужны, так как направлены на молодых водителей.



(12) Как следует из представленных данных, введение величины ПДКА в 2008 г. не оказало какого-либо влияния на распределение степеней алкогольного опьянения у водителей, выявленных в состоянии опьянения.

И только введение в России так называемого «нулевого порога» в 2010 году привело к последующему изменению соотношений степеней АО с увеличением доли водителей с минимальными концентрациями этанола за счет снижения доли водителей, выявленных в состоянии легкой степени АО.

Вместе с тем особую настороженность вызывают группы водителей со средней и тяжелой степенью опьянения. Так, несмотря на наблюдавшуюся тенденцию снижения их доли в общей структуре выявленных в опьянении водителей, масштабы позитивных изменений оказались крайне незначительными: доля водителей, выявленных в средней степени опьянения снизилась только на 2 процентных пункта, а выявленных в тяжелой степени АО практически не изменилась.

(13) Для удобства оценки динамики степеней алкогольного опьянения внутри десяти возрастных групп водителей с учетом дважды менявшихся критериев алкогольного опьянения был разработан **Индекс тяжести опьянения**, который представляет собой отношение числа водителей выявленных в средней и тяжелой степени к числу водителей в легкой степени алкогольного опьянения.

Соответственно, чем больше величина Индекса тяжести опьянения, тем большее число в возрастной группе водителей с выявленной тяжелой и средней степенью АО и, соответственно, тем выше риск возникновения АДТ в этой группе.

(14) По значению и динамике Индекса тяжести опьянения рассматриваемые возрастные группы водителей можно разделить на две основные подгруппы: во-первых, водители в возрасте до 30 лет, поскольку для них характерны относительно низкие значения Индекса (до 0,2 в 2011-2012 гг.) и преимущественно положительная динамика их снижения, обусловленная «восприимчивостью» водителей к мерам административного регулирования. И вторая подгруппа водителей старше 30 лет со средними и высокими значениями Индекса от 0,4 до 1,1 в 2012 г. Ужесточение подходов при определении АО привело к краткосрочному снижению Индекса в этих возрастных группах, однако не смогло переломить негативную тенденцию его роста. С точки зрения величины Iто и, соответственно, уровня риска АДТ, рассматриваемая категория дифференцируется на 3 подкатегории:

ЭТО **Группа критического риска (водители 40-49 лет)** с чрезвычайно высокими значениями Iто (более 1 в 2012 г., т.е. треть выявленных случаев относится к средней или тяжелой степени АО) и ярко выраженная тенденция роста Индекса в 2011-2012 г.;

ЭТО **Группа высокого риска (водители 35-39 и 50-54 лет)** также с выраженной тенденцией роста Индекса в 2011-2012 г. но с более низкими значениями Индекса (от 0,4 до 0,7);

И ЭТО **Группа среднего риска (водители 30-34, и 50-76 лет)** со средними значениями Индекса (от 0,25 до 0,5) и выраженным ростом в 2011-2012 гг.

Проведенный анализ позволяет констатировать, что наиболее «восприимчивой» к мерам административного регулирования являлась группа водителей в возрасте до 30 лет. Соответственно, для снижения частоты случаев управления транспортом в состоянии средней и тяжелой степени АО для этих водителей будет достаточным усиление административной ответственности.

Вместе с тем, выявленные характеристики водителей старше 30 лет свидетельствуют о необходимости дополнения применяемых мер административной ответственности медицинскими мерами эффективной диагностики наличия психических и поведенческих расстройств, вызванных употреблением алкоголя (F10, МКБ-10).

(15) Когда в 2013 г. работа была закончена и подводились результаты исследования группы водителей, выявленных в алкогольном опьянении, пожалуй в самый интересный период 2007-2012 гг. , поскольку именно в этот период были дважды изменены критерии АО в России, был предложен пакет практических рекомендаций, часть из которых представлена на слайде. При этом первой рекомендацией было включение в программу обучения водителей нового раздела, посвященный автодорожному травматизму, связанному с опьянением водителя.



Сегодня уже есть такая учебная программа в рамках проекта «Автотрезвость», на мой взгляд, очень хорошая. Она практически уже готова. Есть немного технических поправок, нужно отредактировать несколько предложений в самом пособии. Я считаю необходимым поддержать эту программу и сделать все от нас зависящее для ее последующего активного использования уже в масштабах всей страны. □

Вопросы и ответы

Кочетова Т.В. Из опыта европейских стран известно, что существует понятие медико-психологического ассесмента, или оценки, что широко представлено в Германии и в Австрии, например. Это часть реабилитационной работы для тех водителей, которых поймали и которые четко дифференцированы на аналогичном показателе.

Вы упомянули, что вы планируете продолжить исследования. Есть ли у Вас в планах работа, связанная с психологической составляющей, с психологическим ассесментом, помимо медицинского и психиатрического? Было бы интересно транслировать и у нас европейский опыт, который весьма полезен и связан не только с профилактикой, но именно с превентивной работой, повторной и последующей. Здесь у нас могли бы быть возможности сотрудничества.

Бурцев А.А.: Да, мы планируем такую работу. Но пока это только планы, которые во-первых, зависят от одобрения финансирования со стороны Минздрава. Во-вторых, мы нам необходимо иметь доступ к водителям, в отношении которых уже вынесено решение, что они управляли в нетрезвом состоянии. Где нам взять этих водителей? Это уже межведомственное взаимодействие, нам нужны данные. Мы знаем, как их пригласить и как с ними работать. Первая наша задача: максимально дифференцировать группы и затем предложить что-то из реабилитационных программ. Это может быть не только лечение, но и психологическое консультирование, мотивационное интервью или что-то подобное. Если Минздрав подтвердит нашу заявку, то будем выходить на коллег в ГИБДД, МВД в Москве. Пока у нас нет ответа, пойдут ли они с нами на сотрудничество. Но планы есть.

Плотникова М.А.: в процессе проведения занятий по модулю «Алкоголь и автомобиль» мы столкнулись с такой проблемой: курсанты не понимают, что нет допустимого уровня алкоголя в крови водителя, этот уровень должен быть 0. И продолжают отвечать на этот вопрос цифрой 0.16, ошибочно полагая, что допустимая погрешность прибора является разрешающим порогом наличия алкоголя в организме. Как нам донести это до кандидатов в водители? Как это преподавать, какую лексику использовать? Какие аргументы, пример? Что бы посоветовали медики и психологи?

Бурцев А.А.: Сегодня в законе прописано 0.16 мл/литр – это погрешность средств измерения алкометра, здесь мы имеем дело с газовым измерением. Ни в коем случае нельзя пересчитывать эту погрешность на количество алкоголя в крови, т.к. на определение этанола в крови используется совершенно другой метод. 0.16 мл на литр выдыхаемого воздуха – это погрешность газового прибора. Что касается крови, сегодня в инструкции осталась величина 0.5 г/л – эта величина сегодня используется при заключении о наличии алкоголя для тех водителей, которые пострадали в ДТП и которым оказывается мед помощь. Этой величины нет в законодательных документах, но есть решение Верховного суда, где написано, что в связи с отсутствием других документов должна быть принята эта величина - 0.5 г/л – это в крови. В связи с отсутствием других нормативных документов – этот показатель сегодня используется для крови.

Новиков А.Н.: Наиболее опасной является группа начинающих водителей. Пытались ли вы, Минздрав выйти с предложением, чтобы водителей этой группы лишать прав за нетрезвое вождение не на один год, а на десять лет? Это начинающая группа, которые еще не сформировались как водители, нужно, чтобы они боялись, какая их ожидает перспектива.

Кочетова Т.В.: Начинающие водители могут не чувствовать временную перспективу. Знание правил и установка на соблюдение правил – это разные вещи.

Бурцев А.А.: Конечно, молодые водители фигурируют в докладах ВОЗ как группа риска, тем не менее сверх запретительные меры не всегда эффективны. Не в компетенции Минздрава выходить с инициативами по усилению ответственности или переход в уголовную ответственность.

Новиков А.Н.: Сейчас есть ответственность губернатора за все по 40-50 показателям. С другой стороны губернаторы заинтересованы, чтобы в регионе продавалось больше спиртных напитков, так как они дают налоги, акцизы и дополнительные деньги. Может быть, ввести показатель ответственности губернатора по количеству дорожно-транспортных аварий с тяжкими последствиями?

Бурцев А.А.: Губернаторы отвечают также и за целевые показатели оказания наркологической помощи, и за это с них строго спрашивают.

Новиков А.Н.: Тем не менее проблемы растут.

Бурцев А.А.: Если говорить о жестких показателях, то надо заходить с другой стороны. У нас есть ФЦП, где четко прописано о необходимости снижения числа ДТП с водителями, имеющими стаж до 3 лет. Возможно, здесь не хватает целевых индикаторов, касающихся водителей, управляющих транспортным средством в нетрезвом состоянии.

Белан А.И.: За ФЦП отвечают несколько ведомств: МВД, МЧС, Минздрав, Минобрнауки и Минтранс. По распоряжению первого вице-премьера правительства А. Шувалова, от имени которого во все регионы было направлено письмо, губернаторы возглавляют региональные комиссии по БДД и несут ответственность за результаты их работы.

Зубарев М.В.: Я хотел бы просить совета у наших докладчиков, где можно получить достоверную информацию, например, об употреблении алкоголя на душу населения в России. Из разных источников она различается настолько, что точной цифры нет, и, когда нет единого источника таких данных, имеющиеся цифры часто используются с манипуляциями, кому что выгоднее.

Белан А.И.: *Росалкогольрегулирование*. Вероятно, такая статистика должна быть у главного нарколога страны.

Бурцев А.А.: Или у его заместителя, которая возглавляла НИИ Наркологии. Я беру статистику Росстата на их новом официальном сайте.

Мажар Л.Ю.: Могли бы Вы назвать эту цифру?

Бурцев А.А.: Сейчас не готов сказать. Большинство наших цифр они приблизительны. Точные данные вряд ли кто-то может определить. Могу точно сказать, что снижается показатель летальности в результате алкогольных психозов на 100 тысяч населения. Это единственный критерий достоверности. Если будет большое количество суррогатного алкоголя, эта цифра поползет вверх. Но это не значит, что люди стали больше пить. Если вспомним международный опыт, 30-е годы прошлого века, теорию Либермана. Он говорил о том, что главный показатель того, насколько много пьет нация – это средний потребитель. Если средний потребитель начинает пить больше, то и более пьяных уже с тяжелой степенью опьянения будет больше. А точную цифру, к сожалению, вам вряд ли кто скажет.

МАЖАР ЛАРИСА ЮРЬЕВНА, проректор по учебной и воспитательной работе Смоленского гуманитарного университета, организатор проекта «Автотрезвость» в Смоленской области



Тема: Роль социального проекта в стратегии области по решению задач повышения безопасности жизни: уроки и перспективы проекта «Автотрезвость».

Сегодняшнее совещание – уникальное собрание, которое объединяет людей разных сфер деятельности. Проект тем и хорош, что позволяет на конкретные цели привлечь людей, которые занимаются бизнесом, образованием, политикой – это залог успеха.

Хочу выразить благодарность от нашего региона Б. Бивансу за его энергию и терпение, с которыми он помогает и всегда поддерживает наши инициативы, и М.А. Плотниковой. Если бы не их инициатива и не энергия в первый год реализации, то проект не заработал бы с такой эффективностью. Чего стоили многочисленные походы по кабинетам высокого уровня, когда надо было оформлять социальное партнёрство в готовящемся проекте.

Мы гордимся, что нам было предоставлено право стать пилотным регионом проекта. Смоленщина – уникальный регион. Я понимаю, насколько важно через западные ворота страны пустить хороший проект в Россию. В этом и залог успеха движения в другие регионы. В Смоленской области на благодатную почву лег



проект. Смоленский гуманитарный университет – частный ВУЗ, который считается и является инновационным в нашей области. Здесь начинались много разных проектов, включая инновационные. Поэтому Губернатор и другие руководители области не удивились, что столь оригинальный проект предложен нашим учебным заведением. Потом проект поддержали те, кто должен был его поддержать, в первую очередь Общественный совет при УМВД России по Смоленской области. Ректор нашего университета сегодня возглавляет Общественную палату области. Самая большая удача в том, что в проекте начали принимать непосредственное участие представители УГБДД и уже в первый год стали играть в нем первую скрипку. Это самые компетентные люди, именно они помогают строить проект и направлять его в нужное русло.

Спасибо организаторам, что доверили нам быть пилотным регионом и на следующих этапах проекта – мы первые набиваем шишки, сталкиваемся с определенными проблемами и ищем выходы из таких ситуаций. Затем этот опыт, уже отработанный и исправленный, идет в другие регионы. Что хорошо, то хорошо, но я хочу обратить внимание на некоторые моменты.

Социальная сущность проекта – не просто решить проблему (даже такой проект, и даже международный не в состоянии все решить), но именно такой проект может привлечь внимание, будировать проблему, привлекать журналистов. И это первое, что у нас было сделано, даже те первые пресловутые статьи «Пчелы против меда» начали будоражить общественное мнение.

Хорошо, что были привлечены деятели духовной сферы. В 2013 году в Международный День Памяти жертв ДТП мы вместе со служителями церкви готовились к панихиде по погибшим в ДТП. На следующий год это было уже в Смоленском кафедральном соборе. Мы были потрясены, когда огромное количество людей в соборе были объединены единой болью, появилось много фотографий, это придало человечность проекту, не проект ради проекта, а проект, который касается судеб многих людей. Человеческое лицо проекта привлекает внимание и увеличивает число участников.

По итогам 2015 года наши главные выводы таковы:

1. На всех этапах привлекать не просто административные структуры, общественный совет, общественную палату, а привлекать также значимых известных людей, известных политических и общественных деятелей, деятелей культуры. Когда о проблеме заговорят политики, актеры, ученые – это придаст общей работе дополнительное звучание.
2. Об учебных заведениях. Это проект получает большую эффективность и лучше воспринимается, влияет, если он действует вместе с другими социальными проектами. В качестве примера приведу наше сотрудничество с Российским Красным Крестом в их проекте «За здоровый образ жизни». Он проходил ярко, красиво, с привлечением СМИ. «Автотрезвость» может идти в обойме с другими проектами, это тоже очень важно и значимо социально.
3. Сейчас в непростых условиях в масштабах страны, в масштабах задач страны на первый план выступает доверие к государству как к гаранту в решении социальных проблем. Поэтому, как никогда, в этом году мы подчёркивали важность постоянной работы с УГИБДД. Наши студенты сами хотят принимать участие в массовых мероприятиях, связанных с БДД. В нашей области мы хорошо понимаем, что первую скрипку и дирижерскую палочку в этом проекте надо отдать непосредственно ГИБДД – только так можно вывести его на профессиональный уровень. При этом сотрудники ГИБДД нуждаются в общественной поддержке, в помощи по решению задач, и в моральной поддержке. Сотрудничество в проекте влияет и на повышение их имиджа. Результаты анкетирования в области показали высокую степень доверия и поддержки сотрудников УМВД и УГИБДД в области.
4. Прошу внести протокол этот пункт: сущность нашего проекта и региональная апробация должна проявиться на федеральном уровне. Необходимо стучаться в двери всех кабинетов. Если удастся достучаться туда, довести результаты нашей работы, отчеты. В конечном счете, даже государственные структуры будут благодарны, что на вложенные средства, привлеченные, благодаря инициативе, волонтерам, людям неравнодушным, проделана такая громадная работа, которая поможет принять решение на государственном уровне. Я считаю, что проект надо представлять не только в сентябре на форуме в Санкт-Петербурге, но и уже сейчас стучаться в двери заинтересованных государственных ведомств. Проект достоин

того, чтобы его поддержали и придали сил для его продолжения и распространения шире по стране. Спонсорам особое спасибо. Не было бы материальной поддержки на первых этапах – ничего невозможно было бы реализовать. Этим проектом мы еще и потрясли регион: откуда деньги!? Без этих средств сделать такую работу было бы невозможно. Спасибо!

АНДРЕЕВА ЛЮДМИЛА ВЛАДИМИРОВНА, государственный инспектор БДД УГИБДД УМВД России по Смоленской области



Тема: Интеграция компонентов социального проекта в правоприменительную и пропагандистскую работу ГИБДД.

В нашем регионе первоначально проект «Автотрезвость» было тяжело начать. Ставилась задача повлиять на общественное мнение, добиться большей нетерпимости к вождению в нетрезвом состоянии (ВНС).

Сегодня мы с удовлетворением можем говорить о положительных итогах снижения показателей ВНС по области. Идеальных цифр пока нет, и еще много предстоит работать. Тем не менее, начиная с 2014 года, каждый год идет снижение на 12-16%. В этом году нам удалось добиться снижения числа погибших и раненых при ДТП/ВНС на 18.5%. На сегодняшний день большое количество людей остались живы из-за того, что выбрали правильное поведение на наших дорогах.

Есть ряд моментов в работе с этим проектом, которые стали для нас примечательны.

Мы начинали с простого – проведение сплошных проверок вместе с волонтерами. Раньше мы проводили такие проверки своими силами. Водители были не очень довольны и отзывчивы при проверках. В этом проекте мы пригласили студентов медицинского и юридического вузов и были рады, что они согласились принять участие. Во время проверки они стояли рядом с инспектором, который проверял документы, и беседовали с водителем, задавали вопросы, давали информацию и вручали информационные листовки. Шла неформальная краткая профилактическая беседа. Инспектора при этом спокойно проверяли документы, и тоже слушали. Получилось, что студенты таким информационным наплывом взаимодействовали с водителями.

Первое время мы наблюдали недоумение, удивление водителей. Затем заметили, что их отзывы о таких проверках и беседах стали появляться на наших авто форумах, которые мы постоянно мониторим. Мы видели, что общение продолжалось. Через некоторое время, мы заметили, что в интернет сообществах обсуждение пошло настолько активно и серьезно, что когда мы останавливали машины в потоке, водители сами начинали дискуссию со студентами, фотографировались с ними и выкладывали в соцсетях. И тогда мы поняли, что такое взаимодействие с общественностью – это неординарный и правильный путь.

Мы пошли дальше. Как известно, многие боятся не ДТП и его последствий, а боятся общественного порицания. Мы решили этим заняться. Организовали группы в соцсетях, например «Вести с дороги», и стали вместе открыто обсуждать проблему на авто форумах вместе с другими участниками. В результате появились люди, которые, заметив пьяного на дороге, стали звонить на наш специальный телефон, который выделен для того, чтобы оперативная патрульная группа выезжала на происшествие по сообщению. Начали со Смоленска, теперь распространили на всю область. Люди сообщают не только о пьяных водителях, но и пьяных пешехода на дороге, которые представляют угрозу безопасности себе и другим. Это тоже важно. Тут же выезжает наша группа.

Мы пошли еще дальше. При проведении профилактических бесед с людьми, которые были раньше лишены водительского удостоверения за ВНС, мы нашли отклик от автошкол. Сегодня здесь с нами Алла Владимировна Комиссарова, директор смоленской автошколы «Практика», которая проявила инициативу и проводит такие уроки с нарушителям, как только собирается такая группа



на возврат удостоверений. Теперь мы проводим такие занятия по предложенному модулю «Алкоголь и автомобиль».

Важно и приятно, что появляются такие новые формы работы. Сегодня к нам обращается много людей, которые не связаны с транспортом, идут с предложениями, с идеями и желанием помочь в нашей работе, провести какие-то мероприятия, чтобы данное нарушение выявить и пресечь. Таких людей уже много. И благодаря проекту «Автотрезвость», с нашей первой встречи далее все идет по накатанной. Я думаю, что взаимодействие продолжится, и такой опыт будет замечен и принят на федеральном уровне для более широкого распространения.

Сегодня я говорила не обо всем объеме нашей работы, а только об этом проекте, о том новом, что мы получили, благодаря его реализации. Главное – мы увидели отзыв граждан, общественность к нам повернулась. Недавно в Смоленске был митинг «Трезвый за рулем!» это делала общественность, администрация вышла к нам с этим предложением.

Комментарии, вопросы и ответы

Филиппова М.В. : Сейчас к нам идет поток предложений и идей. Если раньше мы приходили в автошколы читать лекции, сейчас наоборот – они идут к нам и читают лекции. Сейчас мы обсуждаем со школами такие выходы на студентов.

Новиков А.Н.: Работаете ли вы с автотранспортными предприятиями?

Андреева Л.В.: Работаем, и не только с ними. Сегодня была задача осветить аспекты нашей работы, связанные с проектом «Автотрезвость».

Бурцев А.А.: Со своей стороны хочу обратить внимание на автотранспортные предприятия вот в каком плане. В настоящее время законодательство не обязывает проводить там медосмотры. И хотя сейчас оборудуются алколаборатории, нет надлежащего качества предрейсовых осмотров. Их не проходят водители автомашин в лизинге. За последние несколько месяцев в Москве появилась тенденция, что у таких водителей стали находить наркотические средств. Необходимо усиливать такой предрейсовый контроль.

Плотникова М.П.: Приятно вспомнить, как мы начинали вместе проект с УГИБДД в Смоленске. У любого проекта есть начало и конец, когда достигаются цели и выполняются задачи. Это не традиционный проект, он не краткосрочный, но и не бесконечный. Задача его в том, чтобы «запустить» процесс, чтобы далее эта работа продолжалась постоянно, начиная с автошкол и по всем тем кругам, которые вокруг них образовались за эти годы. Как уже говорили сегодня, этот пульс надо поддерживать постоянно. Сейчас для Смоленска есть всего полгода, чтобы проект перевести на другие, более стабильные рельсы - организационные и финансовые. Будут написаны методические рекомендации. Возможно, по регионам будут приняты и разосланы какие-то определенные нормативы. Сможете ли вы и смогут ли новые регионы при таком формальном подходе сохранить важную составляющую проекта – партнерские связи, которые должны помогать, а не давать вам, сотрудникам ГИБДД, дополнительную нагрузку. В ближайшее время в Смоленске, как в пилотном регионе, который станет пилотным и по выходу из стартового этапа проекта, необходимо найти ответы на вопросы: где и в ком вы видите «дом» этого проекта? Где бы он ни был, этот «дом» всегда будет работать при направляющей роли и с участием УГИБДД. «Дом» проекта, куда в том числе будут собираться дополнительные средства из местных источников, прежде всего бизнеса, в дополнение к бюджетным средствам, которые есть у партнеров на решение проблем БДД. Где может быть этот «дом», в чьих руках? кто будет им руководить? Из нашего общего российского проекта постепенно выходит IARD, при этом сохраняя связи, дружбу,

экспертную поддержку и возможности продвижения опыта проекта за пределы нашей страны. Подобным образом выходит из Смоленска пилотная команда проекта, но остается ПЛОБД МАДИ, которая будет стремиться сохранить связь с вами.

Андреева Л.В.: Мы обсудим эти вопросы.

ПЛОТНИКОВА МАРГАРИТА АЛЕКСЕЕВНА, руководитель проекта, ПЛОБД МАДИ



Тема: Инновационный подход к реализации социального профилактического проекта по снижению факторов риска в поведении пользователей дорог.

Несмотря на снижение показателей аварийности в отношении ВНС в России, проблема продолжает оставаться актуальной, что подтверждается как на межведомственных совещаниях профильных министерств, так и во всероссийских социальных опросах, проводимых ГУ ОБДД и МВД России, о которых сегодня говорили. Об актуальности проблемы говорит и анализ исследований и мониторинга проекта «Автотрезвость» в трех регионах России.

При дальнейшем развитии проекта и передачи его в новые регионы важно сохранять структуру проекта, которая позволяет обеспечить комплексный целевой подходы к решению проблемы, достижению целей и распространению идей и ценностей.

Профилактика нетрезвого вождения – международный подход – местное решение

ЦЕЛЬ: способствовать снижению количества ДТП, уровня смертности и травматизма, связанных с вождением в нетрезвом состоянии.

ЗАДАЧИ:

1. Повысить знания начинающих водителей о рисках и последствиях вождения в нетрезвом состоянии
2. Повысить общественное неприятие в отношении водителей, идущих к рулю автомобиля в нетрезвом состоянии.
3. Повысить взаимопонимание и поддержку между организациями, заинтересованными в снижении аварийности на дорогах области.



В 2015 году продолжалось продвижение проекта на федеральном уровне с использованием административного ресурса МАДИ и потенциала Международного альянса за ответственное потребление алкоголя (IARD):

- письма в администрации и УМВД пяти регионов (апрель-май);
- письма и переговоры в МВД РФ (февраль, апрель) – > заключение о поддержке проекта (апрель);
- письмо и переговоры в Минздраве –> положительные заключения по учебному модулю и рекомендации к применению (ноябрь)
- письмо в Минобрнауки –> материалы модуля на рассмотрении;



- презентация проекта на тематической конференции Минобрнауки (октябрь) – > положительные комментарии представителя министерства и участников совещания;
- участие в совещании московского офиса ВОЗ по ситуации в области БДД в России;
- презентация проекта на рабочей группе Общественной палаты РФ (А.В. Комиссарова, октябрь);
- подготовка материалов для включения в доклад по БДД рабочей группы Госсовета РФ;
- презентация модуля на международном форуме по охране труда на производстве (октябрь);
- публикации в федеральных СМИ (Российская газета, Автодороги России, сайт ФЦП ОБДД).

В 2015 году в проекте появились новые компоненты:

- ПЛОБД МАДИ стала «домом» проекта, на базе которой работали рабочая группа и эксперты
- завершена работа над базовым содержанием и оформлением комплекта учебного модуля; Комитетом производителей алкогольной продукции передано права на дальнейшее использование и распространение материалов МАДИ.
- сформирован методический семинар-тренинг для преподавателей автошкол (проведен 3 раза)
- появились новые партнеры: рестораторы, торговые сети, автопредприятия, страховые компании.
- подготовлены публичные лекции в ВУЗах (Смоленск, Москва) и для старшеклассников (Ульяновск)
- продвижение проекта в Москве (ГИБДД Москвы, МГППУ, Ассоциация автошкол Москвы, Гильдия автошкол)

Стартовав в 2013 году проект «Автотрезвость» к концу 2015 года подошел с показателями, поступившими из четырех регионов, принявших участие в проекте, а именно Смоленская и Ульяновская области, г. Стерлитамак и г. Курск. К индикаторам эффективности проекта можно отнести следующие показатели:

В 31 автошколе апробирован и проводится новый учебный модуль «Алкоголь и автомобиль»; Более 8 000 кандидатов в водители стали участниками интерактивного тренинга по обозначенной теме, из них:

- 4800 курсантов обучено во всех автошколах ДОСААФ Смоленской области;
- 800 курсантов в 9 автошколах г. Стерлитамак;
- 2300 курсантов в 10 автошколах г. Ульяновск;
- 40 курсантов в автошколе «На Южном» г. Курска.

В трех городах проведены масштабные специальные профилактические акции для населения, включая две акции в Смоленске («#ПитьНельзяРулить» в День города и профилактическая компания для молодежи в баре Harat's Pub), три акции на дорогах в Стерлитамаке, акции на предприятиях общественного питания и торговли в Ульяновске);

Каждая акция стала информационным поводом, по которому рассылались пресс-релизы и следовало 5-12 публикаций в СМИ;

17 открытых уроков в автошколах посетили специалисты и журналисты;

700 человек приняли участие в социологическом опросе, который позволил дать оценку ситуации в регионах по отношению населения к проблеме ВНС и путей решения;

1045 курсантов заполнили тестовые листы, позволившие определить эффективность нового курса;

Более 60 преподавателей автошкол обучены на 6 семинарах, из которых 3 – методические;

Более 6 000 листовок и сувениров распространено среди пользователей дорог;

Благодаря работе сайта (avtotrezvost.ru) и созданию новых групп повысилась активность в соц сетях, многочисленные фото размещены в Instagram;

9 рейдов с волонтерами на «сплошных проверках» ГИБДД, где более

1800 водителей получили информацию по ВНС и тематические листовки;

8 партнерских встреч с участием руководителей регионов, ГИБДД, профильных ведомств и организаций и СМИ (Стерлитамак – 3, Смоленск – 2, Ульяновск – 3), а также организован один визит по обмену опытом и встречей с партнерами в Смоленске для организаторов проекта из Ульяновска.

Спонсорами проекта в 2015 году были: Международный альянс за ответственное потребление алкоголя, Некоммерческое партнерство «Комитет производителей алкогольной продукции», ООО «Объединенные пивоварни Хайнекен», АО «Пивоварня Москва-Эфес». Рабочая группа проекта встречалась в МАДИ 4 раза (февраль, апрель, сентябрь, ноябрь). (См. презентацию)

КУЗНЕЦОВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, менеджер региональных программ устойчивого развития компании Эфес Рус (г. Ульяновск)



Тема: Итоги реализации проекта «Автотрезвость» в Ульяновской области

В Ульяновске реализация проекта началась в июне 2015 года. Отличительными особенностями проекта в Ульяновске были следующие факторы:

- поддержка проекта Губернатором области;
- активное участие и ведущая роль УГИБДД УМВД России по Смоленской области;
- поддержка и активное участие трех министерств – образования (участие в подготовке и адаптации материалов для введения в программы автошкол),

транспорта (работа с автошколами) и здравоохранения (публичная поддержка проекта министром здравоохранения области);

- расширение числа партнеров с включением торговых сетей, рестораторов, страховщиков и транспортных предприятий;

- активное участие в проекте, распространение его идей и ценностей всеми сотрудниками пивоварни Эфес Рус в Ульяновске – организатора и спонсора проекта.

Всего проектом было охвачено более 30 тысяч человек. Итоги реализации проекта подводились в рамках VII Гражданского форума Ульяновской области в декабре. (См. презентацию).

Обучающий интерактивный модуль «Алкоголь и автомобиль» как профилактическая мера по предупреждению ДТП/ВНС (мнение преподавателей автошкол)

ПОЛУЭКТОВА ИРИНА ВИКТОРОВНА, заместитель директора ООО «Автошколы Ульяновскавтотранс»



Тема: Методические аспекты преподавания, роль и участие Министерства образования области.

Начав работать с новым учебным курсом «Алкоголь и автомобиль», руководители и преподаватели многих автошкол столкнулись с трудностями организационно-правового характера.

При участии специалистов Министерства образования Ульяновской области, мы разработали рекомендации «Порядок внесения изменений и дополнений в утвержденные программы подготовки водителей транспортных средств», которые позволяют без больших дополнительных согласований определить место нового курса в программе. (Порядок, рекомендации и необходимые документы даны в презентации И.В. Полуэктовой. См. материалы совещания ПЛОБД МАДИ от 2.02.2016)

БАЙШЕГУРОВ РАФИС РИФОВИЧ, преподаватель автошколы «Фортуна Плюс А» г. Стерлитамак Республики Башкортостан



Тема: Содержание и практика применения учебного модуля «Алкоголь и автомобиль» в автошколе

Вопрос о внесении дополнений в базовую программу автошколы в связи с появлением нового тематического курса «Алкоголь и автомобиль» был одним из наиболее сложных для всех автошкол нашего города. Только что мы получили отличный вариант и рекомендации из Ульяновска, как это можно сделать. Спасибо!

К сожалению, у нас не все преподаватели пошли на введение этого модуля, что сказалось и на результатах этого года: в 9 школах, заявившихся на участие в проекте, лишь 800 слушателей прошли занятие по новому курсу.

Среди 9 автошкол лишь три принимают активное участие в проекте и уделяют должное внимание внедрению нового модуля, проводя его в каждой без исключения группе.

Казалось бы, что тут сложного? Преподаватель получает инструкции и полную материально-техническую базу курса. Изюминка этого курса в том, что это не лекция, не односторонняя агитация, а это – практическое занятие, тренинг. Даже в этом преподаватель мог бы заработать бонусы у студентов. Тем не менее, нам приходится слышать «А зачем мне это надо? У меня проторенная дорога, у меня план... а что мне за это будет?» Некоторые сразу ставят вопрос о дополнительной оплате. Возможно, сейчас происходит естественный отбор, кто хочет на этом заработать деньги, а кто хочет через свои уроки нести дополнительные ценности и в обучение и в поведение будущих водителей на дороге и в целом в дорожную безопасность.

Чем можно нам, преподавателям помочь? В первую очередь, проведением семинаров и дополнительных занятий по методике для тех, кто хочет заниматься и вводить у себя этот интерактивный курс, или тренинг. У нас был один такой семинар и один вебинар. Они дали нам полезные знания и новые навыки, которые мы теперь можем использовать работе. Это сказалось не только на проведении этого модуля, но на повышении общего уровня преподавания. Вебинар, организованный для нас компанией Хайнекен в мае, прошел очень оперативно. Это было прямое общение, разборы сложных случаев из наших первых попыток вести новое занятие.

Содержание модуля мы обсуждали на фокус группах, говорили, где зятанут урок – на основании этих бесед, я думаю, появились видео-ролики.

Большое значение имели открытые уроки с приглашением всех коллег-преподавателей и их руководителей, а также представителей администрации и ГИБДД. У нас улучшается ситуация. В настоящее время власть повернулась лицом к проекту, стали требовать, и это хорошо.

Для меня работать с проектом очень легко – он вовремя обновляется, и я не вижу причин не продолжать эту работу. Если получится применить сильный административный ресурс и обязать все автошколы ввести этот модуль – никуда они не денутся.

Если кто-то не сможет, то можно обсудить альтернативу - выездной преподаватель, который ведет этот курс в нескольких автошколах. Но это крайняя мера, нужно, чтобы в каждой школе хотя бы один преподаватель знал и мог вести такой тренинг.

Обсуждение

Костив О.В.: Нам было важно, чтобы материалы, которыми мы снабжаем автошколы были качественные. Мы закончили подготовку и оформление текстовых и видео материалов модуля. Вопрос остаётся с очками «Фатальное зрение» – это не отечественная разработка, дорогая, и теперь

они стали еще дороже. Если мы говорим о дальнейшем распространении опыта, то будет накладно покупать эти очки. Мы как спонсоры могли предоставить лишь небольшую партию.

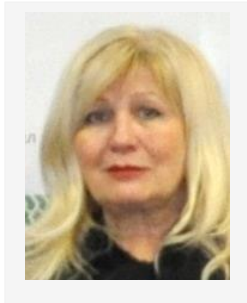
Байшегуров Р.Р.: Есть простой выход. Есть требования и условия участия автошкол в проекте. Если кто-то не ведет занятия, должен вернуть этот тренажер (очки). Кроме этого, данный урок проходит не в один во всех школах. У нас может быть 6 очков на всех, так сказать очки на прокат. Или, если это выездной преподаватель, он за месяц объезжает все 9 наших автошкол со своими очками.

Костив О.И.: Существует немало новых технологий. У нас есть идея обкатать одну из них на экспертной аудитории. Технология искаженного пространства. Приложение к телефону, которое будет искажать реальность в соответствии с промилле. Может ли такое приложение быть аналогом очкам?

Байшегуров Р.Р.: Во время занятия, мы иногда получаем противоположную реакцию слушателей, они хотят свикнуться с очками и доказать «Я могу!» Здесь талант преподавателя вовремя это заметить, и направить в правильное русло.

Комиссарова А.В.: Мы все родом из детства, хотим поиграть в игрушки. Очки – это своеобразная учебная игрушка. У людей глаза загораются, они играют, придумывают новые упражнения, которые потом все вместе разбирают и делают выводы. Очень нестандартный подход к обучению по непростой теме.

КОМИССАРОВА АЛЛА ВЛАДИМИРОВНА, директор автошколы «Практика», г. Смоленск



Тема: Продвижение нового модуля в сообществе профессионалов

Хочу начать с благодарности Ирине Викторовне Полуэктовой из Ульяновска за ее рекомендации, которые для всех нас имеют большое значение. Мы делали это без каких-либо оформлений, просто потому что получали удовольствие от этого занятия. Теперь я попробую сделать это предложенным Вами путем. Это все реально.

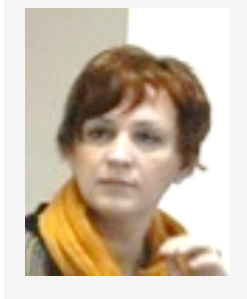
В Смоленске семинар по методике занятия и мастер класс проводил Вячеслав Лужных из учебного центра «Актив-Безопасность». Мне запомнилась его завершающая фраза: «Мы лишили вас незнания, и теперь вы тоже несете ответственность! Теперь вы знаете, почему нельзя допустить пьяного человека к вождению, и если вы этого не сделаете, то станете соучастником преступления». Сегодня в проекте много энтузиастов. Возьмётся за руки друзья! Чтобы эту тему не заболтали, не забыли, не бросили на самотек, как только пилотная часть его закончится.

Это проект жизненно необходимый и он должен перерасти из проекта в процесс. Давайте эту организационную часть доведем до конца и переложим на постоянную или нормативную основу то, что сегодня называем проектом.

В ноябре я принимала участие в рабочей группе Общественной палаты в Москве. Были представители всех министерств. И там я пыталась внести это предложение, чтобы мы не занимались этим контрабандой, а чтобы это изменение были официально введены, чтобы это было обязательное занятие во всех вузах и автошколах страны. Думаю, что это будет интересно и полезно и в старших классах общеобразовательных школ. Дети будут нести эту идеологию в свои семьи и смогут вовремя напомнить членам своей семьи: выпил - к рулю не подходи!

КОЧЕТОВА ТАТЬЯНА ВИКТОРОВНА, доцент кафедры соц. психологии Московского государственного психолого-педагогического университета.

Тема: Роль учебного модуля «Алкоголь и автомобиль» в учебном процессе автошколы.



Я тоже скажу несколько слов про учебный процесс в автошколе.

Не так давно в МГППУ мы открыли программу психологии дорожного движения, я сама занималась этим, и это стоило очень больших усилий. Это было еще до начала реформы и изменения программ в автошколах, и пришлось пройти немало кругов ада. Тогда многие меня спрашивали, в том числе сотрудники ГИБДД: на каком основании Вы открываете эту программу? Что Вы планировали? Это заказ от Министерства? Я говорила «Нет, я просто читала, как закон ...» Будучи знакома с трудностями, связанными с программами, с

учебными планами, я знаю, несмотря ни на что, все эти вопросы решаемы.

А сейчас я просто проиллюстрирую то, что есть у меня есть на слайдах.

25 января в День студенчества и мои именины. Студенты, которые осенью прослушали модуль «Алкоголь и автомобиль» и презентацию проекта Маргариты Алексеевны, пришли меня поздравлять. Сначала они прослушали мою лекцию, а потом мы пошли праздновать. Когда в разгар праздника старосте группы Маше налили красного вина, кто-то ей сказал «Ты же за рулем!». Она вдруг обратилась ко мне со словами: «Татьяна Викторовна, а Вы не скажете Маргарите?». На что я ей ответила: «Я ей сейчас же и позвоню!». Тогда Маша сказала: «Ладно, наливайте, я поеду на электричке». А живет она в Подмоскowie в Балашихе.

Как психолог, который имеет не имеет непосредственного отношение к автошколе и подготовке водителей, но имеет отношение к подготовке психологов для дорожно-транспортной среды, я в тот день имела возможность наблюдать интересный психологический момент, иллюстрирующий три компонента, влияющие на наше поведение.

Данный модуль, я как психолог рассматриваю как, во-первых, **когнитивный** компонент установки поведения. Когда человеку даются знания. Получая знания, мы становимся вооруженными какой-то информацией для того, чтобы совершать или не совершать тот или иной поведенческий акт.

Второе компонент поведенческой установки - **аффективный**, когда мы эмоционально относимся. Если вы что-то пережили в совместном интерактивном взаимодействии и опыте, этот опыт остается с нами. Может быть, он будет не осознаваем, но он также становится основой нашей установки.

И - то, что я наблюдала в поведении студентки, старосты группы магистерской программы – «Я поеду на электричке!» - это есть третий компонент установки, который называется **поведенческий** компонент, когда человек совершает определенные действия на уровне поведения.

И повторю: несмотря на все трудности и сложности, которые существуют, я знаю, что все возможно в нашей стране. Очень большая роль в этом энтузиазма, личной инициативы и личной ответственности инициаторов проекта, тех, кто подхватывает проект, кто продвигает и кто его развивает. В этой связи упомяну еще один момент.

За 21 год работы в ВУЗе как преподаватель я видела разные вещи, в том числе очень интересные инициативы, очень сильные проекты, психологически грамотно построенные социальные проекты. И почти все они растворялись и сводились на нет, когда они тиражировались и оказывались в масштабном количестве. Это происходит, когда что-то на энтузиазме подхватывается, а до конца продумать не получается. Потому что мы бываем очень вовлечены в

процесс и не всегда отслеживаем нашу позицию в этом проекте. При тиражировании терялась их методичность, их суть. Хочу предостеречь от этого данный проект.

Я очень надеюсь на сотрудничество с МАДИ. Мы только начинаем как психологический ВУЗ Мы единственный психологический профильный ВУЗ в Росси, мы готовим только психологов, у нас нет других специальностей. Я надеюсь, что магистранты, которые сейчас обучаются станут профессиональными преподавателями психологии. Мы только начали эту программу, нам всего четыре месяца, и я пока не знаю, что из этого получится. Но я надеюсь, что круги ада мы дальше будем проходить вместе.

По завершении участники кратко говорят, что для них значила прошедшая встреча: интересно / полезно, особенно часть из Ульяновска / интересно, полезно, познавательно / полезно, информативно / мое возвращение в проект, есть три новых предложения / информативно / поможет в дальнейшем / информативно / чувствуется значимость проекта / удалось общение / новый запас знаний / общение / всем терпения, выдержки / и - снижения аварийности на дорогах / интересно / полезно / энтузиазм / интересно / полезно / продуктивно / неожиданно / I'am impressed, I thought we were just for driving schools, but you have stepped far beyond (я впечатлен, думал, что проект только для автошкол, но вы шагнули намного дальше) / много интересных знакомств и конструктивный диалог /

НОВИЗЕНЦЕВ ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ, доцент кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ:



Прослушав все выступления, я могу представить интересны всех, кто здесь принимал участие, кто проделал огромную работу, и кто равнодушен к тому, как реализуется этот проект. Сегодня здесь прозвучало главное – как не заболотить, как удержать эту работу, чтобы дальнейшие результаты были лучше, чем те, что уже получили. Поддерживаю мысль подготовить методические рекомендации и послать в заинтересованные ведомства. К ним дать 1-2 страницы с результатами, которые уже получены, чтобы тем, кто будет читать, было понятно, что это дает. И, конечно, надо продолжать, не только как проект, а постоянно, это должно стать систематической работой. Эффект

разовых мероприятий быстро пропадает. Прежде всего это касается регионов, которые уже это сделали это, - продолжать дальше, исходя из собственных возможностей, несмотря на отсутствие дополнительных средств. Некоторые по должности заинтересованы в результатах такой работы, это ГИБДД, образование, администрации. Желаю всем успехов! (Конец совещания)



ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПРИСУТСТВУЮЩИХ (22 участника) – последовательность по рассадке в зале.

Солнцев Алексей Александрович – проректор МАДИ по научной работе

Сильянов Валентин Васильевич – научный руководитель ПЛОБД

Новиценцев Владимир Васильевич: В конце года мне удалось принять участие в итоговых совещаниях по проекту в Смоленске и в Ульяновске, многие меня уже знают. Я коренной МАДИец, вся моя жизнь связана с МАДИ, за исключением 20 лет, когда я работал в системе МВД. Затем вернулся в МАДИ, сейчас - доцент кафедры БДД. Я с удовольствием включился в эту работу, которую мы все вместе с вами делаем.

Мартынов Владимир Петрович: Я начал свою служебную деятельность в НИИ БДД МВД в 1978 году в аналитическом отделе службы безопасности движения. 23 года отдал работе в структуре МВД. Сейчас – главный специалист Центра организации БДД Правительства Москвы и советник Генерального директора Дирекции по управлению ФЦП «Обеспечение БДД 2013-2020»

Пищикова Анастасия Дмитриевна: Я представляю компанию *Бакарди Рус*. Я не имею прямого отношения к МАДИ, но мы активно поддерживаем проект «Автотрезвость» и надеемся активно и плодотворно работать дальше.

Костив Окасана Игоревна: Я представляю компанию *Перно Рикар*. Специалист по корпоративной социальной ответственности, также я руководитель рабочей группы по КСО в Комитете производителей алкогольной продукции. От имени Комитета приветствую здесь собравшихся и рада подтвердить, что все семь компаний, входящие в Комитет производителей алкогольной продукции, подтвердили намерение в 2016 году продолжить поддержку проекта «Автотрезвость» в Смоленске и в Москве. На этом совещании мы хотели бы услышать экспертное мнение и ваши рекомендации, как совместными усилиями сделать этот проект максимально полезным.

Зубарев Михаил Владимирович: Представитель компании *Диаджео*. Мы очень взволнованы сегодняшним днем.

Кочетова Татьяна Викторовна: Я представляю Московский государственный психолого-педагогический университет, который с 1 февраля стал федеральным ВУЗом. Являюсь руководителем магистерской программы по психологии дорожного движения. Также в России представляю *Traffic Psychology International* - международную организацию, которая занимается проблемами правонарушителей, связанными с дорожно-транспортной безопасностью. Сегодня мы уже сотрудничаем с проектом «Автотрезвость» в рамках нашей программы (способствуем внедрению занятий по новому модулю в автошколах) и ищем пути подписания соглашения и более широкого сотрудничества с кафедрами МАДИ в области безопасности дорожного движения и социальных проектов.

Байшегуров Рафис Рифович: Я приехал из города Стерлитамака Республики Башкортостан, что в полутора тысячах км от Москвы. Работаю преподавателем двух автошкол города *Фортуна Плюс А* и *Союз*. Активный участник данного проекта по г. Стерлитамаку. Позже в своем докладе я расскажу, что происходит на практике в нашем городе. Желая всем удачи. Очень рад присутствовать здесь.

Новиков Александр Николаевич: проректор Приокского государственного университета г. Орел. Я слышал об этом проекте и хотел бы заняться его внедрением, начиная с нашего Университета. Сегодня в Орле заметно увеличение количества машин, особенно автомобилей элитного класса. Ведут они себя безобразно. Нигилизм этих водителей представляет серьезную проблему, доставляя немало хлопот нашим органам Госавтоинспекции, с которыми мы сейчас совместно работаем. Недавно мы создали серьезное студенческое КБ по безопасности. Кроме прочих, студенты уже начали изучать и вопросы нетрезвого вождения. Я думаю, проект очень интересный и мы в Орле сможем применить его и



получить положительные результаты. К сожалению нам пока не получилось съездить в Смоленск, как мы планировали по обмену опытом. Пока не получается в связи с реорганизацией университета.

(Ведущий):

К сожалению, сегодня с нами нет представителя Курска – директора автошколы «На южном» Александра Дмитриевич Конева. Эти два города – Курск и Орел – вливаются в проект по инициативе местных профессионалов, которые разделяют цели и задачи проекта, видят, в чем его ценность, наблюдая за ним, присматриваясь. Проект не только о работе с автошколами, он шире – о влиянии на местное сообщество. Он затрагивает вопросы безопасности и культуры наших людей. Если у кого-то есть понимание, возможности и желание начать такой проект на своей территории, будь это автошкола, ВУЗ, город или регион, - мы поможем.

Комиссарова Алла Владимировна: директор автошколы «Практика» в Смоленске. Рада, что проект начал движение по России из Смоленска – западного форпоста России. Став его первопроходцами, мы приняли активное участие, добившись определённых успехов. Сегодня проект проходит во многих автошколах, и мы начинаем представлять его в других учебных заведениях.

Мажар Лариса Юрьевна: проректор Смоленского гуманитарного университета. Хочу передать большой привет и благодарность всем коллегам от ректора, преподавателей и студентов СГУ, где проект знают, потому что он вдохнул в нас жизнь. Главная ценность проекта в том, что он является партнёрским, объединяющим и производителей, и представителей власти и учебных заведений и представителей управлений внутренних дел. Объединение производителей алкогольной продукции, профильных ведомств и организаций в партнерском сотрудничестве – главное его достоинство. Сегодня мой статус в дорожном движении – пассажир. Но будучи одним из организаторов этого проекта, сегодня я постараюсь обобщить опыт, наработанный в Смоленской области за два прошедших года.

Филиппова Марина Викторовна – старший государственный инспектор по БДД УГИБДД УМВД России по Смоленской области

Андреева Людмила Владимировна – государственный инспектор по БДД УГИБДД УМВД России по Смоленской обл.

Кузнецов Алексей Александрович – Менеджер региональных программ устойчивого развития компании Эфес Рус.

Полуэктова Ирина Владимировна – зам. директора ООО «Автошколы Ульяновскавтотранс» г. Ульяновск

Плотникова Маргарита Алексеевна – руководитель проекта «Автотрезвость», специалист ПЛОБД МАДИ.

Бивнас Бретт – первый вице-президент Международного альянса за ответственное потребление алкоголя.

Юрастова Людмила Витальевна - переводчик

Билан Антон Иванович – представитель ГУ ОБДД МВД России.

Шевченко Светлана Владимировна – руководитель социальных проектов центра «Искусство тренинга»

Колыхалова Полина Александровна – директор департамента корпоративных проектов компании «Новый диск»

Высказывания участников совещания по оценке проекта:

«Сегодня здесь прозвучало главное – как не заболтать, как удержать эту работу, чтобы дальнейшие результаты были еще лучше. Это должно стать систематической постоянной работой. Практика доказала, что эффект разовых мероприятий быстро пропадает. Прежде всего, это касается регионов, которые уже начали проект, – продолжать дальше, исходя из собственных возможностей. Многие по должности заинтересованы в результатах такой работы». В.В. Новизенцев, к.т.н., доцент кафедры «Безопасность и организация движения» МАДИ

«Автотрезвость» – замечательный проект. Мы внимательно следили за его реализацией в течение двух лет. Надеемся, что все его материалы будут систематизированы и изложены в общих методических рекомендациях. При участии Госавтоинспекции, коллег из Минздрава и Минобрнауки, других профильных ведомств и организаций такие положительные практики получают более широкое распространение по всей России». – А.И. Белан, начальник отделения пропаганды ГУ ОБДД МВД России.

«Сущность проекта и региональная апробация должны проявиться на федеральном уровне. Необходимо стучаться в двери всех кабинетов и доводить до сведения результаты этой работы. В конечном счете, и государственные структуры будут благодарны, что на вложенные средства, привлеченные, благодаря инициативе, волонтерам, людям неравнодушным, проделана работа, которая поможет принять решение на государственном уровне. Проект достоин того, чтобы его поддержали и придали сил для его продолжения и распространения шире по стране». – проф. Л.Ю. Мажар, проректор по учебной работе Смоленского гуманитарного университета

«Сегодня уже есть такая учебная программа в рамках проекта «Автотрезвость», на мой взгляд, очень хорошая. Она практически уже готова. Я считаю необходимым поддержать эту программу и сделать все от нас зависящее для ее последующего активного использования уже в масштабах всей страны». – А.А. Бурцев, к.м.н, НИИ наркологии - филиал ФГБУ "ФМИЦПН им. В.П. Сербского" Минздрава России.

«Важно и приятно, что появляются такие новые формы работы. Сегодня к нам обращается много людей с предложениями и желанием помочь в нашей работе, провести специальные мероприятия, чтобы то или иное нарушение предотвратить. Таких людей уже много. А начинали мы с проекта «Автотрезвость». Я думаю, что такой опыт будет замечен и принят на федеральном уровне для более широкого распространения». – Л.В. Андреева, государственный инспектор БДД УГИБДД УМВД России по Смоленской области

«Казалось бы: что тут сложного? Преподаватель получает инструкции и полную материально-техническую базу курса. Изюминка курса в том, что это не лекция, не односторонняя агитация, а это – практическое занятие, тренинг. Даже в этом преподаватель может заработать бонусы у слушателей. Для меня работать с проектом очень легко, он вовремя обновляется, и я не вижу причин не продолжать эту работу. Хорошо, если получится применить сильный административный ресурс и обязать все автошколы ввести этот модуль» – Р.Р. Байшегуров, преподаватель автошколы «Фортуна Плюс А» г. Стерлитамак Республики Башкортостан

«Начав работать с новым учебным курсом «Алкоголь и автомобиль», руководители и преподаватели многих автошкол столкнулись с трудностями организационно-правового характера. При участии специалистов Министерства образования Ульяновской области, мы разработали рекомендации «Порядок внесения изменений и дополнений в утвержденные программы подготовки водителей транспортных средств», которые позволяют без больших дополнительных согласований определить место нового курса в программе». – И.В. Полуэктова, заместитель директора ООО «Автошколы Ульяновскавтотранс».

(Из протокола выступлений участников совещания 02.02.2016. ПЛОБД МАДИ)