

Влияние качества подготовки водителей на уровень аварийности на дорогах Российской Федерации

В.В. МАКСИМЫЧЕВ, директор Отраслевого научно-методического центра автомобильного транспорта

О том, что систему подготовки водителей транспортных средств в автошколах России необходимо реформировать, говорят уже несколько лет, но при этом реально мало что изменилось. В лучшем случае предлагают ужесточить контроль за автошколами.

Сегодня автошкол в РФ около 8000, и на каждую автошколу приходится масса контролирующих органов: органы лицензирования Министерства образования, которые выдают лицензию; экзаменационные отделы ГИБДД МВД РФ, где сдают экзамены выпускники автошкол; налоговая инспекция, пожарная инспекция, санэпиднадзор, экологический надзор — это те службы надзора и контроля, с которыми директор учебного заведения постоянно работает и общается, предоставляя для каждой службы отчет о деятельности, выполнении предписаний и т.д. и т.п. И при этих «7-ми няньках» качество конечного продукта — кандидата в водители ТС — оставляет желать лучшего.

При этом количество автошкол только растет, причем увеличивается количество негосударственных автошкол, значит, рентабельность есть. Заниматься автошколой экономически выгодно.

Сегодня автошколы работают в условиях жесткой конкуренции, по законам рыночной экономики, основным правилом которой является снижение себестоимости подготовки. Сейчас достаточно широко распространена практика снижения количества выдаваемых по программе часов, как практических, так и теоретических. Вместо 190 часов теории выдают 30, а вместо 32 часов вождения — 5 (программа подготовки водителей категории «В»), а по документам выдано все полностью. Широко

организована работа так называемых групп «выходного дня». По итогам подготовки в течение четырех выходных дней выдают документ об окончании автошколы.

Причины низкого уровня подготовки автоводителей

В сложившейся ситуации, по мнению директоров учебной сети Росавтодора, виноваты сформировавшиеся «правила игры» на этом поле. Рассмотрим их повнимательнее:

1. Автошкола не несет никакой ответственности за уровень подготовки курсантов, нет ни одного случая обращения выпускника в суд с иском на некачественное обучение. И автошколы продолжают штамповать и продавать свидетельства об окончании курсов.

Причин этой проблемы несколько:

- Отсутствие положения о порядке подготовки водителей транспортных средств на территории РФ, в котором



четко были бы прописаны все аспекты деятельности автошкол, требования к ним, образцы договоров и т.д.

- Отсутствие обязательного типового договора на обучение, где будут определены права и обязанности образовательного учреждения и учащегося. Ученик должен знать, сколько часов теории и практики он получит, какой документ получит после окончания обучения — свидетельство об окончании или справку, что он получил 10 часов теории и 5 вождения, с которой можно сдавать экзамены в ГАИ только как после самоподготовки. Цель договора — защитить ученика от некачественного обучения и определить ответственность автошколы. Не пришел ученик на занятия более 3-х раз — претензии со стороны ученика к автошколе не принимаются. Ходил четко и вовремя, а сдать экзамен в ГАИ не смог — получите исковое требование к автошколе. Сегодня такой договор необходим как автошколе, так и ученику.

Свидетельство об окончании автошколы сегодня является промежуточным этапом в получении водительского удостоверения. Получив свидетельство, кандидат в водители начинает штурмовать органы ГАИ бесчисленное количество раз (в некоторых случаях — до 34 раз). Причем инспектор-экзаменатор похож на контролера ОТК, который каждый день проверяет параметры детали, находит брак и откладывает ее в ящик, который будет проверять через неделю (это срок, после которого можно опять приходить в ГАИ и пробовать сдавать экзамен). В итоге количество таких недоучек растет, как снежный ком, и когда кандидат приходит в 10-й раз, ему ставят положительную оценку, иначе экзаменационные отделы ГАИ «задохнутся» от приходящих на экзамены.

Эту проблему можно решить просто, достаточно изменить методику приема экзаменов в ГАИ. Она утверждается руководителем ДОБДД МВД РФ. Не сдал экзамены кандидат в водители два-три раза — иди за справкой в автошколу, что доучился. Не сдал еще два раза — к экзамену больше не допускается, предъявляйте претензии к автошколе, где вы проходили обучение. Если это будет введено, то многие автошколы побоятся выдавать огульно свидетельства об окончании, боясь справедливых исков со стороны своих недоученных учеников. Свидетельство будет выдано только тогда, когда автошкола будет уверена, что она качественно подготовила выпускника.

Сегодня в экзаменационных отделах ГАИ есть такая практика (причем введена она была не более года назад): сдача экзаменов с первого раза не должна быть выше 30%. Это не просто неправильно, это губительно, так как раньше «серьезная» автошкола по своему внутреннему экзамену допускала в ГАИ реально подготовленных выпускников, в итоге сдача с первого раза была на уровне 70-80%, сейчас автошкола вынуждена допускать к экзамену в ГАИ всех, так как сдадут все равно 30%. Суть качественной работы убита напрочь. Как ни готовь, все равно допускать надо всех, так как получишь 30% сдачи с первого раза, вот и приходится всем выпускникам давать свидетельства.

2. Следующий фактор плохой подготовки автоводителей — это крайне низкий уровень педагогического состава. У нас мастеров производственного обучения вождению готовят две недели — и все получают удостоверение на право обучения, а если взять, к примеру, Германию, то там инструктор-преподаватель проходит очную подготовку в течение 6 месяцев. Экзамены сдают с 1 раза 40%, со второго еще 30% — и все, остальным работать мастером не дано. Стоимость такой подготовки составляет 8000 евро, платит за подготовку сам кандидат в мастера п/о. Изучают Правила дорожного движения, Административную практику и штрафы за нарушения ПДД, педагогику. Автошкола Германии никогда не выпустит неподготовленного ученика. Учат именно управлять автомобилем, на автомагистрали, в ночное время, а у нас это запрещено ПДД. У них принцип подготовки — научить ездить и не нарушать, у нас — суметь сдать экзамены в ГИБДД.

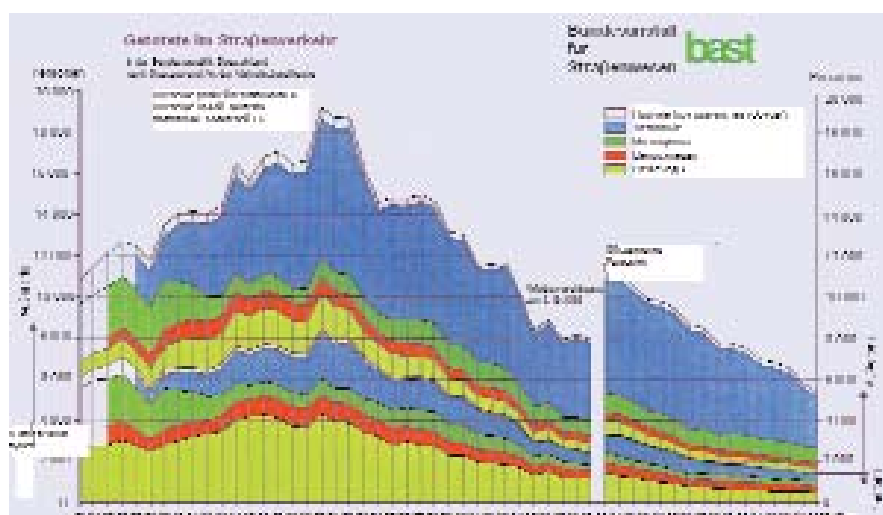
Можно, конечно, пойти по пути увеличения часов практических занятий, но это не выход из ситуации. В Красно-

дарском крае 2 года назад было введено обучение в автошколе не 32 часа вождения, а 50, результат — снижение аварийности среди водителей со стажем до одного года — нулевой. Если мастер обучения неграмотен и молчит 32 часа занятий, то он будет молчать и 50, и 70 часов.

Необходимо рассмотреть также вопрос объективности экзаменационных комиссий органов ГИБДД. Наверное, было бы целесообразно ввести в состав экзаменационных комиссий еще экзаменаторов — не сотрудников ГИБДД. Это могут быть представители Госавтодорнадзора, профильных учебных заведений, общественных организаций, причем лучше, чтобы все члены комиссии были подготовлены и аттестованы на право приема экзаменов.

В Германии в 1990 году после объединения ГДР и ФРГ произошел резкий скачок аварийности, с 8 тысяч погибших до 11 тысяч. Что было сделано: отменили права ГДР и всех переучили по системе ФРГ. По состоянию на 2005 год у них число погибших чуть более 5 тысяч человек в год — вот что такое правильно построенная система взаимодействия образовательных учреждений, дорожной полиции и надзорных органов в лице Минтранса Германии (см. график). Германия сегодня — это страна Евросоюза, в которой при росте количества автотранспорта снижается количество погибших при ДТП, и не последнюю роль здесь играет система подготовки водителей транспортных средств.

Сейчас у нас в Российской Федерации взят курс на применение автоматизированных автодромов (как в Корее), но посмотрите — в той же Германии, Швеции подготовка идет в реальных условиях движения, и сдача





экзаменов на право управления ТС тоже только в реальных условиях. Нет никаких этапов экзамена по практическому вождению, все происходит на дороге общего пользования: парковка между стоящими на обочине автомобилями, езда по автомагистрали со скоростью не менее 130 км/час, разворот на реальной дороге. А у нас? Кто будет безопасней для других участников движения производить разворот на дороге — тот, кого этому научили на реальной дороге с реальным движением, или тот, кто это делал на автодроме, где нет никаких помех? Может быть, стоит взять за эталон систему подготовки тех стран, где низкая аварийность при высокой автомобилизации, а не вгонять миллионы бюджетных денег в автодромы, где готовят «выхолощенных» водителей, которые потом пугаются пронесшихся рядом с ними на дороге автомобилей.

3. Кроме вышеперечисленного, необходимо распределить полномочия Минтранса России и Минобразования России по вопросам подготовки водителей транспортных средств. Подготовка водителей — это профподготовка, а не начальное профобразование, как считают сегодня, поэтому вопросами профподготовки водителей должен заниматься Минтранс, так как он компетентный орган в сфере транспорта, в том числе и автомобильного, и порядок профотбора и профподготовки лиц, связанных с движением и управлением транспортными средствами, определять должен Минтранс (ст. 328 Трудового кодекса Российской Федерации), а сегодня такого порядка профотбора и профподготовки нет.

В любой стране Европы вопросы подготовки водителей регулирует Министерство транспорта, а не Министерство образования — специфика разная. Тем более, что лучшей системой подготовки водителей транспортных средств является и являлась сеть учебно-курсовых комбинатов системы Минтранса (сейчас они подведомственны Росавтодору). Данная система всегда была на первом месте по качеству подготовки водителей транспортных средств, это официальная статистика ГИБДД МВД РФ. Этот фактор подтверждает то, что Минтранс не только может, но и умеет хорошо работать в этом направлении, надо только реализовать это умение.

Чтобы это сделать, Минтрансу необходимо сохранить сеть учебно-курсовых комбинатов на федеральном уровне в статусе федеральных автономных учреждений, что позволит работать комбинатам в рамках действующего законодательства и реализовать политику государства в сфере подготовки кадров для предприятий транспортно-дорожного комплекса страны, в том числе и водителей. Если этот вопрос реорганизации не решать сегодня, то комбинаты будут ликвидированы либо переданы в регионы, что практически то же самое. Примером могут послужить автотранспортные техникумы, переданные Минтрансом РФ в Минобразования РФ. Сегодня уже лишены самостоятельности путем слияния с высшими учебными заведениями, причем не профильными, Тамбовский и Ивановский автотранспортные техникумы. Ответ прост — нужны учебные площадки для высшей школы. Из 12 УКК Минтранса, переданных в областную

собственность, действующих осталось три, остальные ликвидированы. Сейчас из этих трех встал вопрос о ликвидации В.Новгородского учебно-курсового комбината.

О подготовке специалистов, перевозящих опасные грузы

Сегодня также срочно необходимо решить вопрос о системах подготовки водителей и специалистов, перевозящих опасные грузы (524 учебных заведения), ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения (350), специалистов по организации перевозок (270).

Особо хочется обратить внимание на проблемы перевозки опасных грузов. При анализе аварийности ДТП, связанных с перевозкой опасных грузов, выявилось, что каждое третье опрокидывание цистерны, перевозящей опасный груз, произошло на криволинейных участках дорог. Вывод: водители не умеют управлять автоцистернами. Значит, необходимо вводить программу подготовки водителей автоцистерн. Данный анализ ДТП был проведен в ДОБДД МВД РФ.

Не решен вопрос о вводе в Российской Федерации института консультантов по перевозке опасных грузов, хотя это было необходимо выполнить еще в 2003 году.

Все эти системы подготовки организовал и курировал Минтранс России. Все это закреплено и сегодня за ним, но какое подразделение Минтранса конкретно должно заниматься допуском учебных заведений, организацией системы приема экзаменов и аттестацией — не определено до сих пор.

У нас в России Федеральная целевая программой повышения безопасности дорожного движения предусмотрено на базе учебных заведений Росавтодора создание базовых центров по профотбору и профподготовке водителей транспортных средств. На базе этих головных центров необходимо полностью построить систему подготовки педагогических кадров для автошкол, организовать профотбор водителей и специалистов транспортных предприятий.

Решение этих проблем должно проводиться комплексно, включая все меры по снижению аварийности — это и строительство новых дорог, и ужесточение Правил дорожного движения, и повышение уровня организации дорожного движения, и, конечно, улучшенные системы подготовки водителей транспортных средств.