

# Дорога единая для всех

В. Кузьмина



На прошедшем в марте под председательством Президента России Владимира Путина заседании президиума Государственного совета, посвященном вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации, прозвучало немало критических замечаний в адрес автошкол, которые занимаются подготовкой водителей.

А что думают сами представители автошкол о сложившейся непростой ситуации? Кто, по их мнению, виноват в высокой аварийности на автомобильных дорогах? Об этом мы расскажем в сегодняшней публикации, подготовленной на основе выступлений, прозвучавших в конце прошлого года на слушаниях в Общественной палате Российской Федерации на тему «Система допуска водителей к управлению автотранспортом: проблемы и пути их решения».

Прежде чем рассказать о выступлениях участников слушаний в Общественной палате Российской Федерации, напомним отдельные высказывания, прозвучавшие на президиуме Государственного совета России в части подготовки водителей и воспитания культуры вождения на дорогах.

**Владимир Путин, Президент Российской Федерации:**

«За прошедшее десятилетие в результате происшествий получили ранения более 3 млн человек, а погибло при этом 350 тыс. человек, что соизмеримо с населением целого города. Это страшные, бессмысленные жертвы, которых можно было бы избежать. И абсолютное большинство таких трагедий произошло по вине водителей: именно агрессия и неуважение к другим участникам дорожного движения, как правило, приводят к тяжелейшим авариям.

Поэтому считаю ключевой задачей воспитание культуры вождения, а это строгое исполнение Правил дорожного движения, следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответствен-

ности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения».

**Светлана Орлова, Губернатор Владимирской области:** «Модернизирована система подготовки водителей, повысились требования к работе автошкол. Но вместе с тем многие автошколы готовят некачественных водителей, поэтому в этом направлении нужно еще серьезно поработать».

А вот как прокомментировал ситуацию в сфере безопасности дорожного движения **Председатель Комитета ГД по транспорту Евгений Москвичев:** «Вкладываются огромные средства в улучшение улично-дорожной сети, выпускаются все более совершенные автомобили, а качество водителей неуклонно снижается. Отсюда и высокая смертность на дорогах. Сегодня мы сталкиваемся с тем, что системный подход в подготовке водителей практически отсутствует, а ответственность носит размытый характер. Следует подойти к подготовке водителей серьезно, системно, ответственно. Считаю, что подготовка «на права», – это должна быть подготовка, на-

правленная исключительно на серьезное овладение навыками практического вождения и участия в дорожном движении. Неважно, собирается ли обучаемый водить автомобиль для собственных нужд или он собирается работать водителем – навыками управления автомобилем он должен овладеть в совершенстве. И никаких компромиссов. Никаких сокращенных, удаленных, заочных и иных суррогатов обучения».

### Общественные слушания

На слушаниях по вопросу повышения безопасности дорожного движения и допуска водителей к управлению автотранспортом модератором дискуссии был член Общественной палаты РФ Евгений Казанцев. Он, в частности, отметил, что в работе заседания приняли участие около 80 человек из более двадцати регионов нашей страны. Участниками мероприятия стали как представители автошкол, так и ответственные работники Минтранса России, Минтруда России и других ведомств.

Е. Казанцев предложил выступающим на общественных слушаниях, прежде всего, выявить истоки дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых зачастую являются водители. Но поскольку путевку в жизнь дают им автошколы, то он призвал участников объективно проанализировать и оценить процесс подготовки водителей.

### О любителях и профессионалах

Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ Ольга Никонова в своем выступлении подчеркнула, что проблема безопасности дорожного движения является многофункциональной. Она не может сегодня варьироваться только на одних водительских кадрах, автошколах или предприятиях, так как занимает достаточно большой спектр деятельности в самых разных министерствах, ведомствах и общественных структурах.

Смертность на дорогах достигла масштаба национальной трагедии. Дорожно-транспортные происшествия наносят колоссальный ущерб экономике нашей страны. Вместе с тем Федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения, рассчитанная на 2013–2020 гг., носит, к сожалению, узкопрофильный характер. Хотя там есть достаточно большой раздел «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы», поэтому образовательные структуры могли бы принимать в ее реализации более активное участие.

Как отметила О. Никонова, сегодня принято считать, что у нас в стране есть автолюбители и профессионалы. Поэтому она с иронией обратилась к сообществу: может быть мы, как для велосипедистов, выделим на дороге для автолюбителей отдельную полосу, а по всем остальным пусть едут профессионалы. То есть разговор идет о том, что качество управления транспортным средством не может разделяться. В данном случае нет ни любителей, ни профессионалов. Нужно четко понимать, что до-

рога едина для всех. И от этого надо отталкиваться по всем остальным требованиям.

В настоящее время существует достаточно много законодательных актов, которые позволяют худо-бедно готовить водительские кадры. Но при их подготовке, видимо, не слышали профессиональные сообщества, поскольку в них есть такие места, которые используются не для того, чтобы качественно готовить водительские кадры, а для того, чтобы просто заработать деньги.

О. Никонова обратила внимание, что существующие перемены в нашей стране привели к тому, что из той структуры, где ранее было четко прописано: кто, как и почему может готовить водителей для предприятий и частного сектора, эти важные составляющие исчезли. Сегодня на рынок вышла достаточно большая команда специалистов под названием «негосударственные образовательные учреждения», или как они сейчас называются по законодательству – «частные образовательные организации». При этом упор идет на подготовку водителей категории «В», то есть речь идет о подготовке любителей.

Такое ошибочное направление в сфере подготовки кадров привело к тому, что сегодня на водителей, получивших базовую категорию, в дальнейшем нанизываются все остальные категории, и «мы имеем то, что имеем».

О. Никонова считает, что начинать надо, прежде всего, с реализации требований сообщества к формированию законодательной базы в этой сфере. Сегодня основной закон для автошкол, поскольку они относятся к образовательным учреждениям, это закон об образовании.

Но в законе об образовании прописаны сетевая форма реализации образовательных программ и возможность дистанционного электронного обучения.

Однако дистанционно обучить водителя сегодня не представляется возможным, но такая «дыра» в законе существует.

Кроме этого, О. Никонова сказала: «Качество подготовки водителя зависит от объема программы, который он выполняет. Мы с вами должны его научить всем тем необходимым требованиям, которые потребуются ему для того, чтобы он безаварийно, безопасно двигался по нашим дорогам и улицам. И самое важное – умел управлять транспортным средством в любых дорожных условиях и в различное время суток. Но есть статья 16 ПДД,



В общественной палате РФ



согласно которой учебная езда по магистралям запрещена. Может быть, надо запрещать. Но статью надо дополнить тем, что для получения необходимых навыков водителя, он может все-таки с инструктором поехать в этом потоке. За рубежом это происходит и делается. Обязательно есть урок по автобану. А мы с вами говорим: «Нет, нельзя». Он потом сам сядет один и поедет, но он не понимает, в какой поток вольется. Поэтому необходимо здесь тоже подумать и что-то предпринять».

### **О двухступенчатой подготовке водителей**

Олег Съедин, заведующий отделом НИИАТа, посвятил свое выступление тому сектору водителей, которых принято относить к профессионалам. Он сказал, что является сторонником системности, главная из которых – государственная система допуска водителей к осуществлению ими профессиональной деятельности, подчеркнув, что не допуска к управлению, а к осуществлению профессиональной деятельности. Что, естественно, потребует внесения ряда изменений в нормативно-правовую базу и, прежде всего, в закон о безопасности дорожного движения и в закон об образовании, а также в ряд подзаконных актов.

О. Съедин напомнил, что статус профессионального водителя существовал и в СССР, причем подготовке таких водителей уделялось гораздо больше внимания, чем при подготовке водителей категорий А и В, которые традиционно относились к любителям.

Профессиональные водители автомобильного транспорта в свою очередь делились на несколько классов, в соответствии со своим уровнем профессионального мастерства, и это тоже стимулировало их к повышению своей компетентности и квалификации.

Поэтому хотелось бы иметь некий импульс и понимание со стороны сообщества, что нужна двухступенчатая система подготовки водительских кадров. Причем ключевым элементом такой системы, применительно к водителям-профессионалам, является периодическое повышение квалификации с обязательным посещением соответствующих курсов, удостоверяемое выдачей сертификата профессиональной компетенции.

Особый упор должен быть сделан на безопасности дорожного движения, приемы рационального управления транспортным средством, экологичность, эффективность и т.д.

Повышению эффективности системы тренинга будет способствовать разработка и внедрение в процесс подготовки современных технических средств обучения. К примеру, специализированных тренажеров, автодромов, безусловно, в сопровождении методики их применения.

Необходимо готовить водителей к действиям в критических ситуациях, вызываемых неблагоприятными дорожными условиями, неадекватными действиями других участников дорожного движения и прочими отказами, непосредственно влияющими на безопасность движения.

При обучении водителей эффективным и экологичным приемам управления транспортным средством, позволяющим снизить негативное воздействие транспорта на окружающую среду, будет не лишним использовать некие измеряемые показатели качества управления транспортным средством, которые позволяют объективно оценивать уровень подготовки водителей.

Необходимо повысить и пересмотреть требования к содержанию стажировок водителей, которые включены в образовательный процесс дополнительного профессионального образования. О. Съедин предложил определить и нормативно закрепить роль автотранспортных организаций, их объединений в системе подготовки и повышения квалификации водителя, потому что, на его взгляд, сегодня она явно недостаточна. Для этого необходима система профессиональной общественной аккредитации тех образовательных учреждений, которые в дальнейшем будут осуществлять двухступенчатое профессиональное образование с участием объединения работодателей. Это хорошо продуманная система, которая работает в странах, передовых с точки зрения безопасности дорожного движения.

### **Необходим системный подход**

Евгений Калинин, заместитель председателя ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в своем выступлении подчеркнул, что профсоюз рассматривает подход к проблеме аварийности как систем-



ный. При этом необходимо рассматривать многофакторный анализ и подходить комплексно к решению имеющихся проблем в сфере безопасности дорожного движения.

Первый фактор – это квалификация и надежность водителя, техническая исправность транспортных средств, организация технического обслуживания и ремонта подвижного состава, наличие элементов пассивной безопасности дорожной инфраструктуры, организация работы по обеспечению безопасности перевозок на предприятиях и, конечно, разумное законодательное регулирование автотранспортной деятельности.

Современная проблема предприятия – это невозможность объективно оценить профессионализм водителей. У предприятий нет современных методик, позволяющих отбирать водительские кадры и проводить повышение их квалификации.

Вопрос допуска водителей к управлению транспортом можно разделить на три этапа. Первый этап – допуск водителей к обучению для получения соответствующей квалификации, вопрос оценки состояния его здоровья. Второй этап – подготовка водителей в учебных центрах, наличие педагогических кадров, соответствующей учебно-производственной базы и социальной ответственности за подготовку водителей. И третий – организация допуска водителей к управлению транспортным средством непосредственно на предприятии.

В настоящее время система подготовки кадров находится в тяжелом положении – почти не осталось крупных автотранспортных объединений, на базе которых проводилась подготовка и переподготовка водителей. Разукрупнение автотранспортных объединений привело к ситуации, когда некоторые организации ведут борьбу не с аварийностью, а за экономию фонда заработной платы путем сокращения служб предприятия.

С другой стороны ситуация на рынке труда не стимулирует водителей к неукоснительному соблюдению правил дорожного движения и правил перевозок. Если его за нарушение уволит один владелец, он без труда устроится к другому, менее требовательному.

Е. Калинин подчеркнул, что из-за низкой заработной платы работников предприятий, а во всех субъектах Рос-

сийской Федерации она ниже уровня зарплаты в среднем по экономике региона, престиж профессии водителя упал. На сегодняшний день имеется дефицит кадров и, в первую очередь, водителей транспортных средств на пассажирских перевозках.

Повышение престижа профессии, повышение профессионального уровня водительского состава должно стать общегосударственной задачей. Необходима разработка комплекса мер, главной из которых является создание государственной системы допуска водителей к перевозкам на коммерческой основе. И это требует соответствующей проработки изменений законодательной базы.

Именно качественно подготовленный водитель-профессионал способен, благодаря своему опыту и квалификации, предотвратить возникновение многих аварийных ситуаций и уменьшить количество ДТП на автомобильных дорогах.

В заключение своего выступления Е. Калинин сказал: «Сегодня вопрос безопасности дорожного движения, подготовки кадров для автотранспортной отрасли, повышение эффективности автомобильных перевозок вышли на государственный уровень, и решать эти вопросы надо всем вместе, всем транспортным сообществом, используя системный подход для достижения максимального положительного результата».

#### **«Надо учить тому, что необходимо на дороге»**

Александр Сальников, исполнительный директор межрегиональной общественной организации «Транспортное образование нации» (г. Санкт-Петербург), отметил, что все вопросы, которые сегодня обсуждаются в Общественной палате, давно назрели.

При этом он обратился к аудитории: «Скажите мне, пожалуйста, кто же отвечает у нас за подготовку водителей? Не думайте – вопрос риторический. У нас ни в стране, ни в отдельно взятом регионе нет никого, кто бы отвечал за эту специфическую деятельность. Я не зря сказал что специфическую, потому что вопросы подготовки водителей находятся на стыке следующих дисциплин: автотранспортной тематики и раздела педагогики – андрологии, изучающей вопросы обучения взрослых. Серьезных междисциплинарных исследований по этой теме нет, и в результате на вопросы подготовки водителей не сможет, при всем своем желании, ответить ни один привлекаемый для этого узкий специалист».

А. Сальников сказал, что в настоящее время программы по подготовке водителей не соответствуют основному закону – закону о безопасности дорожного движения, который в своих формулировках предполагает, что такое обеспечение безопасности дорожного движения. Это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения ДТП.

«Какие у нас причины? – продолжил А. Сальников. – Уже говорили – превышение скорости, выезд на полосу, неправильный выбранный скоростной режим, выезд на полосу встречно-



Необходимо повысить и пересмотреть требования к содержанию стажировок водителей, которые включены в образовательный процесс дополнительного профессионального образования

го движения и так далее. Мы можем научить? Нет, ну что вы, как мы можем научить? У нас ведь на вождение в условиях, ну условно реального движения, отводится только 17% учебного времени. А в остальное время, чем мы занимаемся? Мы готовим специалистов широчайшего профиля, которые должны уметь делать все: и искусственное дыхание, и путевые листы заполнять. Только единственное, что им нельзя делать – это водить машину в реальных условиях, потому как все улицы, на которых более-менее движение, внесены в список улиц, где закрыта учебная езда. На скоростных дорогах, которых все больше, – тоже нельзя. Вот и получается, что мы учим плавать в штормовом море в тазике для полоскания ног».

А. Сальников подчеркнул, что надо учить тому, что необходимо на дороге. Он внес конкретные предложения, основанные на результатах многочисленных исследований, научных трудов и мирового опыта.

Первое – необходимо создать специфический федеральный орган, отвечающий за все вопросы подготовки водителей. И тон там должны задавать специалисты – практики, в тесном взаимодействии с ГИБДД.

Второе – нужно организовать системные, комплексные научные исследования, и на их основе подготовить научно обоснованные, соответствующие мировому опыту решения подобных задач и предложения.

Третье – пора перестать ставить эксперименты над всей страной. Есть предусмотренные законом об образовании инновационные площадки, так давайте создадим такую инновационную площадку, и на ней будем пробовать и испытывать. Кстати, мировой опыт говорит то же самое – каждое предложение в течение до 5 лет рассматривается в различных вариантах, после чего отбирается лучшее.

### Взгляд изнутри

Елена Зайцева, исполнительный директор «Ассоциации автошкол г. Москвы», рассказала о проблемах автошкол как бы глядя изнутри. Она заметила, что проблема подготовки качественного водителя, то есть надежного, безопасного в управлении – это не только проблема автошкол, а общегосударственная проблема обеспечения безопасности на дорогах. И автошкола в этой системе – всего лишь одно из звеньев, причем на короткий срок имеющее отношение к водителю.

Е. Зайцева назвала три основных определяющих фактора, влияющих на качество подготовки водителя в образовательных организациях.

Первый, самый очевидный фактор, который влияет на конечный продукт, на качественного водителя – это программа подготовки обучения. На сегодняшний день действующие программы требуют доработки, внесения корректив с учетом современных требований к водителю, с учетом анализа дорожно-транспортных происшествий у новичков. Этот анализ должен рассматривать причины ДТП, типичные ошибки начинающих водителей, и с учетом этого программы должны совершенствоваться.

Несомненно, что профессионалы должны, помимо базовой подготовки и допуска просто к управлению автотранспортным средством, проходить соответствующую профессиональную подготовку, которая даст им необходимые профессиональные компетенции и позволит иметь соответствующий профессиональный допуск именно к работе.

Вторым важнейшим фактором подготовки водителей, конечно, являются педагогические кадры, которые готовят водителей, – преподаватели, мастера, инструкторы. И это даже более важный фактор, чем сами программы, потому что даже самые замечательные и совершенные программы при отсутствии преподавателей соответствующего уровня не смогут быть донесены до будущих водителей.

И наоборот, профессиональные кадры, которые смогут какие-то несовершенства программы скорректировать, сгладить, используя свой наработанный профессиональный опыт, зачастую, как в настоящее время собственно и происходит, выручают автошколы. Отсутствие такого уровня педагогических кадров, и вообще говоря, отсутствие подготовки, системы подготовки таких кадров – это беда автошкол. В настоящее время все автошколы выходят из ситуации тем, что сами доучивают, переучивают, ищут специалистов, приглашают их в автошколы, но, по мнению Е. Зайцевой, это должны делать не они.

Исходя из сложившейся ситуации, ассоциация автошкол г. Москвы учредила центр подготовки таких мастеров, пытаясь заполнить эту нишу. Но это должно стать системой, должно быть востребовано. Так же, как должен быть востребован качественно подготовленный водитель, тогда соответственно будут востребованы и такие преподаватели.



**При обучении водителей нужно больше времени и внимания уделять вождению в реальных условиях**

Но самым главным по важности, ключевым фактором, влияющим на подготовку водителей, Е. Зайцева считает систему допуска водителей к управлению транспортным средством.

По ее мнению, методика приема экзамена должна основываться не на фиксации нарушений, а на оценке качества управления транспортным средством, на безопасности водителя, на безопасности выполнения маневров.

Исполнительный директор «Ассоциации автошкол г. Москвы» считает, что нужно вести серьезную подготовку экзаменаторов, которой у нас в стране на сегодняшний момент нет. Во всем мире это является профессией, и подготовка экзаменаторов занимает многие месяцы и даже годы. При этом осуществляется серьезный допуск к этой профессии.

В нашей стране есть субъективные и объективные сложности при приеме экзамена в ГИБДД: это необеспеченность в полной мере техническими средствами, отсутствие площадок для приема первого этапа экзамена – использование для этой цели площадок образовательных учреждений. И самое главное, недостаточное количество самих экзаменаторов.

Е. Зайцева также считает, что нужно больше времени и внимания уделять вождению в реальных условиях, в том числе и сложному маневрированию. Обращать внимание именно на умение будущего водителя видеть дорожные опасности, прогнозировать развитие ситуации и находить адекватные решения.

Кроме того, можно предоставить российским регионам возможность дорабатывать методику приема экзамена с учетом социально-экономических и географических условий, которые в нашей стране очень разные. Как, например, в скандинавских странах есть этап проверки на экзамене вождения на скользких дорогах.

### **Другие мнения**

Во время дискуссии в Общественной палате были озвучены и другие предложения. Так, была отмечена необходимость постлицензионного контроля. Это связано с тем, что недобросовестные автошколы заключают фиктивные соглашения на использование автодромов, в ре-

зультате программы обучения вождению не выполняются в полном объеме.

Был приведен пример, когда представители Общественной палаты и образовательных организаций проехали по Подмосковию, посмотрели порядка 26 площадок, которые заключили договоры с автошколами города Москвы, однако на них был обнаружен только 1 автомобиль. Это говорит о том, что подготовка на этих площадках ведется не реальная, а фиктивная. Хотя, с одной стороны, понимание этой проблемы есть, поскольку выделение в Москве такой площадки очень проблематично. Вместе с тем участники общественных слушаний считают, что площадки для обучения нужны. А сложившаяся ситуация приводит к тому, что на дорогах появляются необученные водители, которые впоследствии становятся виновниками дорожно-транспортных происшествий.

На заседании в Общественной палате был затронут вопрос стоимости обучения в автошколах. Наличие автошкол, где стоимость обучения значительно ниже себестоимости, по мнению участников мероприятия, наводит на размышления. Оказывается, там предлагают количество часов вождения по желанию обучаемого. Вот и ответ на вопрос. В связи с этим прозвучало предложение о необходимости установить минимальную стоимость обучения в автошколах, которая бы предусматривала расходы на топливо, минимальную заработную плату в каждом регионе за вычетом всех налогов.

Был также поставлен вопрос, что тот, кто принимает экзамен у курсанта автошколы, должен пройти соответствующую подготовку. Он должен знать то, что требует. Естественно, тот человек, который принял экзамен, должен нести за это ответственность, причем вместе с теми, кто допустил курсанта к экзамену.

Было озвучено и предложение о разработке федерального закона об автошколах, который дал бы возможность найти каждому участнику, представителю любого министерства и ведомства ответ на то, как он должен действовать. Это должно быть в интересах всего профессионального сообщества.

Еще одно предложение высказал участник общественных слушаний Н. Екатерининский. Он сказал: «Не может оркестр играть без дирижера. Какие бы музыканты там ни были. Я убежден, что до тех пор, пока не будет существовать в нашей стране органа, который бы отвечал за организацию учебного процесса и подготовку водителей, и персонального лица, а будут разрозненные организации, должного или желаемого эффекта, к сожалению, не получим. Поэтому, может быть, стоит подумать об этом. В каких формах – это предложение другое».

В заключение общественных слушаний модератор дискуссии, член Общественной палаты РФ Евгений Казанцев призвал коллег активнее участвовать в общественных советах при профильных министерствах и включиться в работу по законотворчеству.