

О критическом состоянии автошкольной подготовки водителей в России и механизме вывода её из кризиса



А. А. Сальников,
канд. пед. наук,
руководитель
МОО «Транспортное
образование нации»,
генеральный директор
сети автошкол «ТУР»,
Санкт-Петербург

Профессиональная подготовка водителей автотранспортных средств в нашей стране многие годы является объектом преимущественно безрезультатных критических дискуссий на различных уровнях государственной власти. Несмотря на поток кажущихся конструктивными изменений, действующий механизм подготовки негативно стабилен в поддержании высокого процента ДТП, происходящих по фактору «водитель». Причина этой стабильности, как и пути её устранения, известна специалистам автошкол, предметно владеющих проблемой. Достаточно внести ряд новаций в автошкольную практику.

В первых двух номерах журнала «Транспорт Российской Федерации» за 2013 г. [1], в открытом письме президенту России от известных специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД) [2] и в приложениях к этому письму приведена критическая оценка законодательного обеспечения деятельности в сфере ОБДД в России. Содержание этих двух документов можно в полной мере использовать в качестве методического пособия для оценки состояния и организации автошкольной подготовки водителей в России, а также

доказательства сегодняшнего несовершенства всех её основных элементов: организационной структуры, технологий управления, учебно-методического, информационного, материального и другого обеспечения.

Результаты системного анализа деятельности по предотвращению причин возникновения ДТП отчётливо показывают её определяющие дефекты. Хуже всего на подготовку водителей воздействует её бессистемность. Подготовки водителей как системного процесса в России до сих пор нет [3]. Легко обнаруживается отсутствие фундаментальных



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

компонентов, функционально необходимых для системной и саморегулируемой деятельности автошкол. В сфере подготовки водителей никогда не было и до сих пор нет подсистем управления деятельностью, подсистем различного функционального обеспечения и контроля этой деятельности, нет устойчивых горизонтальных, вертикальных и обратных связей. Статистическое обеспечение всех автошкол необходимыми показателями состояния и результатами их деятельности по подготовке водителей – хотя бы в качестве методических ориентиров – отсутствует полностью. Сегодня в России вся автошкольная сфера представляет собой рыхлое сообщество юридических лиц, предоставляющих образовательные услуги, осуществляющих свою коммерческую деятельность так же, как это делают любые торговые точки, поскольку государство фактически приравнивало статус автошкол к статусу обычных хозяйствующих субъектов.

Внедрение общих правил рыночной деятельности в сферу подготовки водителей, которое рассматривается государством как эффективный источник развития конкуренции, способный повысить качество подготовки и обеспечить снижение аварийности, – абсолютно ошибочный путь, поскольку конкуренция может возникнуть и работать на общественную пользу только в хорошо организованных системах. Как отмечалось выше, умением организовать такую систему в сфере подготовки водителей наше государство пока не отличается. В результате происходят массовые нарушения законодательства, определяющего нормы участия автошкол в конкуренции на рынке образовательных услуг. Например, эти услуги могут свободно предлагаться по таким демпинговым ценам, по которым принципиально невозможно обеспечить необходимое качество подготовки водителей ни при каких усилиях и стараниях. Свободный доступ на рынок для всех желающих и государственная защита предпринимателей привели к анархии в той сфере, которую государство обязано контролировать, – в обеспечении безопасности своих граждан. В петербургском комитете по образованию в конце августа 2008 г. числится около 220 адресов организаций, где ведётся лицензированная подготовка водителей. В августе 2013 г. запрос в поисковой системе Яндекс выдал 416 адресов. Сколько из них работает официально, имея лицен-

зию, а сколько – под прикрытием лицензии на другие адреса, – неизвестно, так как выдавать лицензию имеет право несколько ведомств. Открытого источника, объединяющего информацию о лицензиях, выданных организациям города, нет. Контролировать организации, выполняющие государственные функции, государство само себе запретило. Независимо от качества работы (а скорее – совсем без него) липовые автошколы в течение того года, пока их нельзя проверять, могут спокойно свернуть свою деятельность и продолжить её под другим именем. Понятно, что управлять, не имея полного представления об объекте управления, невозможно.

Некомпетентно определённый вектор подготовки водителей в России – цели, содержание, технологии – не просто ошибочен, а направлен в сторону, диаметрально противоположную той, которая уже давно показала в Европе хорошие результаты.

Основной причиной ДТП является сознательное нарушение водителями правил дорожного движения: превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, управление транспортным средством (ТС) в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков и т. п. Плохо отработанные «механические» навыки управления ТС причинами ДТП практически никогда не являются [4, 5]. Эти выводы соответствуют и общепризнанной европейским сообществом иерархии факторов, влияющих на ОБДД, сформулированных в так называемой гаджет-матрице. Но в российской нормативно-правовой базе ни словом не упоминается необходимость формирования и последующей оценки личностных качеств, компетенций водителя, более всего способствующих предотвращению причин возникновения ДТП. Она почти целиком ориентирована на формирование у него только первичных навыков управления ТС, почти не влияющих на ОБДД. Автошколам предписано проводить обучение вождению только в тихих, «тепличных» условиях. Ни о каких «особых и сложных дорожных условиях», в которых и приобретаются навыки безопасного поведения на дороге и которые предусмотрены стандартом освоения программы управления транспортным средством, в реальной практике речь не идёт вообще. Автошколы, с одной стороны, законодательно лишены права готовить водителей в соответствии

с современными требованиями к их квалификации, а с другой – в России активно продвигаются идеи подготовки водителей, от реализации которых давно отказались многие страны, успешно решающие проблемы обеспечения ОБДД. Так, активно (и пока безуспешно) повторяются попытки предпринимателей, вложивших деньги в строительство дорогостоящих автоматизированных автодромов, получить незаслуженные преференции от государства [5]. То есть государство поощряет не добросовестно работающие автошколы, а действия, которые не нужны даже для начальной подготовки водителей. Использование таких автодромов на экзаменах не может способствовать снижению аварийности, так как на них проверяются начальные умения и навыки, не являющиеся причинами ДТП. Разработчик этой концепции – Южная Корея, устойчиво входящая в десятку самых аварийных стран мира, – сам начал сворачивать эти программы.

Возникает вопрос, государство, поддерживая автодромное лобби, работает на выполнение ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (ФЗ О ОБДД), определяющей ОБДД как «деятельность, направленную на предупреждение причин возникновения ДТП», или оно имеет желание «бескорыстно» «поддержать корейского производителя» этих автодромов и их российских партнёров. Ведь есть множество экспертных заключений квалифицированных специалистов, доказывающих нецелесообразность обязательного использования этих автодромов автошколами.

Отсутствие объективных критериев качества [6, 7] профессиональной подготовки водителей в реализуемой процедуре их допуска к управлению порождает множество негативных последствий, способствует поддержанию практически полной безответственности, непрекращающейся демагогии, неспособности и невозможности принять адекватные меры для исправления критической ситуации и непрекращающихся волонтаристских экспериментов по её «совершенствованию». Обоснованные ГОСТом предложения [8] по введению испытанных на практике и совершенно объективных инструментов выявления точных мест отклонения от стандарта, например проведения экзамена, почему-то остаются невостребованными.

Экзамен по практическому вождению в условиях реального движения не может быть назван объективным, так как он всегда отражает субъективную оценку ситуации, зависящую от квалификации, воли и морали экзаменатора. Она может включать и объективные факторы, например объективно зафиксированную спидометром скорость движения, но подавляющее большинство оцениваемых факторов носит субъективный характер. Таким образом, полностью объективная и однозначная оценка экзаменатором правильности действий водителя на дороге в принципе невозможна. И предлагаемые для повышения её надуманной «объективности» комплексы аудио-видео наблюдения в салонах экзаменационных автомобилей только фиксируют субъективное мнение экзаменатора.

Методики проверки полученного результата подготовки водителей стабильно игнорируют положительный международный опыт, а практика – фактическую невозможность такой проверки силами только экзаменационных подразделений ГИБДД. Современные требования и принципы Международной комиссии национальных экзаменационных организаций по выдаче права управления ТС (СИЕКО) диктуют отличные от российских принципы экзамена:

- в странах ЕС для экзамена по практическому вождению водителя

легковой машины требуется не менее 45 минут и только в условиях реального движения, для мотоциклов – от 60 минут. По данным Департамента обеспечения безопасности дорожного движения, среднее время экзамена по практическому вождению в России в 2008 г. составляло три минуты. Тестирование кандидатов в водители категории А в условиях реального движения не проводится;

- выпускники автошкол Санкт-Петербурга, обратившиеся в Единое окно госуслуг в середине августа, получают приглашение сдать экзамен по практическому вождению не ранее декабря следующего года квалификационный экзамен на право получения водительского удостоверения разбит на две части – сначала ГИБДД оценивает уровень знаний теоретических положений и проверяет начальные навыки вождения на автодроме, затем следует доучивание в автошколе и экзамен ГИБДД в условиях реального движения. Учащиеся автошкол, имеющих доступ к монополисту с автоматизированным автодромом, в отличие от остальных, имеют привилегию: в ГИБДД они сдают только практическое вождение в условиях реального движения. В странах же ЕС все занятия в автошколе ведёт один преподаватель, дополняя по мере необходимости теоретические занятия практическими. О целесообразности освоения теории через практику говорит и наша педагогика.

Здесь уместно вернуться к теме автоматизированных автодромов, внедрение которых в экзаменационную процедуру ГИБДД сейчас обсуждается в ответственных государственных структурах. Опуская здесь вопросы стоимости таких автодромов, добавим следующее. Поскольку учебный процесс всегда подстраивается под систему итоговой аттестации, то в предлагаемом ГИБДД случае система аттестации окажется не совместимой с целями и основными задачами учебного процесса. Последний неизбежно сломает указанное предложение, поставив новую цель – натаскать учащихся на сдачу экзамена, и они будут вынуждены «подсаживаться на автодромную иглу» для того, чтобы безупречно выполнить действия и продемонстрировать навыки, не влияющие на обеспечение БДД, – навыки, которые весь цивилизованный мир легко и бесплатно проверяет в реальных по сложности условиях движения.

Складывается впечатление, что кто-то очень внимательно изучает выводы научных исследований и передовой международной опыт с тем, чтобы потом предложить и реализовать в процессе подготовки водителей нечто, прямо противоположное этому опыту. Вся автошкольная жизнь пока подтверждает это абсурдное предположение.

Отсутствие системности в рассматриваемой сфере породило огромный комплекс взаимосвязанных противоречий, рассмотреть который в рамках одной статьи невозможно. Можно предложить несколько мер в качестве первоочередных, малозатратных и не терпящих дальнейшего отлагательства, способных значительно снизить аварийность по вине начинающих водителей.

Поскольку фактор «водитель» относится к самой «урожайной» и десятилетиями не преодолеваемой причине высокого уровня травматизма граждан в дорожном движении, целесообразно придать системе подготовки водителей особый государственный статус с обязательной системной организацией деятельности по предотвращению причин возникновения ДТП с элементами саморегулирования, с юридически строгой ответственностью исполнителей в соответствии со значимостью выполняемых ими функций, например, ответственности экзаменатора за тех, кого он допустил к управлению ТС, по дополнительному критерию качества его работы, рекомендованному ГОСТ Р 50779.42-99 (ИСО 8258-91) «Статистические методы. Контрольные карты Шухарта».

Отменить первый этап практического экзамена – на закрытых от реальных дорожных условий площадках или автодромах как не обеспечивающий возможности оценки влияния на безопасность дорожного движения и, следовательно, противоречащий норме ФЗ О БДД и международной успешной практике применения такой оценки.

Давно назрела необходимость навести порядок в сфере финансового обеспечения подсистемы предотвращения аварийности по фактору «водитель». Речь, естественно, не идёт о призыве государства инициировать поток очередных массовых проверок автошкол. Для оперативного решения вопроса нужно точно, глубоко и всесторонне проверять автошколы, декларирующие самую низкую стоимость подготовки, пресекать нарушения и объявлять итоги.



Информация о происходящем быстро и оздоравливающе подействует на всё сообщество. Механизм государственного надзора может быть результативным при использовании опыта, накопленного в борьбе с похожими явлениями, например опыт борьбы с суррогатной водкой.

Отменить ст. 21.1, 21.2 и 21.6 ПДД, привязывающие обучать вождению в «тепличных» условиях и согласовывать учебные маршруты с органами ГИБДД. Внести изменения в нормативно-правовую базу, обязывающую обучать и тестировать водителей всех категорий ТС только в условиях реального дорожно-транспортного движения.

Создать инновационные площадки для апробации различных обоснованных инновационных вариантов подготовки и допуска кандидатов в водители к эксплуатации ТС.

Экзаменационные билеты ГИБДД давно уже являются предметом розничной торговли, что позволяет будущему водителю средств повышенной опасности, даже не понимая сути задаваемых в них вопросов, зазубрить правильные ответы. Было бы очень полезно для дела актуализировать содержание экзаменационных

билетов для кандидатов в водители всех категорий ТС, исключив возможность их открытой публикации. **□**

Литература

1. Федоров В. А., Кравченко П. А. Кардинальное совершенствование законодательного обеспечения деятельности по предупреждению причин возникновения ДТП в России // Транспорт РФ. 2013. № 1. С. 8–13; № 2. С. 14–18.
2. Открытое письмо Президенту Российской Федерации Путину В. В. URL: http://www.rotransport.com/article/1914/?sphrase_id=3005.
3. Сальников А. А. Системный подход к организации и управлению профессиональной подготовкой и переподготовкой водителей ТС, как основе обеспечения её качества // Доклады 68-й научной конференции профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов института. СПбГАСУ, 2011.
4. Котик М.А. Беседы о безопасности дорожного движения М.: Транспорт, 1990.
5. Федоров В. А., Кравченко П. А., Чуков В. И. Функциональность приобретаемых знаний – фундаментальный принцип формирования программ подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств // Автомобильный транспорт. 1997. № 11.
6. Постановление Правительства о правилах сдачи экзаменов: Проект. <http://regulation.gov.ru/project/3626.html>
7. Сальников А. А. О критериях качества подготовки водителей, как индикаторах достижения задач Федеральной целевой программы по повышению БДД // Материалы 9-й Междунар. науч.-практич. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». 23–24 сент. 2010 г. СПб.: ГАСУ, 2010.
8. Сальников А. А. Об объективных и субъективных оценках готовности водителя к управлению транспортными средствами. Анализ Российского и мирового опыта применения технических средств для решения этой задачи // Материалы 10-й Междунар. науч.-практич. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». 20–21 сент. 2012 г. СПб.: ГАСУ, 2012.
9. ГОСТ Р 50779.42-99 (ИСО 8258-91) Статистические методы. Контрольные карты Шухарта.





3-4 октября 2013
Санкт-Петербург

В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург – морская столица России»

VI Международная конференция Транспортно-транзитный потенциал

ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Транспортная инфраструктура России: проекты, инвестиции, ГЧП
- Мультимодальные перевозки: проблемы рынка, пути развития
- Перемещение грузов через госграницу РФ и ТС: препятствия, решения
- Тарифное регулирование перевозок с учетом ВТО и ТС
- Возможности обновления парка подвижного состава



ПРИГЛАШЕНЫ К УЧАСТИЮ:

- Совет Федерации и ГосДума ФС РФ
- Минтранс РФ, подведомственные агентства и службы
- Минрегион РФ, Минэкономразвития РФ, Минпромторг РФ
- Росграница, ФТС, ФСТ, ФАС
- Руководители профильных ведомств субъектов РФ
- Диппредставительства иностранных государств
- Представители коммерческих и некоммерческих организаций





Conference Point 

Оператор конференции:
+7(812) 327-93-70
www.confspb.ru