

Методы и способы оценки качества подготовки водителей: российский и зарубежный опыт

Е. И. ЗАЙЦЕВА, исполнительный директор Ассоциации автомобильных школ г. Москвы



Согласно статистике, на 100 тыс. российских жителей приходится в 2–5 раз больше ДТП, чем в европейских государствах. Главной причиной такого положения дел, на наш взгляд, является низкий уровень проведения квалификационных экзаменов на право управления транспортным средством, что, в свою очередь, порождает несерьезное отношение к обучению и безответственное поведение на дороге.

Ежегодно в мире на дорогах гибнет почти 1 млн 200 тыс. человек, число травмированных приближается к 50 млн. Большинство ДТП с особо тяжкими последствиями происходит по вине водителей. При этом анализ российской статистики аварийности свидетельствует о непропорционально большой доле (в среднем 6–8% ежегодно), приходящейся на ДТП с участием начинающих водителей, чей стаж составляет не более 2 лет. Но было бы неверно объяснять это только плохой подготовкой водителей в автошколах.

В начале 2000-х гг. в странах Евросоюза была аналогичная статистика. Количественный пик аварий приходился на конец первого — начало второго года вождения, из чего делался вывод, что причина этих аварий — неопытность в сочетании с юношеской склонностью к риску, завышенная оценка собственных умений.

Стоит заметить, что в ЕС в принципе нет понятия «некачественная подготовка водителей», поскольку некачественно подготовленный кандидат в водители никогда не сможет стать водителем, а плохо обучающая автошкола долго не просуществует. За 10 лет Европа добилась потрясающих успехов в борьбе за безопасность на дорогах, снизив аварийность в разы. В России же до сих пор даже не предпринимаются попытки идти в правильном направлении, чтобы решить проблему.

Важнейшим фактором обеспечения безопасности дорожного движения является оценка качества подготовки водителей. Она должна проводиться на квалификационном экзамене по допуску к управлению транспортным средством. Возможно, если бы испытания

соответствовали реальным требованиям дорожной безопасности, результатом стало бы снижение количества ДТП.

Подготовка экзаменаторов

Качество проведения любого экзамена, в том числе на допуск к управлению транспортным средством, зависит прежде всего от профессионализма, компетентности и опыта экзаменатора. На сегодняшний день нет никаких требований, позволяющих отбирать в экзаменационные подразделения ГИБДД именно таких экзаменаторов. В Постановлении Правительства РФ от 15 декабря 1999 г. № 1396 «Об утверждении правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений» (часть II, «Требования к экзаменатору», п. 14, 15) говорится:

«14. Прием экзаменов осуществляет сотрудник Государственной инспекции не моложе 23 лет (далее именуется — экзаменатор).

15. Экзаменатор должен иметь:

- высшее или среднее специальное образование;
- водительское удостоверение на право управления транспортными средствами тех категорий, по которым будет проводиться практический экзамен;
- стаж управления транспортным средством не менее 3 лет».

В западных странах кандидаты в экзаменаторы проходят специальную подготовку, длящуюся от 6 месяцев (в Германии) до 2 лет (например, в Норвегии), сдают серьезный экзамен, и только после этого получают право на этот вид деятельности.

В России ничего подобного пока не практикуется. В предложенном недав-

но проекте Административного регламента МВД РФ по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений вопрос качества подготовки экзаменаторов вниманием обойден, при этом много говорится о применении сложных технических средств при проведении экзамена, а именно — о внедрении так называемых автоматизированных автодромов. Это можно было бы объяснить стремлением исключить из экзаменационной процедуры субъективный человеческий фактор (личность экзаменатора), если бы не был сохранен в прежнем виде порядок второго этапа экзамена по практическому вождению — в реальных городских условиях. Данный этап по-прежнему зависит от того самого субъективного человеческого фактора.

Методические проблемы

Наряду с профессионализмом экзаменатора на качество оценки кандидата в водители влияет методика приема экзамена. При обсуждении проблем дорожной безопасности на Европейской конференции министров транспорта, проходившей в 2002 г., отмечался такой методический недостаток, как направленность преподавания скорее на подготовку будущих водителей к экзамену по вождению, чем на подлинное теоретическое и практическое обучение безопасному вождению. Говорилось также о том, что программа подготовки водителей и экзаменационные тесты должны составлять единое целое, а само содержание экзамена по вождению — в должной мере обеспечивать дорожную безопасность.

Рекомендации конференции были учтены.

Сейчас ни в одной стране Евросоюза не принимают экзамены на автодромах, так как в искусственных условиях невозможно оценить правильность поведения будущего водителя и адекватность анализа им дорожной ситуации. Различного вида автодромы применяются лишь для имитации опасных дорожных ситуаций с повышенными



рисками, т. е. для так называемой контр-аварийной подготовки, которую, как правило, проходят водители, уже имеющие водительское удостоверение или получившие временное разрешение. В странах Востока (Южной Кореи, Японии), чей опыт предлагается использовать у нас, обучение на автодромах является одним из элементов многоступенчатой системы обучения и допуска водителей к дорожному движению. В российской интерпретации использование автодромов вне аналогичного контекста не работает на соответствующий результат.

В программе подготовки водителей в Германии есть обязательные часы обучения на трассах с интенсивным движением, в ночное время и в условиях плохой видимости. Такой подход основан на анализе статистики ДТП. Например, в темное время суток не только существенно повышается риск ДТП, но и сами они носят более серьезный характер: около 35 %, получающих травмы, и 50 %, гибнущих на дорогах, — жертвы аварий, произошедших именно в это время, хотя по численности ночной транспортный поток составляет лишь треть от общего транспортного потока. Недостаточная подготовленность водителей к управлению транспортным средством в подобных условиях усугубляет ситуацию. В директиве Евросоюза отмечается, что умение водителя ориентироваться в дорожной ситуации в темное время суток должна по возможности проверяться на экзамене. Кроме того, директива рекомендует часть экзамена (если это возможно) проводить на дорогах вне населенной зоны, на автомагистралях, а также на всех типах

городских дорог, включая городские магистрали.

В странах ЕС продолжительность экзамена в реальных дорожных условиях составляет от 45 мин до 1 ч. Так, в Латвии экзамен на категорию «В» продолжается 45 мин. На определенном участке кандидат в водители обязан продемонстрировать умение безопасно управлять автомобилем на скорости 90 км/ч.

В России экзамен в реальных дорожных условиях должен длиться всего 20 мин, но в действительности на каждого кандидата в водители отводится не более 10 мин. При этом в первую очередь на экзамене проверяется умение выполнять всевозможные виды парковки.

На правах новичков

Во многих странах введены системы поэтапной выдачи прав, что в комплексе с другими мерами привело к значительному сокращению числа ДТП. Данная мера направлена на то, чтобы предотвратить попадание молодых и неопытных водителей в условия вождения, сопряженные с особенно высоким риском аварийности.

До получения полноценных документов необходимо пройти несколько ступеней, при этом на начинающих водителей налагаются определенные ограничения, например по скорости. По мере накопления опыта эти ограничения снимаются и автоводителю предоставляются полноценные права.

В Германии была введена система повышения квалификации начинающих водителей, участие в которой являлось добровольным, но поощрялось и сти-

мулировалось различными льготами, например при покупке и страховании автомобиля.

Минимальный эффект

Развитые страны с высоким уровнем автомобилизации постоянно работают над решением проблем дорожной безопасности и находят достаточно эффективные пути их решения.

В России же чиновники, ответственные за реализацию ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», отrapпортовали, что количество ДТП снизилось. Но, сравнивая статистику сегодняшнего дня с данными 2004 г., мы можем убедиться, что снижение произошло всего на 4 %, а число пострадавших уменьшилось на 100 тыс., т. е. всего на 2 %! Кроме того, количество ДТП с особыми тяжкими последствиями в 2010 г. по сравнению с 2004 г. выросло на 18 %, а число раненых в ДТП — на 51 %.

Вероятно, нам стоит использовать позитивный европейский опыт, накопленный в данном направлении, а не продолжать утверждать, что у России свой уникальный путь развития, констатируя при этом, что каждый год в ДТП гибнут сотни тысяч человек.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дорожно-транспортные происшествия в России (2004 г.). Информационно-аналитический сборник МВД РФ. — М., 2005.
2. Ключевые рекомендации Европейской конференции министров транспорта по дорожной безопасности, 5 июня 2002 г.
3. Сводная резолюция о дорожном движении Экономического совета Организации Объединенных наций, 14 августа 2009 г.