

# Профессиональная подготовка водителей: опыт России и Европы



**В. В. Максимычев,**  
директор  
ФАУ «Отраслевой  
научно-методический  
центр»

От профессионализма людей, управляющих транспортными средствами, напрямую зависит безопасность дорожного движения. В свою очередь, уровень подготовки водителей во многом определяется тем, насколько эффективно организован учебный процесс в автошколах. К сожалению, статистика ДТП показывает, что отечественное образование в этой сфере пока оставляет желать лучшего. Сравнительный анализ европейской и российской систем подготовки водителей позволил выявить основные проблемы автошкол в России и определить пути их решения.

**С**тепень аварийности на дорогах общего пользования в России остается очень высокой. По официальной статистике Госавтоинспекции (ГИБДД) Российской Федерации, за 2013 г. произошло 204 068 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибло 27 025 чел.

К ДТП приводит совокупность неблагоприятных факторов, в том числе плохие дорожные условия; превышение скоростного режима; неудовлетворительное техническое состояние автомобиля; нарушение режима труда и отдыха водителя; пешеход, не знающий правил дорожного движения. Оценивать количество неблагоприят-

ных факторов и их опасность в данном месте в данный момент времени обязан именно водитель транспортного средства (ТС). По оценке экспертов, более 80 % всех ДТП происходит по вине водителей, когда они не могут просчитать последствия совокупности факторов [1]. Именно поэтому ключевым моментом в деле обеспечения безопасности дорожного движения является подготовка водителей. Насколько она важна, можно посмотреть на примере ситуации в Германии (рис. 1).

После того, как в 1970 г. в Германии количество погибших в ДТП достигло своего пика (19 500 чел.), государство реформировало систему подготовки



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

водителей, были введены ремни безопасности, повышены требования к обустройству дорог и приняты другие необходимые меры. К 1990 г. количество погибших составило 7 900 человек в год. После объединения Германии произошел скачок до 12 000 за счет статистики аварийности ГДР. Система подготовки водителей на территории ГДР была изменена, педагогический состав автошкол ГДР прошел переподготовку в объеме 140 часов и аттестацию на право дальнейшей работы. Количество погибших начало снижаться. В 2013 г. Германия потеряла в ДТП 3400 своих граждан.

**Стоимость обучения в автошколе**

Такого количества государственных и частных учебных заведений нет, наверное, ни в какой другой сфере подготовки кадров. В России до августа 2014 г. работало около 11 500 автошкол различных форм собственности, которые занимались подготовкой более 2,5 млн человек в год. Причем еще в 2010 г. автошкол было 8 500, но в результате либерализации лицензионного законодательства их число резко увеличилось. После 12 августа 2014 г. ситуация изменилась: был издан приказ Министерства образования РФ № 1408, который ввел в действие новые программы подготовки водителей ТС, автошколы начали проходить процедуру получения заключения ГИБДД на право работы по этим программам. Более трети автошкол на сегодня эту процедуру уже прошли и соответствующим образом скорректировали учебный процесс.

Цены на подготовку водителей самой массовой категории – «В» – даже в учебных заведениях одного региона могут отличаться в несколько раз. В Московской области получить свидетельство об окончании автошколы можно и за 15 000 руб., и за 54 500 руб. Основные затраты приходятся на практическое вождение в объеме 56 часов. Если взять за стоимость минимум 700 руб./ч практического вождения (сюда входят зарплата мастера производственного обучения вождению и эксплуатационные расходы на автомобиль, его амортизацию), то стоимость обучения уже должна составлять 39 200 руб. (сокращать учебное время недопустимо). К этой сумме следует прибавить стоимость часов теоретических занятий, зарплату административно-управленческого аппарата, затраты, связанные с эксплуатацией помещений, где проходит обучение, прибыль, нало-

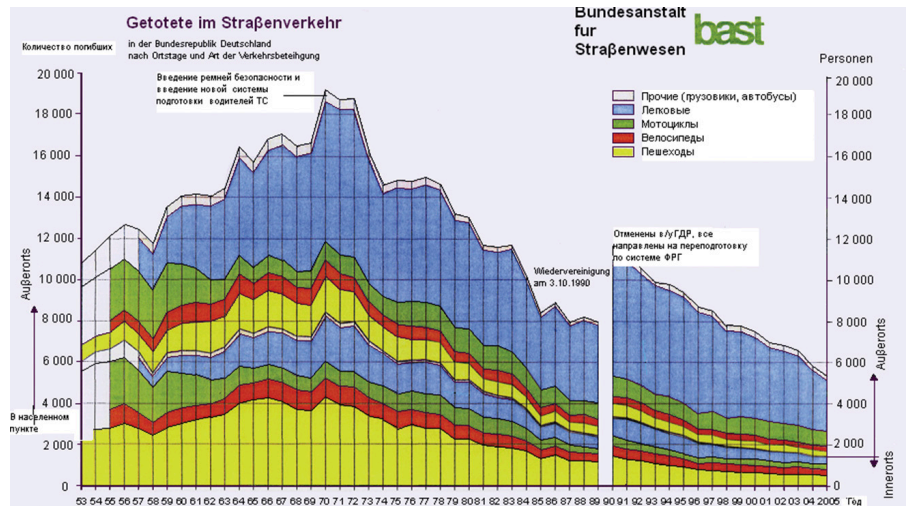


Рис. 1. Статистика ДТП в Германии

ги. В соответствии с приблизительным расчетом, приведенном в «Российской газете» 14 октября 2014 г., средняя цена подготовки водителя составляет 46 000 руб. Для справки, в Германии подготовка водителя категории «В» стоит в среднем около 1 700 евро, то есть примерно 136 000 руб. при 30–40 часах практики. Соответственно, контроль государства в этой сфере жизненно важен для всего общества. Плохо обученный водитель может стать причиной трагедии, касающейся не только его, но и окружающих.

**О государственном контроле**

Автошкола действует на основании лицензии на образовательную деятельность, выдаваемой государственными органами образования субъектов Российской Федерации. До сего дня получить таковую не составляло особого труда. Введенные с 12 августа 2014 г. новые программы подготовки водителей ТС содержат более жесткие требования к материально-технической базе автошколы и к учебному процессу. Как видим, роль государства усиливается, но не во всех аспектах контроля работы автошкол.

Госконтроль подготовки педагогических кадров автошкол в России пока отсутствует. Можно получить лицензию на подготовку мастеров производственного обучения вождению (МПОВ) и преподавателей, а затем выписывать эти удостоверения едва ли не всем желающим. По этой теме в Интернете можно найти массу предложений. Стоимость обучения – от 5 тыс. руб., срок подготовки – от двух дней. При этом официально утвержденных примерных программ подготовки нет, комиссия формируется

самим учебным заведением. К слову, в Европе удостоверение учителя по вождению выдает государственная межведомственная комиссия из трех человек, стоимость подготовки – более 25 тыс. евро, продолжительность – более 1200 часов. Экзамен очень строг. При двух установленных попытках его не могут сдать приблизительно 10–15 %.

Что такое педагог в автошколе? Это важнейшая составляющая образовательного процесса. От того, насколько он грамотен, профессионален, во многом зависит уровень выпускника автошколы, будущего участника дорожного движения.

Конечно, можно говорить, что право управления ТС выдают экзаменационные подразделения ГИБДД РФ, но это уже следующий аспект государственного контроля. Давайте рассмотрим его более подробно.

**Сдача экзаменов**

Экзамен на право управления ТС принимают специальные подразделения ГИБДД РФ. Он является итоговым после обучения в автошколе, хотя по программе подготовки водителей квалификацию присваивает экзаменационная комиссия автошколы. Эта система вызывает определенные вопросы.

Во-первых, экзамен для кандидата в водители бесплатен. Он входит в число государственных услуг, на которые выделяются бюджетные деньги. В каком объеме? Никто не считал реально затрачиваемое время экзаменатора, стоимость изготовления бланка водительского удостоверения, расходы на эксплуатацию здания, где проходят экзамены и др. Для сравнения: стои-

мость экзамена в Германии составляет 120 евро. Почему гражданин РФ, который по разным причинам никогда не будет водителем, не получает денежный эквивалент стоимости этой госуслуги? Мы все имеем равные права согласно Конституции РФ. Бесплатный экзамен приводит к тому, что выпускники автошкол, получив свидетельство об их окончании, начинают бесплатные тренировки в экзаменационных подразделениях ГИБДД РФ. Научно-исследовательский центр ГИБДД РФ проводит пример, когда гражданин приходил на экзамены 47 раз.

В 2013 г. было принято 8,5 млн экзаменов. Если бы экзамен стоил хотя бы 3 тыс. руб., государство получило бы 25 млрд руб. На эти деньги можно содержать службу экзаменаторов с достойной зарплатой и материально-техническим обеспечением, но самое главное, люди стали бы стремиться получить обеспеченное знаниями, навыками и умением свидетельство автошколы, а не просто документ, дающий право сдавать экзамены.

Следующий болевой момент – экзаменатор ГИБДД РФ. Экзаменатор не вправе отказать кандидату в водители, не сдавшему экзамен с первого раза, в последующих попытках. Количество тех, кто приходит на очередную попытку, растет, как снежный ком. Известно, что с первого раза сдают не более 30–40 % претендентов, но статистики по следующим попыткам нет. Трудно поверить, что человек, прочувшийся три месяца в школе и не сдавший экзамен с первого раза, потом за неделю полностью усваивает весь курс. Отметим, при этом обратившихся в суд на автошколу за некачественное обучение пока нет.

По действующей методике приема экзаменов, на одного экзаменуемого должно тратиться не менее 20 мин в городе. На экзамен в ГИБДД РФ приходит в день порой более 80 человек. Экзаменатор испытывает колоссальные эмоциональные и физические нагрузки. Объективность экзамена очень низкая. В Европе один экзаменатор в день может принять экзамены не более чем у восьми человек.

Сегодня свидетельство автошколы является ключом к дверям экзаменационных подразделений ГИБДД. В советское время количество экзаменационных попыток было ограничено до трех раз. Если человек не мог пройти испытание с третьего раза, он получал

в автошколе справку о дополнительном обучении. В Европе за это требуют деньги в сумме, равной стоимости экзамена, в пользу уполномоченной государством организации, которая проводит испытание. Там готовность выпускника определяет сама автошкола, поскольку большое число недавних приводит не только к потере деловой репутации, но и к особому вниманию со стороны контролирующих органов. Кроме того, в Европе очень развит постлицензионный контроль над качеством вождения выпускников. После того, как они сдают экзамены, в течение трех лет специальные органы могут проверять их книжки учета вождения, журналы и т. д. В России же упор сделан на предлицензионный контроль: получив лицензию на подготовку водителей, автошкола может работать без какого-либо надзора.

Еще одно отличие российской системы от европейской – это привязка выпускников к местной автошколе. В России гражданин может отучиться в автошколе одного региона, а сдавать экзамен в другом месте. Это зачастую связано с разницей в стоимости обучения. В ряде субъектов РФ она очень низкая: получив там свидетельство автошколы, люди сдают экзамен в ГИБДД по месту жительства. В Европе человек сдает экзамен только по месту нахождения автошколы, причем он должен проживать недалеко от автошколы не менее шести месяцев.

Кроме того, у европейцев четко построена система подготовки водителей: от простого к сложному. Категория «В» представляет собой своеобразный фундамент. Права остальных категорий человек получает, проходя переподготовку. В России можно изначально обучиться по любой категории.

С 2013 г. все страны Евросоюза работают по единым программам подготовки, принятым в Германии в 1998 г. Можно уверенно сказать, что система подготовки водителей ТС в Евросоюзе полностью унифицирована. Отдельной строкой стоят водители-профессионалы, те, кто работает по найму. Они проходят дополнительную подготовку.

### **О водителях-профессионалах**

В Европе существует директива Европарламента и Евросовета 2003/59/ЕС по вопросу базовой квалификации и периодической переподготовки водителей определенных средств автомобильного транспорта, занятых на пере-

возке товаров или пассажиров. Согласно этой директиве, каждый водитель, желающий работать по найму, обязан получить сертификат профессиональной компетентности (СПК) и отметку в водительском удостоверении под кодом «95». Он также должен пройти дополнительное профессиональное обучение в объеме 280 часов теории и 20 часов практики в специализированном центре контраварийной подготовки (их в Германии 54, в России – пока ни одного). Объем ускоренной системы получения базовой квалификации – 140 ч, практического вождения – 10 ч, переподготовка каждые 5 лет.

Водители-профессионалы обязаны владеть приемами оказания первой медицинской помощи, знать транспортное законодательство, в том числе относительно соблюдения режима труда и отдыха, правила пользования тахографом, крепления и размещения грузов. В России этого пока нет. В новых программах подготовки водителей ТС предусмотрено изучение некоторых тем, но не в тех объемах, которые приняты в Европе.

Согласно Трудовому Кодексу (ТК) РФ, работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональное обучение в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта. Прием работника на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится после обязательного предварительного медицинского осмотра в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области здравоохранения, и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта [2].

Если следовать ТК РФ, то дело остается за малым: порядок профотбора и профподготовки должен установить соответствующий федеральный орган исполнительной власти. Хотя в целях повышения уровня безопасности дорожного движения, снижения смерт-

## Кадры

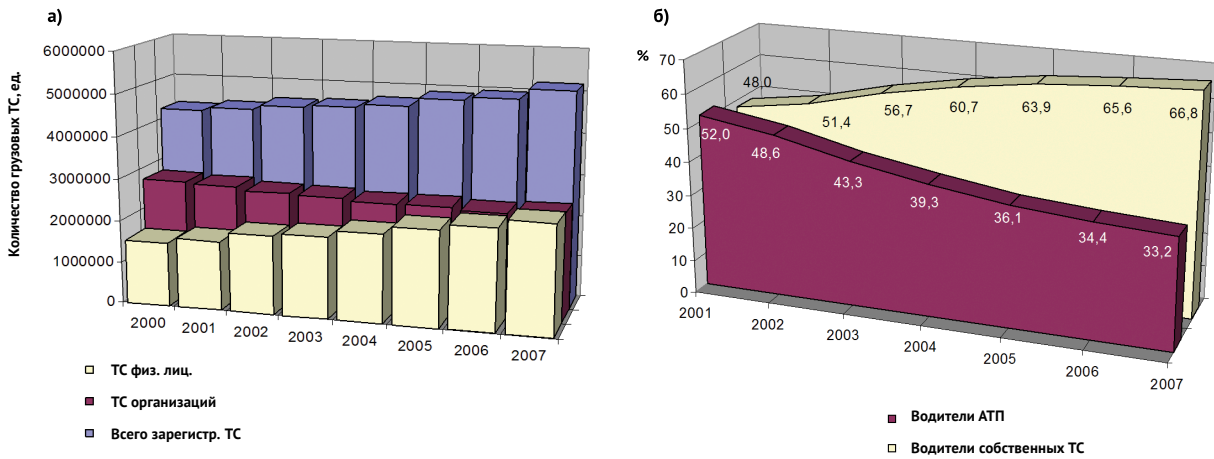


Рис. 2. Структура парка грузовых автомобилей (а) и соотношение ДТП, совершенных водителями-работниками АТП и водителями собственных грузовых ТС (по информации с сайта [www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru))

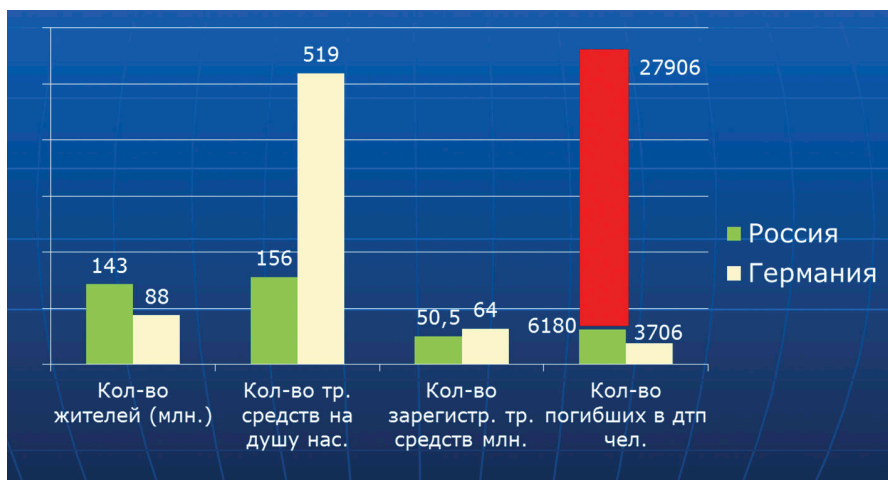


Рис. 3. Сравнительный анализ аварийности в России и Германии на автомобильном транспорте на 2013 г. (данные с сайтов [www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru), Россия, [www.adac.de](http://www.adac.de), Германия)

ности и интеграции с Европой России можно было бы ратифицировать данную директиву, и российские водители могли бы проходить подготовку для получения сертификата профессиональной компетенции (код «95») точно так же, как их европейские коллеги. Это тем более актуально, что Евросоюз разработал проект Хартии качества международных автомобильных грузовых перевозок в системе многосторонней квоты ЕКМТ. Документ носит рекомендательный характер, но те страны, кто его подпишет, обязаны будут соблюдать его требования. Одно из них: каждый водитель, работающий в сфере грузовых перевозок, должен иметь СПК, подтверждающий его квалификацию. Несложно догадаться, что перевозочная компания, водители которой сертифицированы, будет иметь существенное конкурентное преимущество.

Насколько водители-профессионалы, работающие в автотранспортных предприятиях (АТП), более ком-

петентны и реже становятся участниками ДТП по сравнению с «частниками», демонстрируют диаграммы на рис. 2.

Как видим, при равном количестве транспорта, зарегистрированного на физических и юридических лиц, частные лица совершают ДТП более чем в два раза чаще. Это следствие того, что у них, в отличие от АТП, нет своих служб безопасности движения, ежедневного медосмотра и т. д.

Следует отметить, что в России работает много водителей-иностранцев. Точных данных об их количестве в стране нет, однако в Санкт-Петербурге пассажирскими перевозками занимаются 12 тыс. мигрантов. В Москве и Московской области на грузовом и пассажирском транспорте их более 25 тыс. чел. В Екатеринбурге, по данным агентства «Уралконсалтинг», – более 80 % водителей. Об их профессиональном уровне можно судить по данным ГИБДД Санкт-Петербурга: из 286 иностранцев, пытавшихся сдать на права,

справились с задачей 26 человек, т. е. менее 10 %. Данный контингент, работающий по национальному водительскому удостоверению, часто использует поддельные документы. По информации пресс-службы Национального центрального бюро Интерпола РФ, на 1 августа 2012 г. были установлены многочисленные факты использования поддельных водительских удостоверений гражданами бывших союзных республик. У европейцев все проще: живешь в Европе, пользуешься автомобилем – пройди обучение в автошколе, сдай экзамен и получи водительское удостоверение Евросоюза, национальное удостоверение в зачет не принимается. Таким образом, Евросоюз обеспечивает безопасность своих граждан.

### В заключение

Только жесткий контроль государства во всем, что связано с качеством подготовки водителей, привел к тому, что Германия теряет на порядок меньше своих граждан, чем Россия, хотя количество зарегистрированных автомобилей там на порядок больше (рис. 3). Если бы в России уровень обеспечения безопасности дорожного движения был, как в Германии, страна теряла бы в ДТП не 27 000, а чуть больше 6 000 человек в год. К такому показателю может привести только совместная работа государства и общества. Для этого у России есть все возможности. ■

### Литература

- Нурғалиев Р. Г. Тревожные будни дорог // Рос. газ. Федеральный выпуск. 2009. 23 сент. № 5002 (178). URL: <http://www.rg.ru/2009/09/23/nurgaliev.html> (дата обращения 25.08.2014).
- Трудовой Кодекс РФ. Ст. 328.