

УДК 342.5
ББК 64.300

К ВОПРОСУ О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ

С. В. Полякова

ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный университет» (НИУ), Челябинск, Россия

В статье рассматривается ретроспективный анализ вопроса подготовки водителей и их допуска к управлению транспортными средствами, который свидетельствует о том, что органы государственной власти всегда стремились к упорядочению данного процесса. Тенденции современного развития общества, экономики, техники качественно изменяют дорожное движение и требуют постоянного совершенствования уровня подготовки водителей, их нацеленности на безопасное вождение транспортного средства. Необходима разработка современных превентивных технологий и внедрения эффективных программ подготовки водителей с целью снижения дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Ключевые слова: *подготовка водителей, безопасность дорожного движения.*

Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. «Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети. Ежедневно в РФ в результате ДТП погибают и получают ранения свыше 275 человек. Эти обстоятельства во всех странах мира приводят к повышенному интересу обеспечения безопасности участников дорожного движения» [6. С. 38] и к вопросам совершенствования подготовки водителей. В настоящее время в России осуществляется реализация Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее — Программа) [2], целью которой является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 г. на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 г. В Программе сформулирован и определен ряд задач, одна из которых — повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Ретроспективный анализ вопроса подготовки водителей и их допуска к управлению транспортными средствами свидетельствует о том, что органы государственной власти всегда стремились к упорядочению процесса автомобилизации общества и обеспечению безопасности.

Первыми в мире водительскими правами (известными на данный момент) стала «справка

о способности управлять транспортным средством с механическим мотором», врученная префектом полиции Парижа Луи Лепином 14 августа 1893 г. одному французскому автомобилисту. Тогда подобные справки выдавались без каких-либо экзаменов, для их получения кандидат был должен лишь продемонстрировать умение управлять собственным автомобилем.

В России история автомобиля, как и история происхождения «водительского удостоверения», насчитывает более 116 лет. С появлением первых автомобилей в городах Российской империи власти сразу же озаботились разработкой правил дорожного движения. Уже 11 сентября 1896 г. министр путей сообщения подписал постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства Путь сообщения в самодвижущихся экипажах».

На основе этого документа 25 июня 1900 г. городская Дума Санкт-Петербурга утвердила обязательное постановление «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях». Постановлением вводился ряд требований, обязательных к исполнению (медицинское освидетельствование водителей; ежегодный технический осмотр автомобилей и др.). Вождение автомобиля разрешалось с 17 лет, а управление общественным транспортом (омнибусами) — с 21 года. Вводилось ограничение скорости передвижения по улицам города — 12 верст в час (приблизительно 13 км/ч).

В октябре 1909 г. Россия в числе 12 государств подписала Международную конвенцию Парижской конференции по урегулированию

автомобильного движения, которая выработала «Общие правила езды по дорогам на автомобилях». Конвенцией вводился возрастной ценз на управление автомобилем — 18 лет, регулировались правила обгона, проезда перекрестков и т. д. В 1911 г. в России вступают в силу правила «О безопасности движения по улицам», регулирующие взаимоотношения участников движения (не только автомобилистов) и полиции.

Полиция обладала довольно жесткой системой карательных мер против нарушителей правил дорожного движения. Автомобилист, нарушивший правила в первый раз, наказывался штрафом до 100 рублей, второй раз — арестом на две недели (но бывало и больше), третий — лишением права вождения автомобиля. Поэтому подготовке квалифицированных водителей уделялось большое внимание. В 1914 г. было принято «Обязательное постановление об испытании и регистрации шоферов при Городской Управе».

Первые курсы водителей открыл в 1908 г. А. М. Фокин, известный спортсмен, владелец крупного магазина по продаже автомобилей и гаража при нем. На курсах обучали не только вождению автомобиля, но и ремонту. В 1909 г. эти курсы были закрыты. В 1910 г. при первых Санкт-Петербургских политехнических курсах была открыта школа шоферов «Аутотехникум». Школа была организована по образцу подобных заведений Германии. Прием в школу осуществлялся с 17 лет, проводились ежедневные теоретические и практические занятия. Обучение было платное и длилось от 2 до 5 месяцев. К 1917 г. в Санкт-Петербурге действовало 6 автомобильных школ и курсов.

В 1909 г. Россия присоединилась к международной «Конвенции о передвижении автомобилей». На всей территории России была введена принятая за рубежом форма водительского документа. В советский период с набирающей темпы автомобилизацией России (и СССР) водительское удостоверение и право на вождение транспортным средством имеют свою историю. В 1923 г. Совет Народных Комиссаров утвердил «Свидетельство на право управления экипажем», которое имело три категории. Высшая категория предполагала стаж вождения не менее шести лет, а также умение отремонтировать автомобиль. Новые документы имели различную форму и выдавались местной администрацией. Данная практика вызывала критику, так как свидетельства, выданные в Самаре, например, не признавались

в других городах. С 1936 г. «водительские удостоверения», которые имели новое название — «Удостоверение шофера» и единую форму, стали выдавать органы внутренних дел (ОВД). С увеличением автомобильного транспорта разных видов (легковой, грузовой автомобиль; городской, строительно-дорожный транспорт) увеличилось количество ДТП, в том числе по вине водителей, что повлекло за собой новые законодательные меры. В 1956 г. Постановлением Совета Министров РСФСР № 382 от 24 мая 1956 года Госавтоинспекции Управления милиции МВД РСФСР предоставлено право лишать водительского удостоверения сроком до 1 года.

В Положении о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта от 6 июля 1964 г. № 840 в п. 2 устанавливаются следующие категории водителей: автомобиля, мотоцикла, мотоколяски, мопеда, трамвая, троллейбуса. Также в п. 2 Положения сказано, что водитель может быть профессионалом или любителем. В зависимости от теоретических знаний, практических навыков вождения и стажа работы водители (профессионалы) могли иметь квалификацию:

- водитель автомобиля третьего (3) класса;
- водитель автомобиля второго (2) класса;
- водитель автомобиля первого (1) класса [4].

В 1968 г. СССР присоединился к Международной Венской конвенции о дорожном движении, позднее, в 1971 г., конвенция была дополнена в Женеве, и в стране впервые появилось международное водительское удостоверение. С 70-х гг. появляется пять категорий водительских прав, каждая из которых обозначала право на управление определенным видом транспортных средств.

Далее ретроспективный экскурс указывает нам на Постановление Госкомтруда СССР, Секретариата ВЦСПС от 17.08.1976 № 235/18 «Об утверждении квалификационных характеристик профессий водителей автотранспорта и городского электротранспорта».

Квалификация третьего, второго и первого классов могла быть присвоена водителям автомобилей, трамваев и троллейбусов, которые прошли подготовку или переподготовку в учебном заведении по единым программам, утвержденным в установленном порядке, и получили водительское удостоверение с отметкой, дающей право управления определенными категориями транспортных средств («В», «С», «Д», «Е», трамваем или троллейбусом) (ст. 1. Постановления).

Это показывает, что появились знакомые нам категории с буквенными обозначениями.

Порядок выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами различных категорий в этот период определяется Положением, утвержденным Приказом Министерства внутренних дел СССР от 13 февраля 1976 г. № 40.

Обучение водителей осуществлялось в соответствии с Единой программой подготовки водителей автомобилей первого, второго и третьего классов, а также Положением «О порядке подготовки и повышения квалификации водителей автомобилей», которые разрабатываются и утверждаются Государственным комитетом Совета Министров СССР по профессионально-техническому образованию в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 29 ноября 1967 г. № 1092.

В настоящее время в соответствии со ст. 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями) самый ранний возраст получения водительских прав — 16 лет для категории «М» и подкатегории «А1». Права категорий «А», «В», «С» и подкатегорий «В1», «С1» могут получить совершеннолетние граждане. По достижении возраста 20 лет выдаются водительские удостоверения категорий «D», «Тm», «Тb» и подкатегории «D1». Лица, достигшие семнадцатилетнего возраста, допускаются к сдаче экзамена на вождение транспортным средством категорий «В» и «С».

По сравнению со старой редакцией закона «О безопасности дорожного движения» с этого момента для управления мопедом требуются права любой категории или специальные права категории «М». Эта категория разместилась на оборотной стороне водительского удостоверения наряду с такими категориями, как «Тm» — трамвай и «Тb» — троллейбусы и подкатегориями «Тm» — трамвай и «Тb» — троллейбусы. Также появились подкатегории «А1» — легкие мотоциклы с объемом двигателя до 125 кубических сантиметров, «В1» — квадрициклы и трициклы, «С1» — грузовики до 7,5 тонны, «D1» — автобусы до 16 мест, «С1Е» и «D1Е» для управления машинами соответствующих подкатегорий с прицепом.

С 2011 г. в России выдаются пластиковые водительские удостоверения в розовом цвете размером 54×86 мм. Срок действия водительских прав РФ — 10 лет. Они имеют «штрихкод», благодаря

которому инспектор ГИБДД может быстро получить информацию об истории транспортного средства.

Согласно Федеральному закону от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О безопасности дорожного движения” и КоАП» [1] (с изменениями и дополнениями) для получения водительских прав будущие водители должны пройти профессиональное обучение в специальных учреждениях по утвержденным программам.

Обучение проводится в соответствии с Приказом Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 9 июля 2014 г., регистрационный № 33026), утверждены примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

За последние двадцать лет мощный социально-экономический импульс изменил ряд факторов, связанных с высоким уровнем автомобилизации в нашей стране, ее более высоким техническим оснащением, а также с изменением контингента обучающихся по возрастным, гендерным, образовательным и статусным характеристикам, что требует серьезных изменений в сформировавшейся образовательной системе подготовки водителей. Известно, что наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий совершается начинающими водителями со стажем вождения до трех лет.

Автошкола — это учебное заведение, осуществляющее подготовку начального профессионального образования по профессии «водитель транспортного средства определенной категории». Ежегодно в России проходят подготовку около 2 млн водителей. И примерно около 1 млн водителей ежегодно лишаются прав на вождение транспортного средства.

Так как наибольшее количество ДТП совершается начинающими водителями, анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что одной из причин аварийности среди них является низкий уровень подготовки, который связан с несоответствием материально-технической базы образовательных учреждений предъявляемым требованиям или ее неэффективным использо-

ванием, недостаточной квалификацией преподавательского состава, невыполнением в полном объеме программ обучения.

Анализируя систему подготовки водителей в автошколах России и отношение к ее качеству, ряд исследователей из разных сфер научного знания (техническая, педагогическая, психологическая, медицинская и др.) выделяют существенные недостатки в обучении, которые впоследствии отражаются на такой сверхвысокой аварийности на дорогах.

В педагогических исследованиях подготовки водителей указывается, что в процессе обучения не применяются современные педагогические инновации, когда у слушателей должны быть задействованы все виды получения информации (визуальные, аудиальные, кинестетические); не учитываются возрастные особенности обучающихся; не применяются педагогические технологии поэтапного формирования знаний; процесс обучения осуществляется некомпетентными «преподавателями» [8. С. 11].

В психологических исследованиях, посвященных изучению «человеческого фактора» и влиянию психологических установок у начинающих водителей на безопасное или рискованное вождение автотранспортного средства, установлено, что на первый план выходят сложившиеся устойчивые отрицательные психологические качества — склонность к необоснованному риску, виктимное поведение, легкомыслие, неумение предвидеть и просчитывать сложные ситуации, и прежде всего психологическая установка на нарушение правил дорожного движения и пренебрежительное отношение к другим участникам этого движения [5. С. 3–12]. Данные фактические характеристики поведения указывают на личностную социально-психологическую незрелость: человек управляет автомобилем так, как он живет. Сложившиеся отрицательные поведенческие стереотипы изменить очень сложно, но можно. Именно для таких «ненадежных водителей» на дорогах применяются «лежачие полицейские» (для снижения скорости), «эффект психологического присутствия полицейского» (аппаратура слежения за нарушением ПДД) и т. п. Процесс обучения должен быть направлен на выработку «социально полезных стереотипов» безопасного вождения на дорогах, на формирование более высокого уровня правосознания.

На данный момент, как уже указывалось выше, подготовка водителей осуществляется в соответ-

ствии с Приказом Минобрнауки России «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [3]. Программа включает три основных модуля — базовый, специализированный и профессиональный. Базовый модуль включает следующие дисциплины: «Основы законодательства в сфере дорожного движения», «Психофизиологические основы деятельности водителя», «Основы управления транспортными средствами» и «Первая помощь при дорожно-транспортных происшествиях».

Базовый модуль изучают в обязательном порядке все кандидаты в водители, именно в нем необходимо расставить приоритеты. В обеспечении безопасности дорожного движения многое зависит от правосознания водителя. Необходимо создать условия, используя современные методы и средства, для формирования общественно значимых стереотипов дорожно-транспортной культуры, социально-психологических установок на безопасное вождение, так как большинство обучающихся являются носителями обыденного правосознания на основе жизненного опыта, которое складывается под влиянием повседневного «правового и культурного нигилизма», стереотипных образцов отрицательных моделей поведения «на дороге».

Обращение к значительному опыту зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации показывает, что наиболее успешным является не только правовая регламентация безопасности дорожного движения, но именно изменение отношения всех его участников к соблюдению правил безопасности, что ведет и к изменению реального поведения на дорогах. «Несомненно, что зарубежный опыт содержит много элементов, которые могут оказаться полезными» [7. С. 41] в подготовке водителей.

Тенденции современного развития общества, экономики, техники качественно изменяют дорожное движение и требуют постоянного совершенствования уровня подготовки водителей, их нацеленности на безопасное вождение транспортного средства. Совершенствование содержательной части программ подготовки водителей, правильная расстановка приоритетов должны способствовать формированию у водителей более высокого уровня правосознания, общественно ценных психологических установок, содействовать стремлению лучше знать ПДД, нацеливать на безопасное управление транспортным

средством и повышение транспортной культуры. Необходима разработка современных превентивных технологий и внедрения эффективных программ подготовки водителей с целью снижения дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Список литературы

1. О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и КоАП : федер. закон от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 19. – Ст. 2319.
2. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 41.
3. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий : приказ Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408 // Рос. газ. – 2014. – 1 авг.
4. Положение о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электро-транспорта от 6 июля 1964 г. № 840 // Справ. госавтоинспектора. – 1965. – С. 163.
5. *Борисова, С. Е.* Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения / С. Е. Борисова // Психология и право. – 2011. – № 4. – С. 3–12.
6. *Майоров, В. И.* К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Транспорт. право. – 2009. – № 4. – С. 38.
7. *Майоров, В. И.* О нормативно-правовом регулировании деятельности полиции / В. И. Майоров // Полицейс. право. – 2005. – № 1. – С. 41.
8. *Филатова, О. Н.* Профессиональная подготовка будущих водителей в автошколе : автореф. дис. ... канд. пед. наук / О. Н. Филатова. – Н. Новгород, 2009. – 20 с.

Сведения об авторе

Полякова Светлана Владимировна — преподаватель кафедры управления и права Южно-Уральского государственного университета, Челябинск, Россия. vip.polyakovasv@mail.ru

Bulletin of Chelyabinsk State University.
2015. No. 17 (372). Law. Issue 43. Pp. 52–57.

TO A QUESTION OF DRIVER TRAINING

S.V. Polyakova

South Ural State University, Chelyabinsk, Russia. vip.polyakovasv@mail.ru

The article deals with a retrospective analysis of driver training and fitness to drive vehicles, which indicates that the authorities have always sought to streamline the process. Modern trends of development of society, economy, technology qualitatively change the traffic and require continuous improvement level of training their focus on safe driving of the vehicle. Require the development of modern preventive technologies and implementation of effective training programs for drivers to reduce traffic accidents and their consequences.

Keywords: *driver training, road safety*

References

1. [“About traffic safety” and the Administrative Code”. The federal law of 7 May, 2013, no. 92-FZ]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii* [Collection of the legislation of the Russian Federation], 2013, no. 19, art. 2319. (In Russ.).
2. [“About the federal target program “Increase of Traffic Safety in 2013–2020”. The resolution of the Government of the Russian Federation of 03 October, 2013, no. 864]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii* [Collection of the legislation of the Russian Federation], 2013, no. 41. (In Russ.).

3. [“About the statement approximate programs of a vocational education of drivers of vehicles of the corresponding categories and subcategories”. The order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation of 26 December, 2013, no. 1408]. *Rossijskaja gazeta* [Russian newspaper], 2014, 1 August. (In Russ.).

4. [The provision on an order of assignment of qualification of the driver of motor transport and city electro-transport of 06 July, 1964, no. 840]. *Spravochnik gosavtoinspektora* [The Reference book of a gosavtoinspetor], 1965. 163 p. (In Russ.).

5. Borisova S.E. Vlijanie psihologicheskikh ustanovok voditelej na bezopasnost' dorozhnogo dvizhenija [Influence of mental sets of drivers on traffic safety]. *Psihologija i prava* [Psychology and law], 2011, no. 4, pp. 3–12. (In Russ.).

6. Majorov V.I. K voprosu o bezopasnosti v sfere dorozhnogo dvizhenija [To a question of safety in the sphere of traffic]. *Transportnoe pravo* [Transport law], 2009, no. 4, 38 p. (In Russ.).

7. Majorov V.I. O normativno-pravovom regulirovanii dejatel'nosti policii [About standard and legal regulation of activity of police]. *Policejskoe pravo* [Police right], 2005, no. 1, 41 p. (In Russ.).

8. Filatova O.N. *Professional'naja podgotovka budushhih voditelej v avtoshkole: avtoref. dis. ... kand. ped. nauk* [Vocational training of future drivers in driving school. Abstract of thesis]. Nizhnij Novgorod, 2009. 20 p. (In Russ.).