

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ БУДУЩИХ И ДЕЙСТВУЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сарымсаков Бакытбек Ашимбекович, к.т.н., доцент кафедры “Организация перевозок и безопасность движения” КГТУ им. И. Раззакова, Кыргызстан, 720044, г. Бишкек, пр. Мира 66, e-mail: basarymsakov@mail.ru

Байжигитов Эламан Байжигитович, инженер кафедры “Организация перевозок и безопасность движения” КГТУ им. Раззакова, Кыргызстан, 720044, г. Бишкек, пр. Мира 66, e-mail: ely-man@mail.ru

Аннотация. Целью данной статьи является анализ совершенствования системы подготовки будущих и действующих водителей за счет введения: в отношении преподавателей и инструкторов автошкол обязательного лицензирования; бальной системы наказания нарушителей ПДД; штрафных санкций в отношении автошкол; ассоциаций автошкол на территории Кыргызстана.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, автошкола, инструктор и преподаватель автошколы, ассоциация автошкол.

IMPROVING THE SYSTEM OF TRAINING FUTURE AND CURRENT DRIVERS AS ONE OF THE FACTORS FOR IMPROVING ROAD SAFETY

Sarymsakov Bakytbek Ashimbekovich, PhD (Engineering) science, Associate Professor of the department "Organization of transportation and traffic safety" KSTU I. Razzakov, Kyrgyzstan, 720044 c. Bishkek, pr. Mira 66, e-mail: basarymsakov@mail.ru

Annotation. The purpose of this article is to analyze the improvement of the training system for future and current drivers through the introduction of compulsory licensing for drivers and instructors of driving schools, the penal system for infringing traffic rules, penalties for driving schools, the creation and development of the functions of associations driving schools in Kyrgyzstan.

Key words: road safety, traffic rules, driving school, instructor and lector of a driving school, association of driving schools.

Ежегодно на дорогах Республики происходят свыше 10 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут свыше 1 тыс. людей и получают ранения различной степени тяжести более 10 тыс. человек. Это действительно устрашающая статистика для государства с шести миллионным населением. Порою читая сводки новостей, приходишь в ужас от происходящего. Так, 2 февраля 2017 года автомобиль Субару двигался по пр. Ч. Айтматова в южном направлении. За рулем автомобиля находилась 18-летняя девушка с ней в салоне были ещё двое молодых людей. Автомобиль вылетел с обочины и врезался в дерево. Все пассажиры скончались на месте, не приходя в сознание. Очевидцы сообщают, что автомобиль двигался со скоростью около 200 км/ч. После ДТП автомобиль разорвало на 3 части, и осколки разлетелись в радиусе 50 метров [1].



Рис.1 ДТП унесшее жизнь 3 подростков

Обвинения после данного происшествия посыпались в адрес родителей водителя. Несомненно, их вина в этом тоже есть. Но к ответственности привлекать их никто не собирается. И делать этого конечно же нельзя. Но все-таки виновников в подобных происшествиях находить необходимо. Виновными в подобных происшествиях можно считать автошколы, которые к сожалению, не привлекаются к ответственности выпуская не совсем подготовленных водителей. Сотрудники патрульной милиции также считают, что немалая доля ДТП происходит за-за неопытных водителей, вновь получивших водительское удостоверение [2].

Проверка антимонопольным агентством КР автошкол показала, что на занятиях присутствует 50% обучающихся, а в некоторых школах 40%. Техническое оснащение классов также не соответствуют требованиям, предъявляемым к автошколам обучающим навыкам вождения. Только в одной школе оказался специальный зал для практики, где показывают, из каких частей и агрегатов состоят автомобили и как производить их элементарный ремонт [2].

Преподают дисциплины в автошколах в основном по совместительству, что также отражается на качестве подготовки водителей. Вместе с тем, преподавателем может стать человек с высшим или средним педагогическим образованием либо с высшим или средним образованием по автомобильному профилю, но встречаются также преподаватели не совсем с соответствующим образованием. Стоит отметить что водительскому удостоверению потенциального инструктора должно быть не менее трех лет. Но к сожалению, владеет ли достаточными знаниями, не потерялся ли навык вождения у инструкторов автошкол никто не проверяет. Естественно, перечисленные выше замечания снижают качество обучения в автошколах что отражается в целом на безопасности дорожного движения. Поэтому необходимо вводить обязательное лицензирование с проведением переаттестации каждые 3-5 лет как преподавателей, так и инструкторов автошкол.

Введение крупных штрафных санкций в отношении автошколы в случае возникновения ДТП, в котором виновен выпускник автошколы после получения им водительского удостоверения в первые два года, позволит повысить качество обучения и ответственность автошкол, их преподавателей и инструкторов перед обществом и законом.

Если обратиться к зарубежному опыту, то можно видеть, что преподавателем автошколы можно стать только после обязательного специального обучения, которое ведет ассоциация. Во всех европейских странах предусмотрены также периодические курсы повышения квалификации преподавателей, которые организуют и проводят ассоциации. [3].

Ассоциации автошкол возникли по причине необходимости объединения усилий этого вида деятельности для защиты и лоббирования профессиональных интересов автошкол в органах государственного регулирования, установления правил добросовестной конкуренции в этом секторе рынка и налаживания более простого и свободного обмена профессиональной информацией, передовым опытом и наработками. История национальных ассоциаций насчитывает: в Германии около 60 лет, в Норвегии более 50 лет, в Швеции около 40 лет. Обучение осуществляется по программам которые разработаны ассоциациями и утвержденные государственным уполномоченным органом. Кандидаты в водители, как правило, выбирают автошколы, являющиеся членами какой-либо региональной или общенациональной ассоциации, что является определённой гарантией качества подготовки так как показатели работы автошкол периодически открыто публикуются ассоциациями или размещаются на их сайтах [4]. Поэтому создание, и разработка функций ассоциаций автошкол на территории Кыргызстана является важнейшей необходимостью для повышения качества обучения и в целом безопасности дорожного движения.

Передовым опытом также является введение 2-х уровневой системы выдачи водительских удостоверений. После успешной сдачи экзамена водитель получает права на вождения транспортного средства имеющее ограниченный срок действия. Если в течении двух лет водителем не было совершено серьезных нарушений правил дорожного движения (превышение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора, вождение в состоянии алкогольного опьянения, ДТП в котором было доказана вина новоиспеченного водителя и др.), временное удостоверение будет заменено на постоянное. В случае совершения таких нарушений водитель должен полностью пройти повторное обучение и еще раз сдать экзамены.

Внедрение балльной системы по фиксированию нарушений правил дорожного движения также является передовым опытом зарубежных стран. Так в Германии помимо начисления денежных штрафов, также начисляются баллы. Водитель набравший 18 баллов не допускается к управлению автомобилем, то есть, водительское удостоверение у таких водителей изымается. К управлению автомобилем они будут допущены только по прошествии двух лет. Досрочно сократить количество набранных баллов возможно путем посещения семинара, посвященного пропаганде безопасности дорожного движения [4]. Ниже приведена таблица основных штрафных санкций за нарушения ПДД в Германии.

Таблица 1

Каталог основных штрафных санкций за нарушения ПДД в Германии

Превышение скоростного режима в населенных пунктах (50 км/ч, а также в зоне 30 км/ч)	Сумма денежного штрафа, евро	Количество баллов/срок изъятия, мес.
до 10 км/ч	15	
11-15 км/ч	25	
16-20 км/ч	35	
21-25 км/ч	80	1
26-30 км/ч	100	3
31-40 км/ч	160	3/1
41-50 км/ч	200	4/1
51-60 км/ч	280	4/2
61-70 км/ч	480	4/3
свыше 75 км/ч	680	4/3

*Лишение водительских прав предписывается в том случае, если в течение одного года были зафиксированы превышения скорости общей суммой более чем 25 км/ч.
*Лишение водительских прав возможно в случае, если нарушение скоростного режима происходит в третий раз.

Проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора	Сумма денежного штрафа, евро	Количество баллов/срок изъятия, мес.
В течение 1 сек. после включение запрещающего сигнала, в отсутствие зеленой стрелки	90	3
с риском ДТП	200	4/1
с нанесением материального ущерба	240	4/1
Дольше чем 1 сек.	200	4/1
с риском ДТП	320	4/1
с нанесением материального ущерба	360	4/1
Употребление алкоголя и наркотических средств	Сумма денежного штрафа, евро	Количество баллов/срок изъятия, мес.
От 0,5 промилле	500	4/1
при обнаружения алкоголя в крови во второй раз	1000	4/3
при обнаружения алкоголя в крови более 2 раз	1500	4/3
От 1,1 промилле	Крупный денежный штраф или лишение свободы	7/от 6 мес. до 5 лет

Вместе с тем, внедрение бальной системы нарушения ПДД может привести к усилению коррупционной составляющей в органах управления патрульной милиции. Поэтому необходима последовательная работа с сотрудниками патрульной милиции, а также внедрение камер видео фиксации нарушений ПДД.

Несомненно, совершенствование системы подготовки водителей в автошколах Республики является важнейшим фактором повышения безопасности дорожного движения. К сожалению наша страна занимает предпоследнее место по аварийности среди стран Европейского региона ВОЗ по смертности на 100 тыс. населения [5]. В связи с этим принятие и реализация конкретных шагов в сторону повышения безопасности дорожного движения является острой необходимостью.

Заключение и рекомендации

КГТУ им. И. Раззакова может послужить образовательной базой повышения квалификации преподавателей и инструкторов автошкол. Попытка создания курсов на добровольной основе для преподавателей автошкол с выдачей сертификата уже была, но в связи с необязательностью прохождения не получила своего развития. На базе университета возможно создание тренингов по пропаганде безопасности дорожного движения для нарушителей ПДД. Но внедрение таких мероприятий требует введение бальной системы ПДД.

Существует годами наработанный опыт зарубежных стран с передовой автомобилизацией. Необходимо перенимать и внедрять в законодательство Кыргызской Республики и в учебный процесс образовательных структур реально работающие принципы на всей территории страны. А именно:

1. Введение лицензирования и перееаттестации каждые 3-5 лет преподавателей и инструкторов автошкол Кыргызстана.
2. Введение штрафных санкций в отношении автошкол в случае возникновения ДТП, виновником которого является выпускник данной автошколы.
3. Создание и разработка функций ассоциаций содействующие повышению безопасности дорожного движения, процесса качества подготовки водителей автотранспортных средств. Оказание помощи членам ассоциации:

- в организации информационного взаимодействия между членами ассоциации и органами государственной власти;
 - в налаживании связей между организациями, осуществляющими деятельность по подготовке водителей автотранспортных средств;
 - в представительстве интересов членов ассоциации в органах государственной власти и иных организациях;
 - в защите законных интересов членов ассоциации.
4. Разработка и внедрение бальной системы наказания водителей, нарушающих правила дорожного движения. В своей основе данное мероприятие будет направлено на водителей систематически нарушающие ПДД.

Перечисленные мероприятия носят законодательный характер и не требуют колоссальных финансовых вложений в дорожную инфраструктуру, а требуют затрат в большей степени интеллектуальных возможностей и политической волеизъявление государственных структур.

Список литературы

1. Куренев Г. – В ДТП около ВДНХ погибли три человека. Среди них школьник. [Электронный ресурс]. – 2017. – режим доступа: http://www.vb.kg/doc/354784_v_dtp_okolo_vdnh_pogibli_tri_cheloveka_sredi_nih_shkolnik.html
2. Чермашев Б. - Большинство автошкол Кыргызстана не отвечают требованиям подготовки водителей. [Электронный ресурс]. – 2017. – режим доступа: <http://24.kz/ru/news/in-the-world/item/157793-bolshinstvo-avtoshkol-kyrgyzstana-ne-otvechavut-trebovaniyam-podgotovki-voditelej>
3. Система подготовки водителей в Европе. [Электронный ресурс]. – 2017. – режим доступа: <https://sites.google.com/site/avtoinstruktor54/a-kak-u-nih>
4. Структура регулирования системы подготовки водителей и приема экзаменов. [Электронный ресурс]. – 2017. – режим доступа: <http://v-nsk.ru/2017/02/26/sistema-podgotovki-voditeley-v-evrope/>
5. Сарымсаков Б.А. Состояние безопасности дорожного движения в мире и в Кыргызстане. Пути снижения дорожно-транспортного травматизма / Т.Ы. Маткеримов, Б.А. Сарымсаков, Э.А. Тагаева // Журнал Известия КГТУ им. И. Раззакова. – 2016. №3 (39). ч-2. – С. 24-30