

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова**

**СОВРЕМЕННАЯ СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ
ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*Методические (практические) рекомендации
(для обучающихся)*

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2023**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
С60

Авторы:

канд. юрид. наук, доц. Ф.Н. Зейналов,
И.С. Михалева, С.Л. Паньков,
Л.Н. Коротаев

С60 Современная система подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации: Методические (практические) рекомендации (для обучающихся) / Ф.Н. Зейналов, И.С. Михалева, С.Л. Паньков [и др.]. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023. – 46 с.

Методические (практические) рекомендации (для обучающихся) направлены на проведение комплексного анализа действующего законодательства, регулирующего основы и порядок подготовки водителей транспортных средств образовательными организациями, а так же необходимость раскрыть способы и возможности совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации. Нацелено на усвоение основных положений нормативных правовых актов, регламентирующих изучаемую деятельность структурных подразделений ГИБДД МВД России, а так же образовательных организаций по подготовке водителей транспортных средств. Изучение методических (практических) рекомендаций помогает обеспечить знание обучающихся правовых норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в вопросах подготовки водителей транспортных средств.

Для обучающихся и слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Система подготовки водителей транспортных средств: общетеоретический аспект.....	8
1.1. Исторические аспекты системы подготовки водителей транспортных средств.....	8
1.2. Нормативные правовые основы и требования к системе подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации.....	13
1.3. Зарубежный опыт подготовки водителей транспортных средств.....	18
1.4. Анализ дорожно-транспортных ситуаций и условия обеспечения безопасности дорожного движения, как важное условие национальной безопасности.....	23
Глава 2. Проблемы системы подготовки водителей транспортных средств в современной России и перспективы ее развития.....	25
2.1 Общие вопросы профессиональной деятельности водителя.....	25
2.2 Надёжность водителя в системе профессиональной деятельности.....	36
2.3. Актуальные проблемы системы подготовки водителей транспортных средств.....	38
2.4. Пути совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств.....	45
Заключение.....	54
Список использованной литературы.....	58

Введение

Актуальность темы работы определяется повесткой государственных органов по формированию и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях.

Системе подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации в направлении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы¹ по совершенствованию организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении отведён перечень соответствующих мероприятий, реализуемый, в том числе посредством Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»². Стратегия определяет, что для достижения обозначенных целей повышения безопасности дорожного движения необходимо решение задачи по совершенствованию требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимых для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий; совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт стран развитой автомобилизации и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении

На протяжении всей истории обучения вождению в России, а также в настоящее время, основное внимание уделялось технической стороне подготовки водителей: знанию Правил дорожного движения, устройству автомобиля и развитию навыков управления. Однако статистика дорожно-транспортных происшествий показывает, что главной причиной аварий является рискованное поведение водителей, связанное с недооценкой опасностей на дороге или завышенной уверенностью в своих способностях. Примерами такого рискованного поведения могут служить обгон, превышение скорости, использование мобильного телефона за рулём или вождение в нетрезвом состоянии.

Факторами, которые влияют на такое рискованное поведение водителей, являются их ценности, установки и жизненные цели. Финские учёные М. Хаттака и Е. Кескинен, разработавшие матрицу целей обучения вождению GDE, отмечают, что недостаточное освоение навыка анализа дорожной ситуации и обеспечения безопасности стало общей проблемой обучения вождению. Важные навыки, такие как умение анализировать

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы». КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.consultant.ru>.

² Паспорт национального проекта «Национальный проект «Безопасные качественные дороги»» КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.consultant.ru>.

дорожную ситуацию, прогнозировать ее развитие и планировать свои действия для обеспечения безопасности, остаются за пределами основного обучения в автошколе. Более того, водители осознают необходимость этих навыков только после попадания в дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП), основываясь на своём негативном опыте. Водитель самостоятельно определяет критерии для оценки своих навыков, что часто приводит к завышенной оценке своих возможностей. Поэтому осознание мотивации и уровня развития водительских компетенций должно быть включено в подготовку водителей.

Вторая причина того, что подготовка водителей не приводит к повышению уровня безопасности в дорожно-транспортной среде, заключается в том, что программы подготовки и обучения водителей часто разрабатывались бессистемно, без научной основы». Однако, несмотря на это, в российской литературе по вождению все ещё недостаточно внимания уделяется психологической подготовке водителей. Важные аспекты, такие как развитие высших когнитивных навыков, осознание собственных мотивов и целей, а также способы адаптации к дорожной среде, редко анализируются.

Одним из немногих авторов, который обращается к психологической стороне вождения, является С.Ф. Зеленин. В его книге «Мастерство вождения» он детально анализирует типичные ситуации ДТП, основываясь на их динамическом восприятии, и предлагает рекомендации о том, как избежать этих ситуаций.

Ещё один автор, В.В. Волгин, в своей книге «Защитное вождение» отмечает, что безопасность на дороге зависит от готовности и способности водителя управлять своими эмоциями и восприятием, а также от его способности принимать взвешенные и своевременные решения.

Таким образом, необходимо уделять больше внимания психологической подготовке водителей, чтобы снизить количество аварий и ДТП. Это поможет развить навыки анализа дорожной ситуации, прогнозирования опасностей и планирования действий для обеспечения безопасности на дороге.

В связи с изложенным выше, отметим, что актуальность исследования в значительной мере определяется практической и научной значимостью проблем обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране.

Значение для теории и практики. В данной работе была предпринята попытка комплексного исследования сложившейся системы подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации, ее плюсах, проблемах, перспективах совершенствования.

Целями исследования явился анализ действующего законодательства, научных исследований, выявленного и распространяемого положительного отечественного и зарубежного опыта подготовки водителей транспортных средств.

Для достижения поставленных целей были поставлены задачи по проведению анализа общетеоретического аспекта системы подготовки водителей

транспортных средств, а также проблемы системы подготовки водителей транспортных средств в современной России и перспективы ее развития.

Объектом исследования явились общественные отношения складывающиеся в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а именно подготовки водителей транспортных средств.

Предметом исследования явились правовые нормы, регламентирующие реализацию организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении Российской Федерации.

Круг основных рассматриваемых вопросов. В работе нашли отражение исторические аспекты системы подготовки водителей транспортных средств, нормативные правовые основы и требования к системе подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации, зарубежный опыт подготовки водителей транспортных средств, анализ дорожно-транспортных ситуаций и условия обеспечения безопасности дорожного движения, общие вопросы профессиональной деятельности водителя, надёжность водителя в системе профессиональной деятельности, актуальные проблемы системы подготовки водителей транспортных средств и пути совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации.

Методологическую основу исследования составили:

- система философских знаний, определяющих основные требования к научным теориям, к сущности, структуре и сфере применения различных методов познания и анализа;
- фундаментальные положения теории права и государства, теоретические положения науки подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации, правовая база по вопросам исследования.

В процессе написания работы использовались общие и частные научные методы: диалектический, исторический, структурно-системный, сравнительно-правовой, статистический, логический и другие методы, широко применяемые в юридической науке.

Настоящая работа основана на анализе действующих законодательных и иных нормативных правовых актов, правоприменительной практики соответствующих органов, а также статистических данных органов исполнительной власти и общественных организаций.

Теоретическую основу данной работы составили научные труды отечественных учёных. Среди них работы: Глазкова В. Ф., Евтюкова С. А., Евтюкова С. С., Мешечко Т. А., Лобановой Ю. И. и др.

Изучению вопросов особенностей подготовки водителей транспортных средств уделялось внимание в работах Жульневой Н.Я., Иванова В.Н., Кравченко П.А., Максимычева, В.В. и других учёных.

Значительный вклад в разработку теоретических проблем внесли исследования В.В. Лукьянова, В.М. Мишурина, Э.Д. Молдалиева и ряда других учёных. Вместе с тем, правовое регулирование общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а именно, организации профессиональной подготовки водителей транспортных средств, все ещё требует

выработки путей совершенствования административно-правового регулирования, научного обоснования предложений по внесению изменений в действующие нормативные правовые акты.

Структура работы. Научное исследование включает в себя введение, две главы, содержащих восемь параграфов, заключения и списка использованной литературы.

Глава 1. Система подготовки водителей транспортных средств: общетеоретический аспект

1.1. Исторические аспекты системы подготовки водителей транспортных средств

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 Российской Федерации (далее – 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 движения³ и к вопросам совершенствования подготовки водителей. В настоящее время в России осуществляется реализация Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы⁴, целью которой является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2030 г. до 4 человек на 100.000 населения. В Стратегии 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.

Исторический аспект вопроса профессиональной подготовки водителей а также допуска их к участию в дорожном движении говорит о том, что органы государственного управления вовлечены в постоянный процесс совершенствования и упорядочения правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения.

Первым в истории водительским удостоверением является «справка о способности управлять транспортным средством с механическим мотором», которая была выдана 14 августа 1893 г. префектом полиции Парижа Лун Лепином одному из французских автомобилистов. В те времена такие документы выдавались без каких-либо теоретических и практических испытаний, для получения такой справки кандидат в водители обязан был только продемонстрировать своё умение управлять транспортным средством, находящимся в его собственности.

История появления автомобиля в нашей стране, так же, как и история возникновения водительского удостоверения имеет около 116 лет. После появления первых транспортных средств, оборудованных двигателями внутреннего сгорания в Российской империи власти, озаботились

³ Майоров, В. И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Транспорт. право. - 2009. - № 4. - С. 38.

⁴ Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 [Электронный ресурс]: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 08 января 2018 г. № 1-р. Москва, 2018. 18 с. // Правительство России. URL: <http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxdPATBC12.pdf> (дата обращения: 09.03.2023). (далее – Стратегия)

подготовкой правил дорожного движения. 11 сентября 1896 г. министром путей сообщения М.И. Хилковым было подписано постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства Путей сообщения в самодвижущихся экипажах».

Этот документ был взят за основу при подготовке обязательного постановления «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях», которое 25 июня 1900 г. было утверждено городской Думой Санкт-Петербурга. Это постановление ввело обязательные для исполнения требования, в которые входили медицинское освидетельствование водителя, технический осмотр автомобиля, который проводился ежегодно. По постановлению разрешалось управлять автомобилем с 17 лет, а пассажирским транспортом с 21 года. Вводилось ограничение скорости передвижения по улицам города — 12 вёрст 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 перекрёстков 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 жёсткой 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 управления транспортным средством. Поэтому подготовке квалифицированных водителей уделялось большое внимание. В 1914 г. было принято «Обязательное постановление об испытании и регистрации шофёров 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 шофёров «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 шофёра» и единую форму стали выдавать органы внутренних дел (далее - 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, mopеда, 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) класса⁵.

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, утверждённым в установленном порядке, и получили водительское удостоверение с отметкой, дающей право управления

⁵ Положение о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта от 6 июля 1964 г. № 840 // Справ, госавтоинспектора. - 1965. - С. 163.

определенными категориями транспортных средств («В», «С», «Д», «Е», трамваем или троллейбусом).

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

Профессиональная подготовка водителей ведётся в точном 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.

1.2. Нормативные правовые основы и требования к системе подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации

В настоящее время в соответствии со ст. 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁶ самый ранний возраст получения водительских удостоверений на право управления транспортным средством — 16 лет для категории «М» и подкатегории «А1». Водительские удостоверения на право управления транспортным средством категории «А», «В», «С» и подкатегорий «В1», «С1» могут получить совершеннолетние граждане. По достижении возраста 20 лет выдаются водительские удостоверения категорий «D», «Тш», «Тб» 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 водительские удостоверения на право управления транспортным любой категории или специальные водительские удостоверения на право управления транспортным средством категории «М». Эта категория разместилась на обратной стороне водительского удостоверения наряду с такими категориями, как «Тт» — трамваи и «Тб» — троллейбусы и подкатегориями «Тт» — трамваи и «Тб» — троллейбусы. Также появились подкатегории «А1» — лёгкие мотоциклы с объёмом двигателя до 125 кубических сантиметров, «В1» — квадроциклы 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 54x86 мм. Срок действия водительских прав РФ — 10 лет. Они имеют «штрихкод», благодаря которому инспектор Госавтоинспекции может быстро получить информацию об истории транспортного средства.

В соответствии с Федеральным законом РФ от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и КоАП РФ»⁷ для того чтобы получить водительское удостоверение на право управления транспортным средством, кандидаты в водители обязаны пройти профессиональное обучение в соответствующих образовательных организациях по установленным программам обучения.

Обучение проводится в соответствии с Приказом Министерства просвещения РФ от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных

⁶ О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федеральный закон РФ от 24 октября 2014 г. № 1097: в ред. от 10 декабря 1995 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁷ О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и КоАП : фе-дер. закон от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 2013. - № 19. - Ст. 2319.

программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»⁸, утверждены примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

За последние двадцать лет произошли значительные изменения в области автомобилизации в нашей стране, которые повлияли на множество факторов. Эти изменения включают более высокий уровень технического оснащения автомобилей, изменение состава общающихся по возрасту, полу, образованию и статусу, что требует серьёзных изменений в системе подготовки водителей. Статистика показывает, что наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит среди начинающих водителей со стажем до трёх лет.

Автошкола – это учебное заведение, которое занимается подготовкой начального профессионального образования в области водительского дела. Каждый год в России проходят обучение около 2 миллионов водителей, но примерно 1 миллион из них теряют право на управление транспортным средством.

Ввиду того, что подавляющее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по вине начинающих водителей, 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 использованием, недостаточной квалификацией преподавательского состава, невыполнением в полном объёме программ обучения.

Разработка и внедрение новых педагогических методик и технологий в автошколах является необходимостью. Важно задействовать все виды получения информации, чтобы обучающиеся могли лучше усваивать материал. Также необходимо учитывать возрастные особенности обучающихся и применять поэтапное формирование знаний.

Однако, не менее важно обратить внимание на психологические аспекты обучения водителей. Исследования показывают, что начинающие водители часто проявляют негативные психологические качества, такие как склонность к риску, виктимное поведение и неумение предвидеть сложные ситуации на дороге. Эти качества указывают на незрелость личности и социально-психологические проблемы.

Для изменения негативных поведенческих стереотипов необходимо проводить специальные тренинги и психологическую подготовку водителей. Обучение должно быть направлено на формирование безопасных стереотипов поведения на дороге и повышение уровня правосознания.

⁸ Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [Электронный ресурс]: Приказом Министерства просвещения РФ от 8 ноября 2021 г. № 808. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Помимо этого, важно использовать различные технические средства, такие как «лежачие полицейские» и аппаратуру слежения за нарушениями ПДД, чтобы создать психологическое присутствие полицейского на дорогах.

В целом, система подготовки водителей в автошколах России нуждается в серьёзных изменениях. Необходимо внедрять современные педагогические инновации и уделять больше внимания психологической подготовке водителей. Только таким образом можно снизить количество дорожно-транспортных происшествий и повысить безопасность на дорогах.

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 ведёт и к изменению реального поведения на дорогах. Несомненно, что зарубежный опыт содержит много элементов, которые могут оказаться полезными» 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 федеральное законодательство РФ и подзаконные акты в сфере безопасности дорожного движения, 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.

1.3. Зарубежный опыт подготовки водителей транспортных средств

В настоящее время зарубежная практика обучения вождению опирается на модель целеполагания — матрицу-GDE. Матрица-GDE исторически является моделью последнего поколения и характеризуется принципами вождения, ориентированными на процесс и реальное поведение при вождении. Методологически ценность матрицы определяется тем, что она облегчает оценку водительских навыков, поскольку содержит заданные цели поведения при вождении. Структура GDE была впервые предложена М. Хаттакой, Е. Кескиненем, Н. Греггерсеном, А. Глэдом и К. Хернеткоски.

Цели матрицы-GDE представлены иерархически на четырёх уровнях. В иерархическом подходе демонстрируется взаимосвязь между навыками по управлению автомобилем и мотивационной составляющей поведения водителя. С одной стороны, высокая квалификация водителя, как оператора ТС, является залогом обеспечения безопасного маневрирования, т. е. снижения риска столкновения с другими автомобилями, например, по причине плохо развитого чувства габаритов ТС. С другой стороны, поведение водителя за рулём обеспечивается более высокими когнитивными структурами — мотивами и целями. Общие жизненные цели и ценности, общие жизненные навыки человека, например, самоконтроль, являются определяющим фактором в отношении выбора человеком стиля своего поведения и способа его реализации. Если цели и мотивы не позволяют выработать безопасную стратегию вождения, то уровня развития операционных навыков недостаточно, чтобы компенсировать риски от опасного вождения. В таком ракурсе легко понять, почему попытки повысить безопасность за счёт улучшения технических навыков вождения не смогли снизить количество аварий.

Цель иерархического подхода заключается в обозначении вектора всего процесса обучения, задачами которого являются планирование и выполнение понятной, измеримой и выполнимой «дорожной карты» этого процесса.

Для того чтобы раскрыть иерархические уровни матрицы-GDE обратимся к понятию – управление автомобилем.

Прежде всего, управление автомобилем это базовый начальный навык освоения водительской деятельности. Обучение управлению транспортным средством включает в себя приобретение умений и навыков по настройке водительского места, взаимодействию с органами управления автомобиля, началу движения автомобиля, управлению вспомогательными системами транспортного средства, маневрированию автомобилем в потоке транспортных средств.

Вне всяких сомнений, достижение основного показателя - безопасности управление автомобилем становится возможным только тогда, когда водитель свободно владеет всей эргономикой автомобиля, знает и понимает, как ей управлять, «ощущает» автомобиль в пространстве, плавно приводит

его в движение и тормозит, умеет безопасно парковаться. Научение управлению автомобилем происходит за счёт многократных повторений, пока не будет достигнут уровень автоматизации двигательных актов и выполнения управляющих операций в целом.

Владение дорожными ситуациями предполагает не только знание правил дорожного движения и их правильное применение, но и умение водителя анализировать дорожную ситуацию, прогнозировать поведение других участников дорожного движения и адаптировать своё поведение к постоянно меняющимся условиям дорожно-транспортной среды. Анализ дорожной ситуации заключается в умении водителя правильно распределять своё внимание, выделять приоритетные объекты, представляющие опасность, для удержания внимания и наблюдения за ними. «Прогноз развития дорожной ситуации — это воображаемая водителем модель, которая строится на основе опыта». Важно, чтобы водитель в этом случае опирался на опыт безопасного вождения. Очевидно, что существенной проблемой на этом уровне водительской деятельности для начинающих водителей являются недостаточная квалификация, отсутствие опыта и навыков принятия взвешенных решений. Недостаточная автоматизация когнитивных навыков, низкий уровень готовности к встрече с опасностями вызывают стресс, приводят к перегрузкам нервной системы и, как следствие, ошибкам в действиях. Таким образом, процесс обучения вождению должен обеспечивать формирование и развитие у водителя навыков самооценки уровня своих водительских компетенций, способствовать осознанию своих возможностей и ограничений во время управления автомобилем, чтобы избежать переоценки своих знаний, умений и навыков.

Цели и контекст вождения. На данном уровне развития водительских навыков предполагается, что водитель осознает взаимосвязь между условиями, в которых проводится поездка и уровнем безопасности этой поездки. К условиям поездки можно отнести ее цель, время суток и день недели поездки, время в пути, сложность и длительность маршрута, наличие и состав пассажиров в салоне автомобиля, наличие и особенности груза и пр. Осознавая значимость вышеперечисленных условий поездки, водитель ставит задачу по ее качественному планированию, моделированию и оптимизированию различных сценариев поездки. Особую значимость надо придать оценке водителем своего психофизиологического и психоэмоционального состояния. Отправляясь в поездку уставшим или находясь в нестабильном психоэмоциональном состоянии, водитель демонстрирует рискованное поведение. Планирование поездки с учётом ее целей и различных условий может облегчить вождение и снизить психологическую нагрузку, в то время как недостаточное планирование или его отсутствие может приводить к стрессу и повышать риски при вождении. Такого рода оценки планирования должны быть включены в обучение водителей. Другие факторы, значимые на этом уровне, имеют отношение к социальному контексту вождения, например, риски, связанные с

присутствием пассажиров в салоне автомобиля. Социальный контекст, создаваемый группой сверстников, оказывает наиболее важное влияние на поведение молодых водителей-мужчин. Факторы, связанные с целями поездки и с социальным давлением во время вождения, — это риски, которые требуют различных образовательных методов, помогающих повысить субъективную осведомлённость. Общие сведения по социальной психологии и психологии дорожного движения также должны быть включены в программы обучения водителей.

Жизненные цели и навыки. Водительское поведение рассматривается как частный случай поведения человека в широком контексте жизненных ситуаций и формируется под влиянием общих жизненных целей, мотивов, установок. Также важны личные навыки управления различными жизненными ситуациями в целом. Психологические исследования в области дорожного поведения показали, что мотивы и ценности человека являются важными переменными, определяющими процесс передвижения в условиях дорожно-транспортной среды. На примере мотива самоутверждения демонстрируется взаимосвязь между доминирующим и рискованным поведением. Информация такого типа должна быть включена в программу обучения водителей для повышения осознанности своих потребностей, мотивации, установок и убеждений, влияющих на поведение во время вождения.

Базовые знания и навыки на низших уровнях матрицы-GDE определяют успешность управления дорожно-транспортными ситуациями и адаптации в дорожно-транспортной среде. Когнитивные навыки высшего порядка помогают водителю осмыслить взаимосвязь между уровнем его самооффективности и уровнем безопасности. Осознавая себя в роли безопасного водителя, человек демонстрирует такое поведение, которое не только формирует его персональную безопасную среду, но и обеспечивает комфорт и безопасность остальных участников дорожного движения.

Факторы повышения риска могут зависеть от имеющихся знаний и навыков водителя по управлению транспортным средством, его компетенций, а также широкого спектра навыков, не связанных напрямую с водительской деятельностью (например, навыки поведения в общественных местах или компетенции в области общения и взаимодействия в социуме). На разных уровнях иерархии матрицы-GDE обозначены разные риски.

Самооценка также является важным инструментом в обучении водителей и в развитии навыков вождения после обучения. Исследования, включающие экспертизу водительской деятельности, показали, что метакогнитивные навыки и рефлексивное мышление являются важными характеристиками водителя-эксперта.

Следовательно, матрица-GDE представляет собой комплексный инструмент для оценки полного спектра водительских компетенций и методов обучения.

1.4. Анализ дорожно-транспортных ситуаций и условия обеспечения безопасности дорожного движения, как важное условие национальной безопасности

Страны всего мира сталкиваются с глобальной проблемой - чрезмерным количеством дорожно-транспортных происшествий. Ежегодно в результате ДТП погибает более 1,2 миллиона человек, а около 50 миллионов получают различные травмы. Особенно уязвимыми жертвами таких происшествий являются молодые люди в возрасте от 25 до 30 лет. Это приводит к серьёзной социальной проблеме - утрате потенциальной рабочей силы общества. Кроме того, экономические потери, связанные с ДТП, составляют около 2% ВВП. Однако, страны с низким уровнем смертности от ДТП демонстрируют, что даже при увеличении числа транспортных средств можно решить проблемы дорожного движения.

Политика «нулевой смертности» в отношении дорожно-транспортных происшествий успешно применяется во многих странах. Государства, обладающие благоприятными возможностями для обучения, избегают ошибок и используют проверенные решения. Они внедряют дорожные инновации, способствующие достижению цели по снижению аварийности. Каждая программа, опираясь на положительные результаты, проводит анализ просчётов и ошибок предыдущей программы, чтобы совершить новый шаг в направлении снижения количества пострадавших и погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

В последние годы в Российской Федерации наблюдается стабильное снижение количества дорожно-транспортных происшествий, а также числа погибших и пострадавших на дорогах. Несмотря на это, ситуация с авариями остаётся сложной, учитывая постоянный рост автопарка в стране. Статистика показывает, что в стране процентное распределение дорожно-транспортных происшествий следующее: наибольшую долю составляют дорожно-транспортные происшествия (42,5%), затем идут наезды на препятствия (34,5%), случаи с участием пешеходов (28,9%), велосипедистов (2,6%), а также происшествия, связанные с железнодорожным сообщением (20,0%), животными (1,6%), опрокидыванием автомобилей (10,1%) и выходом с дороги (1,7%).

По мнению М.А. Котик, надёжность пилота зависит от его опыта, которого часто не хватает молодым водителям. Более взрослые водители чаще проявляют большую ответственность и дисциплину. Одним из ключевых факторов, влияющих на безопасность на дороге, является время реакции водителя. С возрастом водители накапливают профессиональный опыт и улучшают способность предвидеть развитие дорожной ситуации, что помогает предотвратить ДТП. Большинство аварий происходят в первые три года вождения из-за неправильной манеры вождения, чаще всего связанной с плохим управлением при обгоне и пересечении перекрёстков.

Из всех аварийных ситуаций, связанных с поломками транспортных средств, только 2-3% от общего числа. Наиболее распространённые

неисправности включают отказы тормозной системы (30%), проблемы с наружным освещением (24%) и неисправности в рулевом управлении (11%).

Правильная эксплуатация транспортного средства является ключевым фактором для предотвращения аварий и сохранения надёжности его работы в соответствии с правилами дорожного движения. Это особенно важно для минимизации риска возникновения происшествий и поддержания всех необходимых параметров в оптимальном состоянии.

Проведённый анализ выявил, что водители с меньшим стажем – менее года – представляют наибольший риск. Они чаще становятся участниками несчастных случаев и несут ответственность за происходящее. Неопытные водители, увлечённые процессом вождения, часто забывают об окружающем мире и неумело распределяют своё внимание на дороге. Даже на низких скоростях это может привести к критическим ситуациям. В таких случаях отсутствие опыта мешает водителю принимать быстрые и правильные решения, что свидетельствует о недостаточной подготовке водителей в автошколах.

Глава 2. Проблемы системы подготовки водителей транспортных средств в современной России и перспективы ее развития

2.1 Общие вопросы профессиональной деятельности водителя

Государственная политика Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения одним из важнейших направлений совершенствования общественных отношений на среднесрочный период определяет совершенствование организационно-правовых основ, регламентирующих допуск водителей и транспортных средств к участию в дорожном движении.

В соответствии с прогнозами Всемирной организации здравоохранения Организации Объединённых Наций, к концу третьего десятилетия 21 века травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий будет четвертой по значимости причиной сокращения здоровых лет жизни в государствах, имеющих переходную или развивающуюся экономику. Это же значение в период с 2015 г. по 2030 г. будет главной причиной утраты здоровых лет жизни среди детей в возрасте от 5 до 14 лет, если не будут предприняты неотложные меры по их предупреждению⁹.

В своих выступлениях руководство Госавтоинспекции МВД России (далее – Госавтоинспекции) одной из причин дорожно-транспортных происшествий, происходящих по вине начинающих водителей, неоднократно называли их слабую теоретическую и практическую подготовку¹⁰.

⁹ Безопасность на дорогах: объединить силы для спасения жизни людей: Материалы Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 2009) // [Электронный ресурс]. www.road-safety-conf.net.

¹⁰ Карагодин А.В., Крапивина Е.С. Место и роль регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД МВД России в системе ОВД, обеспечивающих безопасность

Как свидетельствуют результаты проводимых международных и отечественных исследований причин и условий происхождения дорожно-транспортных происшествий, количество дорожно-транспортных происшествий, тяжесть их последствий прямо зависят от качества подготовки водителей, а также оценки знаний, умений и навыков кандидатов в водители при приёме квалификационных экзаменов на получение права управления транспортными средствами¹¹.

Предполагается, проблемы подготовки водителей, допуска их к участию в дорожном движении должны решаться сообща всеми субъектами, действующим в интересах обеспечения безопасности дорожного движения. Ретроспективный анализ вопроса подготовки водителей и их допуска к управлению транспортными средствами, свидетельствует о том, что органы государственной власти всегда стремились к упорядочению данного процесса¹².

Научное сообщество занимающееся исследованием проблем обеспечения безопасности дорожного движения и специалисты в обозначенной области общественных отношений считают, что причина недостаточного качества подготовки водителей, а также оценки знаний, умений и навыков кандидатов в водители при приёме квалификационных экзаменов на получение права управления транспортными средствами кроется в том числе в несоответствии уровня организации процесса подготовки будущих участников дорожных отношений требованиям особого характера этих взаимоотношений¹³.

В настоящее время в целях комплексного решения данной проблемы в области обеспечения безопасности дорожного движения, повышения качества подготовки водителей, органами власти принимаются фундаментальные, стратегические нормативные и правовые документы¹⁴. Однако, статистика, правоприменительная и судебная практика свидетельствуют о том, что обеспечение безопасности дорожного движения на дорогах Российской Федерации, в настоящее время, все ещё далеко от

дорожного движения // Международный журнал «Проблемы правоохранительной деятельности». 2014. № 1. С. 41-44.

¹¹ Губенков А.О. Становление и развитие института, наделённого административно-правовыми полномочиями по допуску водителей к участию в дорожном движении в России Административное право и административный процесс. 2015. № 1 (51). С. 251-255.

¹² Полякова С.В. К вопросу о подготовке водителей // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 17. С. 372.

¹³ Копытова С.М. О соответствии процесса обучения водителей автотранспортных средств необходимому уровню подготовки // Учёные записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 4 (48). С. 248-254.

¹⁴ Амеличкин А.В. Актуальные проблемы подготовки водителей механических транспортных средств в Российской Федерации // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2019. № 1. С. 1-9.

совершенства, несмотря на предпринимаемые меры со стороны государства¹⁵.

Исходя из указанного выше, полагаем, что приоритетным направлением объединённой работы Госавтоинспекции, организаций занимающиеся профессиональной подготовкой водителей и специалистов в сфере безопасности дорожного движения должна стать модернизация нормативной правовой базы, образовательного процесса, а также порядка подготовки кадрового потенциала, задействованного в данном направлении.

Умение управлять транспортным средством безопасно, грамотно и своевременно оценить обстановку на автомобильной дороге, предвидеть возникновение опасной дорожной ситуации являются краеугольными и наиважнейшими показателями качества подготовки водителя, на которые должны быть нацелены образовательные организации, занимающиеся профессиональной подготовкой водителей автотранспортных средств.

Общественные отношения в обозначенной сфере, вне всяких сомнений, должны быть охвачены безусловным контролем со стороны Госавтоинспекции, что позволит в конечном итоге выстроить чёткую и прозрачную систему подготовки водителей транспортных средств и, главное, добиться при этом максимально возможного сокращения аварийности на дорогах страны.

С середины 2018 года в общественных отношениях в сфере безопасности дорожного движения активно обсуждается предложение Союза Автошкол России о необходимости передачи водителями транспортных средств теоретического экзамена на знание положений Правил дорожного движения при замене водительского удостоверения по истечению 10 лет с его получения¹⁶.

Эта идея получила неоднозначный отклик у субъектов указанных общественных отношений, однако стоит согласиться с авторами идеи в том, что продолжающаяся административная реформа ежегодно вносит в Правила дорожного движения новые положения и меняет редакцию норм, которыми участники дорожного движения постоянно должны руководствоваться.

К сожалению, в обязанности водителю не вменяется поддержание знаний правил дорожного движения в актуальном состоянии, что влечёт недопонимание, незнание обновлённых положений подзаконного акта и, как следствие, создание аварийных ситуаций на дороге.

Большинство автомобилистов в последний раз обращались к Правилам дорожного движения и билетам по ним в автошколе, что приводит к негативным последствиям в контексте безопасности дорожного движения и достижения целей Стратегии безопасности дорожного движения в

¹⁵ Зейналов Ф.Н., Михалева И.С. О правовых коллизиях в положениях законодательства об организации допуска граждан к управлению транспортными средствами // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2021. № 2. С. 1-11.

¹⁶ Официальный сайт новостного интернет портала «РБК» <https://www.rbc.ru/society/24/01/2018/5a67fc309a7947cf45c3a3a6?from=main>

Российской Федерации 2018-2024 года и Федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

Если проанализировать несколько последних лет на предмет внесения изменений в Правила дорожного движения РФ, то мы обнаружим, что их было более 18:

- 2015 год - проведена реформа правил остановки и стоянки ;
- 2016 год - основное изменение - появление в Правилах дорожного движения РФ понятия «опасное вождение» ;
- 2017 год – глобальное значение имела новация – введение нового порядка пересечения перекрёстка с круговым движением и изменение правил перевозки детей. Помимо этого, для водителей транспортных средств, имеющих стаж управления автомобилем меньше 2-х лет, был введён запрет на буксирование прицепов и автомобилей, а также на перевозку пассажиров на мотоцикле и мопеде ;
- 2018 год – законодатель закрепил в правилах дорожного движения термин «велосипедная зона», им также были определен порядок движения в велосипедной зоне и порядок ее обозначения посредством горизонтальной дорожной разметки и дорожных знаков. В рамках либерализации законодательства, водителям транспортных средств было разрешено при проверке сотрудником Госавтоинспекции МВД России документов в рамках пункта 2.1.1. Правил дорожного движения РФ предъявлять оформленный (дистанционно) в электронном виде (распечатанный самостоятельно на обычном листе бумаги) полис обязательного страхования авто-гражданской ответственности (далее - ОСАГО). Также претерпели изменения обязанности водителей при совершении дорожно-транспортного происшествия .

Заслуживающим внимания водителей стало также внесение изменений в пункт 12.4 Правил дорожного движения РФ относительно перечня мест, где было введено запрещение остановки и стоянки.

Законодателем также была скорректирована редакция пункта 13.2 Правил дорожного движения РФ, который определяет порядок проезда перекрёстков, границы которых стали обозначаться жёлтой разметкой 1.26 «вафельница» и предупреждающим о ней знаком 1.35;

Значительным с точки зрения обеспечения безопасности участников дорожного движения в условиях ограниченной видимости и в ночное время стало введение обязанности для водителей в случае вынужденной остановки или дорожно-транспортного происшествия вне населённых пунктов в тёмное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине надевать куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала;

- 2020 год - существенным изменениям подверглись положения Правил дорожного движения РФ об учебной езде. Они в большей степени представляли важность для автошкол, их учащихся и обучающихся. К примеру, с начала 2020 года учебную езду разрешили на автомагистралях ;

- 2021 год - введение обновлённого дорожного знака «Фотовидеофиксация» который стал применяться самостоятельно без уточнения конкретного расстояния до начала контроля ;

- 2022 год - внесены изменения в Правил дорожного движения РФ, основная часть которых касается статуса электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности (СИМ). Отдельно прописано движение электросамокатов по тротуарам. Введена синяя горизонтальная разметка обозначающая, что зона парковки используется на платной основе. Введены знаки 8.26 «Зарядка электромобилей», 3.34 «Движение автобусов запрещено», 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено» .

В настоящее время, в соответствии с пунктом 29 Постановления Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» при истечении 10-летнего срока действия водительского удостоверения выдача российского национального водительского удостоверения взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения производится без сдачи экзаменов. Условие, по большому счёту, одно: отсутствие медицинских противопоказаний, подтверждённое соответствующей справкой , в том числе от нарколога и психиатра.

Полагаем, в указанный выше пункт Правил проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений следовало бы внести изменения, которые позволили бы уйти от автоматической замены водительского удостоверения, сопроводив процедуру сдачей теоретического экзамена на знание Правил дорожного движения.

Считаем, водитель управляющий транспортным средством 10 лет и должным образом следящий за изменениями в Правилах дорожного движения РФ сможет без труда сдать теоретический экзамен на знание их положений. А, в свою очередь, для тех, кто не имеет опыта управления транспортным средством и, фактически утратил такие навыки через 10 лет после получения водительского удостоверения это станет барьером перед доступом к участию в дорожном движении. Полагаем, это положительно скажется на обеспечении безопасности дорожного движения.

Кроме того, в обществе существует определённый процент людей, которые вообще в силу психофизиологических и иных особенностей в принципе не могут и не должны управлять транспортным средством.

Статистика дорожно-транспортных происшествий свидетельствует о том, что большой процент дорожно-транспортных происшествий наблюдается на автомобильных дорогах, где на водитель чувствует наибольшее нервно-психическое напряжение. Вне всяких сомнений, безошибочность действий, которые водитель предпринимает за рулём коррелирует с такой психофизиологической закономерностью как достижение результата, поставленной цели в зависимости от психического

напряжения, которое испытывает человек. В соответствии с этим правилом существует определенное значение, не превышая которое водитель будет выполнять свою задачу с большим коэффициентом полезного действия. Выход за пределы такого значения, как, в прочем и его снижение негативно будет сказываться на результатах деятельности, в нашем случае – управлении транспортным средством.

Водитель, не знающий или не способный в сложной дорожной ситуации действовать разумно и безопасно, вне всяких сомнений представляет опасность для себя и других участников дорожного движения. Полагаем, помимо теста на знание правил дорожного движения следует ввести также специальный тест, позволяющий установить соответствие психофизиологических способностей водителя требованиям безопасного управления транспортным средством.

За границей подобное тестирование получило широкое распространение в Германии. Там медицинско-психологическое обследование (MPU) является проверкой на пригодность к вождению автомобиля. Обычно медицинско-психологическое обследование назначается, если способности человека к вождению вызывают сомнения. При этом проверяется не только навыки управления автомобилем, но и личностные качества, а также психологическое состояние.

Медицинско-психологическое обследование назначается государственным органом, выдающим в Германии водительские удостоверения - Führerscheinstelle и проводится такими учреждениями, как TÜV и AVUS. Обследование носит добровольный характер, но если жителя Германии лишили водительского удостоверения, то их возвращают исключительно после успешного прохождения MPU-теста.

Сам MPU-тест состоит из трёх частей:

- медицинской;
- теста реакции – «Leistung Test»;
- психологической.

Вся проверка занимает в общей сложности от трёх до четырёх часов.

В рамках медицинского осмотра врач проверяет общее состояние здоровья и медицинскую историю, в том числе заболевания в семье. Если у водителя были обнаружены следы алкоголя или наркотических препаратов в крови, то в ходе обследования ему предстоит сдать анализы крови и мочи. Возможен анализ волос, так как волосы сохраняют следы алкоголя и наркотиков.

Во второй части обследования водителя проверяют на реакцию и внимание. Как правило, тест проводится на компьютере, а содержание теста зависит от причины обследования. Тестирование выглядит как компьютерная игра или симулятор вождения. Если гражданину сдать тест не удалось, то его способности проверяют при вождении реального автомобиля на безопасной площадке. В случае подтверждения отрицательного результата, тест можно пройти повторно только через шесть месяцев.

Заключительной частью обследования является собеседование и занимает около часа. Психолог задаёт вопросы о жизни водителя. Если у тестируемого были обнаружены следы алкоголя или наркотических препаратов в крови, большинство вопросов будут на эту тему. Психологу важно понять, как алкоголь или наркотики влияют на жизнь проходящего проверку, а также планирует ли он изменить ситуацию в будущем. Психолог может также задать вопросы о родителях, образовании, профессии и финансовом положении водителя. Весь разговор записывается, чтобы в случае спорных ситуаций, можно было удостовериться в верности решения проверяющего. Иностранцам разрешается приглашать на собеседование с психологом переводчика. Его выбирает проводящая тестирование организация, а оплата услуг ложится на тестируемого.

Менее половины тестируемых проходят тест с первого раза. У 38% подвергнутых проверке не получается её пройти даже после повторного тестирования.

В России такую проверку можно было бы проводить посредством ответа на вопросы позволяющие определить такие психофизиологические свойства водителя, как: степень концентрации внимания, ёмкость памяти, длительность хранения информации, помехоустойчивость памяти, и памяти, скорость и точность реакции, устойчивость к изменению обстановки.

Считаем, такое тестирование необходимым, так как оно обеспечит возможность определения способности водителей к управлению отдельными категориями транспортных средств-источников повышенной опасности с учётом их возрастных и психологических изменений и наоборот, определить возможную опасность управления испытуемыми такими транспортными средствами, как, к примеру, мотоцикл, автобус или грузовое транспортное средство перевозящее опасные грузы. Не секрет, что с возрастом психофизиологические особенности человека могут претерпевать изменения, утрачивается скорость реакции, ослабляется внимание, падает стрессоустойчивость и т.д. Исходя из таких изменений оправданы ограничения для управления пассажирским или скоростным транспортом.

Кроме того, такое тестирование позволит определить степень готовности водителя к выполнению им профессионально-важных задач при управлении транспортным средством определенной категории и подкатегории. Указанная процедура могла бы быть полезной и в начале обучения кандидата в водители при изъявлении им желания обучаться по программе подготовки водителей какой-либо категории или подкатегории транспортных средств [8].

Учитывая результаты сдачи теоретического экзамена на знание Правил дорожного движения РФ, а также результаты психо-физиологического тестирования водителей, меняющих водительское удостоверение по истечении 10 лет, могло бы приниматься решение о допуске или недопуске к управлению транспортными средствами отдельных категорий или подкатегорий ввиду незнания обновлённых положений Правил дорожного

движения РФ или несоответствия психо-физиологических качеств условиям безопасности дорожного движения. Считаем, проведение психофизиологического тестирования на профессиональную пригодность водителей, меняющих водительское удостоверение по истечении 10 лет, в полной мере будет способствовать снижению риска возникновения аварийно-опасных ситуаций на автомобильных дорогах.

Вне всяких сомнений предлагаемые нововведения могут привести к ряду проблем, которые необходимо будет разрешать:

- внесение изменений во второй раздел Правила дорожного движения РФ, предусматривающий появление у водителей обязанности по отслеживанию и учёту в дорожном движении изменений, происходящих в положениях указанного нормативного правового акта;

- внесение изменений в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений (утв. постановлением Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097) предусматривающих проведение тестирования по положениям актуальных на момент замены водительского удостоверения Правил дорожного движения РФ;

- внесение изменений в Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) (утв. приказом Министерства здравоохранения Рос. Федерации от 24 ноября 2021 г. № 1092н) предусматривающих тестирование, собеседование на предмет выявления психофизиологических изменений у водителя, негативно влияющих на безопасность дорожного движения;

- разработка и утверждение отдельных билетов для проведения тестирования только по теоретическим положениям Правил дорожного движения РФ, исключая устройство и техническое обслуживание транспортных средств, первой помощи и т.п.;

- определение способа и порядка прохождения проверки теоретических знаний ПДД РФ. Сотни тысяч водителей, заменяющих водительское удостоверение, создадут большие очереди в и без того загруженных экзаменационных подразделениях;

- определение стороны, несущей расходы на оплату прохождения проверки теоретических знаний положений Правил дорожного движения РФ водителями.

2.2 Надёжность водителя в системе профессиональной деятельности

Имеется существенная разница между двумя главными участниками дорожного движения - пешеходами и водителями. Когда человек становится водителем, он оказывается в ситуации, которая не является естественной для его генетики. Основным фактором здесь является значительное увеличение скорости движения в 10 и более раз по сравнению со скоростью пешехода. Это приводит к увеличению скорости получения информации, которую органы чувств человека должны обрабатывать, а также скорости принятия и реализации решений, на которые реагируют двигательные функции человека. В отличие от пешехода, водитель, находясь в потоке транспорта, вынужден действовать в заданном ритме, не имея возможности остановиться и сделать обратный ход, осознавая серьёзность своих решений и последствий своих ошибок. В связи с этим, не случайно, что наиболее частой причиной аварий является превышение допустимой или рекомендуемой скорости водителем в данных условиях.

Профессионализм водителя, в свою очередь, оценивается двумя взаимосвязанными требованиями: во-первых, способностью эффективно управлять автомобилем, максимально использовать его технические характеристики для оперативного выполнения транспортных задач.

Надёжность водителя играет важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. Водитель, способный работать эффективно и надёжно в различных условиях, является неотъемлемой частью обеспечения безопасности дорожного движения. Для достижения надёжности водителя, необходимо учитывать его профессиональную репутацию, подготовку и работоспособность. Важно также учитывать состояние здоровья, психофизиологические и личностные особенности водителя. Наличие специальных знаний и навыков также является важным фактором в подготовке водителя.

Только благодаря высокой трудоспособности водителя можно обеспечить эффективное и безопасное выполнение работы. Трудоспособность водителя предполагает его способность работать с высокой производительностью и безопасностью в любых условиях, будь то пробки или сложные дорожные ситуации.

Основная информация, которой доносится до водителя, составляет до 95% и передаётся через визуальный канал. Поле зрения водителя изменяется в зависимости от плотности и скорости движения. При условии небольшого движения транспорта, водитель способен наблюдать на расстоянии до 600 м на открытой местности. Однако на городских улицах это расстояние сокращается более чем в 10 раз. Водитель может фокусировать своё внимание на одном факторе, учитывая при этом другие происходящие явления. Важное значение имеет скорость движения, поскольку ее увеличение приводит к снижению концентрации взгляда водителя.

Рост интенсивности дорожного движения может стать причиной снижения внимания водителя, когда он вынужден постоянно следовать за автомобилем впереди. Однако, постоянное ожидание возникновения чрезвычайной ситуации может вызывать чувство тревоги и предвосхищающую эмоцию страха, что в конечном итоге приводит к значительному нервному напряжению.

Данное исследование установило, что наличие избытка информации о текущей дорожной ситуации отрицательно сказывается на надёжности водителя. Из-за ограниченного времени, водитель не имеет возможности полностью оценить и усвоить предоставленную информацию, что препятствует принятию грамотного решения. В результате, риск возникновения ошибки значительно возрастает.

2.3. Актуальные проблемы системы подготовки водителей транспортных средств

Анализ текущей ситуации и исследование существующей правовой базы в области безопасности дорожного движения показали, что они требуют оптимизации с учётом современных требований. Проблемы, связанные с обучением водителей, имеют прямое отношение к безопасности на дорогах, так как качество обучения влияет на безопасность дорожного движения. Поэтому органы государственного контроля и регулирования в разных странах развивают это направление, исходя из социально-экономических, культурных и правовых особенностей каждой конкретной страны.

В соответствии с мировыми практиками, индикаторы социального риска и индикаторы дорожно-транспортного риска являются надёжными показателями безопасности дорожного движения. Индикаторы социального риска основываются на количестве смертей на дорогах на 100 000 жителей, в то время как дорожный риск оценивается с учётом соотношения смертности на дорогах и количества зарегистрированных транспортных средств, выраженного в 10 000 единиц.

Научное исследование, проведённое Всемирной организацией здравоохранения, выявило высокий уровень смертности на дорогах России по сравнению с ведущими странами Европы и Азии. В России социальный риск составляет около 13,8 смертей на 100 000 жителей, тогда как в Финляндии этот показатель составляет 4,9, в Германии - 4,3, а в США - 10,9. Для повышения уровня безопасности дорожного движения в России, стоит изучить и применить положительные практики зарубежных стран, имеющих высокие показатели безопасности. Особое внимание следует уделить подготовке водителей, чтобы повысить их квалификацию и гарантировать безопасность на наших дорогах. Основное внимание в исследовании было уделено общей безопасности дорожного движения. За последние 30 лет в России было сделано значительное количество работы в этой области. В начале 90-х годов прошлого века социальный риск, связанный с дорожным движением, составлял 23,8 смертей. Однако за последние 30 лет этот показатель уменьшился в 1,7 раза. Такие достижения не могут не радовать органы, ответственные за обеспечение безопасности на дорогах. Однако в странах, таких как Финляндия, произошло ещё более значительное улучшение ситуации за этот период. Количество смертей в результате ДТП сократилось с 13 на 100 000 населения до 4,9.

Рост безопасности дорожного движения в Российской Федерации впечатляет - он составил 2,6 раза. Это важное свидетельство того, что были приняты базовые и стратегические нормативные документы, нацеленные на решение сложных проблем в области безопасности дорожного движения и повышение качества подготовки водителей. Основные задачи в этой области определены в Стратегии безопасности дорожного движения на период 2018-2024 годов, которая была утверждена постановлением Правительства

Российской Федерации. В соответствии с документом 01.2018 № 1-р, в настоящее время принимаются комплексные меры для улучшения стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения в среднесрочной перспективе.

Этот законодательный акт разработан с целью улучшения стандарта мер, направленных на обеспечение безопасности движения по дороге. Он также указывает пути и способы достижения поставленных в стратегии амбиций и миссий. В соответствии с планом на 2024 год, определенной величиной общественной опасности считается не более 4 случая смерти на каждые 100 000 жителей. Мы утверждаем, что эффективное осуществление задач по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации является важнейшим. В контексте осуществления этих задач необходимо выявить конкретные цели, базирующиеся на стратегии до 2024 года в области обучения водителей. Определенные миссии включают создание и осуществление специфических учебных программ для общества, нацеленных на устранение шаблонов и формирование безопасного поведения на автотрассах. Также требуется реализовать целый набор действий, направленных на улучшение безопасности автомобильного трафика при перемещении людей и грузов, и поддерживать соблюдение требований безопасности. Значимость возрастает увеличение требований к уровню эрудиции и умений вождения, необходимых для приобретения разрешения на управление автотранспортом различных типов. Также требуется усовершенствование формы и способов обучения в организациях, занимающихся профессиональной подготовкой водителей, с учётом передового опыта развитых стран в автомобильной отрасли. Прогрессивная система подготовки водителей, полностью приспособленных для безопасного участия в дорожном движении, а также установление эффективного механизма проверки соответствия технического состояния используемых транспортных средств требованиям стандартов качества.

В соответствии с техническим регламентом Таможенного союза, основной целью является обеспечение безопасности дорожного движения. Для достижения этой цели предусмотрены конкретные меры, которые должны быть реализованы на различных уровнях, начиная от федеральных, региональных и муниципальных программ. Одним из ключевых аспектов является оптимизация ответственности административных органов в области безопасности дорожного движения. Также важно изучение и распространение опыта, как отечественного, так и зарубежного, в области управления безопасностью дорожного движения. Анализируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что только комплексные меры, включая обучение водителей, могут значительно уменьшить социальный и безопасный риск, связанный с дорожным движением.

В настоящее время обучение водителей регулируется Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Федеральным законом от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ «Об

образовании в Российской Федерации». Программа обучения водителей транспортных средств включает в себя перечень предметов основного, специального и профессионального циклов, а также указывает время, необходимое для изучения каждого предмета, включая теоретические и практические занятия, которые составляют 190/188 часов (для механической/автоматической коробки передач).

Упорядочение изучения разделов и тем предметов базового, специфического и профессионального кругов определяется учреждением, осуществляющим образовательную работу. В соответствии с текущими правилами, если школьник имеет возможность управлять автомобилем определенного типа или подтипа, то предметы, пройденные в основной программе, не нуждаются в прохождении экзамена, что даёт возможность сэкономить 84 часа обучения. Исследуем порядок обучения водителей категории «В» в данном примере, где основной курс включает следующие элементы: «Основные принципы дорожных правил» - 42 часа, «Физиологические основы водительской деятельности» - 12 часов, «Основные навыки вождения» - 14 часов, «Экстренная помощь при аварии» - 16 часов. В рамках специализированного курса обучения предусмотрены следующие аспекты: «Управление транспортным средством» разряда «В» - общая длительность обучения составляет 56/54 часа.

В составе профессиональной последовательности обучения включены следующие предметы: "Управление и осуществление транспортировки товаров на автомобилях" - общее продолжительность обучения равняется 8 часам. «Соединение и реализация путешествий автомобильных перемещений» - общая продолжительность обучения равняется 6 часам. Для удачного окончания образования претендент должен пройти проверочный экзамен, выделенный на 4 часа. Данный тест включает в себя проверку теоретического понимания и выполнение практического задания в целях получения квалификационного уровня.

Кандидаты на водителей должны пройти ряд этапов, чтобы получить сертификат профессии и подать документы в Госавтоинспекцию. После этого им предстоит сдать экзамен на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории. Экзамены в Госавтоинспекции включают теоретическую и практическую части, а именно экзамен по основам вождения и экзамен по вождению на дорогах. Эти факты указывают на необходимость улучшения подготовки кандидатов в автошколах, особенно в практической составляющей.

В настоящее время при подготовке водителей транспортных средств основное внимание уделяется теоретическим занятиям в аудитории, в то время как практические навыки и умения, которые являются неотъемлемыми компонентами безопасного вождения, получают гораздо меньшее внимание. Фактически, соотношение количества аудиторных занятий к занятиям на дороге, где кандидаты-водители могут приобрести навыки вождения в реальных дорожных условиях, составляет 3:1. Это недостаточно эффективно

с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку получение желаемых прав водителя и их применение на дороге требуют отношения практических навыков и теоретических знаний к обучению.

Однако, необходимо отметить, что по программе подготовки водителей категории «В», независимо от типа трансмиссии автомобиля, всего лишь 32 часа отводится на обучение в реальных дорожных условиях. Оставшиеся 24/22 часа предусмотрено проводить на закрытой территории или трассе. Однако опыт правоохранительных органов развитых стран, где безопасность дорожного движения находится на более высоком уровне, чем в России, показывает, что при подготовке водителей необходимо уделять большее внимание умению быстро ориентироваться и принимать решения в реальных дорожных условиях, а также теоретическим знаниям.

В 2021 году количество аварий в стране достигло исторического минимума как для страны, так и для всей Европы. В Финляндии обучение водителей проводится как на автоматических, так и на механических трансмиссиях, что является отличительной особенностью от образовательного процесса в России, который был введён с 2013 года. Однако система образования водителей в Финляндии имеет свои особенности и включает в себя три этапа, известные как «скандинавская» система, разработанная в 70-х годах. Последние реформы в обучении водителей в Финляндии были направлены не только на повышение качества обучения, но и на сокращение его стоимости. Ранее стоимость обучения составляла около 1800-2600 евро, а сейчас она почти вдвое выше и составляет 900-1500 евро. С начала 2018 года теоретическая часть обучения сократилась с 20 часов до 4 часов. Теперь студентам необязательно ходить на специальные курсы, так как все материалы и задания доступны онлайн. Для проверки знаний студента будет использоваться специальное программное обеспечение, включая скайп. После этого студентам предстоит пройти 18-часовую практику, в ходе которой они научатся водить на различных типах дорожного покрытия, включая асфальт, гравий и скользкие поверхности.

После проверки необходимых навыков обучающийся получает разрешение на сдачу экзамена. Экзамен по теоретическому изучению продолжается около 30 минут и состоит из 70 вопросов, которые разделены на тематические группы. Вопросы представлены в виде визуальных изображений, связанных с правилами дорожного движения. Максимально допустимое количество ошибок составляет 7, после которых следуют вопросы общей теории. В этом блоке можно допустить не более 4 неправильных ответов. Завершается экзамен последним блоком из 5 вопросов, в котором допускается только 1 ошибка.

После того, как кандидат в водители успешно завершил теоретическую и практическую части обучения, следует последний этап - экзаменационная поездка по городу. В течение этого часа экзаменатор задаёт необходимые команды, чтобы оценить уровень навыков и способностей обучаемого. Только после убеждения экзаменатором в наличии необходимых

компетенций, кандидату будут выданы временные водительские удостоверения на право управления транспортным средством сроком на два года.

Развитие управленческих навыков на скользкой дороге. Этот этап обучения включает не только теоретические знания, но и практическое совершенствование навыков вождения, включая выполнение различных поворотов, движение с высокой скоростью, управление автомобилем в тёмное время суток и на скользкой дороге. Прежде чем инструктор автошколы даст разрешение водителю на получение водительского удостоверения на право управления транспортным средством, он должен убедиться в его готовности и владении навыками безопасного управления автомобилем. Если навыки недостаточно сформированы, водителю будет предложено продолжить обучение.

Указанный порядок приводит к приобретению необходимых знаний, навыков и умений для безопасного управления транспортным средством в реальных условиях дорожного движения. Считаем, что в целях увеличения эффективности мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо коренным образом скорректировать программу профессиональной подготовки водителей различных категорий и подкатегорий. Нужно продлить сроки обучения для формирования необходимых практических навыков и включить в программу подготовки курс, который позволит водителям попрактиковаться в реальных дорожных условиях. Также стоит предусмотреть предоставление временных льгот для обучающихся водителей.

2.4. Пути совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств

Водитель должен обладать рядом качеств, которые оказывают положительное влияние на исход дорожной ситуации. В первую очередь, водитель должен быть надёжным. Это означает, что он должен быть готов к правильным действиям в обычных и экстремальных ситуациях на дороге. Надёжность водителя зависит от таких факторов, как опыт вождения, образование, состояние здоровья (включая физическое и психологическое состояние), а также степень утомления. Важно также учитывать условия работы водителя, включая микроклимат, состав окружающего воздуха и другие условия на рабочем месте. Санитарное оборудование автомобиля, такое как вентиляция, отопление, кондиционирование и теплоизоляция, должно обеспечивать поддержание оптимальных или допустимых микроклиматических параметров. В низкий сезон, начиная с 17 апреля и до 24 секунд, а в жаркий период - 28 секунд, это должно происходить не позднее, чем через 30 минут после начала непрерывного движения автомобиля с прогретым двигателем. Разница температур между внутренней и внешней средой не должна превышать 5°C. Каюта автомобиля должна быть оснащена средствами тепловой защиты от солнечной радиации, такими как протекторы, специальная тонировка и шторы. Также важно обеспечить теплоизоляцию работающего двигателя, чтобы обеспечить наличие остаточного тепла для водителя от стенок кабины.

Концентрация вредных веществ в салоне транспортного средства не должна превышать установленных санитарных норм. Оксиды азота (NO) не должны превышать 5 мг/м³, а оксид углерода - 20 мг/м³. Что касается уровня шума в кабинах транспортных средств, то он также должен соответствовать определенным нормам. В кабинах грузовых автомобилей уровень шума не должен превышать 70 дБ, а в кабинах легковых автомобилей - 60 дБ.

Яркость освещения должна быть не меньше 10 люксов на уровне панели счётчиков, а яркость дисплея счётчиков - не менее 12 люксов. С целью обеспечения безопасности рук водителя от воздействия смазки и охлаждающих составов применяются специализированные средства смазывания.

Для того чтобы трудиться без инцидентов, требуется соблюдать рабочий график и времена отдыха. Стандарты времени работы и отдыха определяются для водителей на основе характеристик их графика труда. Изъятие формируют лишь водители, осуществляющие международные транспортировки, а также бизнесмены, осуществляющие перевозку грузов. В коммерческих целях дозволено применение автотранспортных средств для транспортировки грузов или пассажиров, а также для собственных производственных потребностей. При планировании деятельности водителей обязательно учитывается график работы и отдыха, установленный законодательными актами. Срок пребывания водителя на маршруте и на

парковке во время междугородних перевозок товаров и клиентов определяется нанимателем в соответствии с правилами регламента и условиями. Для каждой формы коммуникации разрабатываются графики и расписания работы, соответствующие стандартам и требованиям нормативных документов. Водителям установлено оптимальное рабочее время, которое не должно превышать 40 часов в течение одной недели. Продолжительность отдельной смены равна 8 часам при работе в течение пяти дней в неделю и 7 часам при работе в течение шести дней в неделю. Тем не менее, в ситуациях, когда в соответствии с требованиями работы невозможно соблюдать установленные дневные или недельные часы работы, водители могут создать обобщённый расчёт рабочего времени на основе календарного месяца. В то же время, общая трудовая деятельность не должна превышать установленный стандартный объем рабочих периодов. В случае применения объединённого расчёта рабочего времени, время работы одного водителя не может превышать 10 часов. При осуществлении межгородских перевозок, если водителю предоставляется возможность заехать на остановку, дневной рабочий день может быть увеличен до 12 часов. Однако, если водитель находится в автомобиле свыше 12 часов, для поездки назначаются двое водителей. В этих ситуациях машина должна быть оснащена кроватью для водителя. Сохраняя безопасность и удобство водителя, после начальных 3 часов непрерывной деятельности предусмотрена пауза на маленький перерыв, продолжительность которого составляет не менее 15 минут. Вперёд, такие остановки должны осуществляться каждые 120 минут. В графике движения и стоянки транспортного средства указаны частота и продолжительность перерывов. По истечении 4 часов занятия предусмотрен отдых продолжительностью 2 часа, во время которого можно перекусить и отдохнуть. При уставе работы выше 8 часов предусмотрено два отдыха общей длительностью не более 2 часов для отдыха и приёма пищи.

В этом положении небольшие паузы не учтены. Период отпуска, включая паузу на ланч, должен быть не менее двух раз промежутков работы последнего смены. Раз в неделю нужно перед отдыхом, который не прерывается, провести период отдыха, который либо сразу за ним следует. Общая длительность отдыха, включая отдых и обеденный перерыв прошлого дня, должна быть не менее 42 часов. Однако, если длительность смены превышает 10 часов при объединённом расчёте рабочего времени, недельный период отдыха может быть сокращён до 29 часов, но не меньше. В договоре о труде с водителем начальник эксплуатации должен ясно указать и описать основные характеристики работы и отдыха. Включает в себя такие значимые факторы, как нестандартный рабочий график, подсчёт рабочего времени, способ подсчёта рабочего времени, общее время работы внутри рабочего дня, время вождения во время смены, осмотр со стороны медицинского персонала, защита груза, процедура учёта стоянки при наличии двух водителей, время присутствия водителя на месте работы, если он не

управляет транспортом (при наличии двух водителей на борту), перерывы для отдыха и питания, а также продолжительность недельного непрерывного отдыха и его график, учитывая общее рабочее время. В дополнение, покой во время отчётного интервала обязан составлять как минимум 42 часа в неделю.

Для точного учёта рабочего времени и времени отдыха водителей в транспортных средствах используются тахографы. Если тахографы отсутствуют, выдаётся индивидуальная контрольная книжка, в которой фиксируются данные о времени работы и отдыха. Согласно положениям постановления № 922 от 01.01.98 г., все новые автобусы с вместимостью более 20 мест и грузовые автомобили общей массой более 15 тонн, предназначенные для междугородных и международных перевозок, должны быть оборудованы тахографами. Правила использования тахографов в транспортных средствах на территории Российской Федерации регулируются Федеральным законом № 196 «от 24 июля 1998 года. Внесены изменения в статью 115, часть 1 Кодекса об административных правонарушениях в соответствии с Федеральным законом № 127. Они предусматривают административную ответственность как для работодателей, так и для водителей. Помимо определенного уровня физического здоровья, водители должны обладать также определенными психологическими и психофизиологическими качествами и особенностями. Отбор водителей с учётом этих характеристик осуществляется через психофизиологический отбор, который включает комплекс специальных мероприятий. Такой отбор позволяет выявить людей, подходящих по своим индивидуальным навыкам, а также непригодных для профессиональной деятельности в определенной квалификационной категории или на конкретном виде транспорта.

Другими словами, работодатель не может быть принуждён вводить психофизиологический отбор для пассажиров автобусов, перевозки опасных грузов и перевозки грузов и пассажиров на сложных маршрутах, где дорожно-транспортные происшествия могут привести к серьёзным материальным, моральным и социальным потерям. Это означает, что особые требования к психологическим и физиологическим качествам водителя должны быть установлены.

Для этого необходимо провести тесты на определение агрессивности, склонности к конфликтам и эмоциональной нестабильности. Опросы также могут помочь выявить 50 профессиональных качеств, таких как скорость реакции, память и внимание, а также устойчивость к стрессу в нестандартных ситуациях.

Это позволяет сделать вывод, что работодателям рекомендуется включать в трудовой договор пункт об обязательном психологическом освидетельствовании. Для проведения такого вида проверки желательно обратиться к профессиональному специалисту.

В настоящее время в практической части программы профессиональной подготовки водителя преобладает директивный метод инструктажа, направленный на указание действия инструктором ученику и

контроль его выполнения. Ведущий мотив базового обучения в автошколе — это получение водительского удостоверения.

Вся учебная и предметная деятельность обучающего и обучаемого направлена на освоение выполнения элементов и упражнений по управлению транспортным средством и маневрированию по стандартам государственного экзамена. Развитию компетенций, формирующих безопасный стиль, уделяется крайне мало внимания, и в основном понятие «безопасности» рассматривается в рамках правового поля, т. е. как вождение во избежание нарушений, влекущих за собой штрафные санкции. Мотивационное воздействие инструктора на ученика сводится к простой модели «кнута и пряника», как ответной реакции на выполняемые учеником «пробы и ошибки». Положительные результаты традиционного подхода, безусловно, отражаются в освоении кандидатами в водители начальных навыков управления автомобилем и ориентации в дорожной ситуации. При этом минусы также очевидны. Подход ограничивает своё воздействие на когнитивную и мотивационно-ценностную сферы личности водителя.

Такие важные качества, как прогнозирование развития дорожной ситуации, планирование действий по избежанию опасных ситуаций, адаптация к дорожно-транспортной среде, развитие автономности и причастности к водительской культуре, осмысление плана и цели своих поездок и своих жизненных установок в целом, не прорабатываются или им уделяется крайне мало внимания. Зарубежные исследователи также единогласно утверждают, что традиционный подход в обучении водителей, направленный на повышение навыков управления транспортным средством и маневрирования, связан, как ни парадоксально, с фактическим увеличением количества аварий среди молодых водителей. Считается, что это вызвано, в первую очередь, повышением самоуверенности, что и приводит к большему риску во время вождения.

Прогрессивный подход к обучению вождению, известный как Программа защитного, безопасного вождения, или продвинутого вождения, в настоящее время активно развивается за рубежом. Исследованием его эффективности занимаются учёные США и Канады, Австралии и Новой Зеландии, Нидерландов, Германии и Австрии, Швеции и Финляндии, Великобритании и др. Исследователи отмечают, что «...прогресса в обучении водителей можно достичь, сосредоточив внимание на развитии когнитивных и перцептивных навыков». Изучение убеждений и мотивации может прояснить природу взаимосвязи этих предикторов с поведением во время вождения. К высшим когнитивным и перцептивным навыкам относят: поддержание и концентрацию внимания; восприятие и предвидение опасностей, или ситуационную осведомлённость; избежание опасностей; логические рассуждения. Особенностью подхода является персонализированное обучение с учётом различных психосоциальных факторов, таких как социальная ответственность, субъективно приемлемый уровень риска, стремление к острым ощущениям, неприятие норм,

отношение к рискованному поведению и превышение скорости. При этом программы обучения в рамках прогрессивного подхода должны быть направлены на устранение такого фактора, как повышение самоуверенности относительно своих навыков у молодых водителей.

Установлено, что высокий уровень самоуверенности является предиктором рискованного поведения у молодых водителей. Цели обучения прогрессивного подхода соотносятся со вторым и третьим уровнями матрицы-GDE, т. е. с владением дорожными ситуациями и контекстом вождения, а также компетенциями, связанными с осознанием факторов риска и того, достаточно ли знаний, умений и навыков для их избегания (самооценка, сильные и слабые стороны, личный стиль и пр.).

Прогрессивный подход теоретически обоснован различными когнитивистскими и гуманистическими идеями теорий социального научения А. Бандуры и экспериментального научения Д. Колба, конструктивистского подхода Дж. Брунера, и Ж. Пиаже и др. Рассмотрим некоторые из них подробнее. Согласно теории социального научения А. Бандуры, человеческое поведение подлежит научению через моделирование. Прежде чем осуществить на практике то или иное поведение, люди могут обучаться на примерах — хотя бы приблизительно, в результате они избегают многих ненужных ошибок. При этом научение через наблюдение происходит посредством реагирования на стимулы и внимательного восприятия существенных особенностей моделируемого поведения, что включает в активную работу когнитивные процессы.

Таким образом, «...способность обучаться путём наблюдения даёт людям возможность усваивать сложное комплексное поведение без необходимости долго и нудно изучать его методом проб и ошибок». Воплощение этой теории находит отражение в программе обучения безопасному вождению школьников в Австралии с применением широкого спектра обучающих технологий, в частности — интерактивных уроков с групповыми обсуждениями, направленных на нормализацию уровня самооценки в отношении вождения.

В рамках теории экспериментального научения Д. Колб отмечает особую роль самого обучающегося как активного субъекта обучения, выделяя четыре типа способностей к эффективному обучению. Первый тип — это способности к конкретному опыту, которые позволяют полностью, открыто и без предвзятости вовлекать себя в новый опыт. Второй тип определяет способности рефлексивного наблюдения и даёт возможность наблюдать за своим опытом и размышлять над ним с разных точек зрения. Третий тип характеризует способности абстрактной концептуализации. Эти способности служат основой создания новых концепций, которые объединяют наблюдения в логически обоснованные теории. Четвёртый тип способностей относится к активному экспериментированию и открывает пути к использованию этих теорий для принятия решений. Принимая во внимание степень развитости у обучающегося тех или иных способностей,

инструктор может формировать индивидуальный, наиболее эффективный план обучения.

Конструктивистская теория обучения (Дж. Брунер, Р. Ганье, Ж. Пиаже) — это педагогическая философия, ключевая идея которой заключается в том, что «...знание нельзя передать обучающемуся в готовом виде. Можно лишь только создать педагогические условия для успешного самоконструирования и самовозрастания знаний учащихся. Основная идея данной теории состоит в том, что обучение — активный процесс, в котором обучаемый конструирует новые идеи и понятия, основанные на своих прежних знаниях». «Конструктивистский подход всегда рассматривается через призму восприятия, рефлексии и интуиции при совместной деятельности, а также с учётом получения необходимых результатов. С позиции обучающегося — это осознание планируемого результата, структурирование алгоритма деятельности для его достижения. Поскольку конструктивное обучение основано на осмыслении использованного опыта, то можно сказать, что именно оно обеспечивает осмысление прошлого и предвидение будущего. В работе инструктора по вождению принципы конструктивистской теории могут проявляться в процессе подготовки к занятиям: предвидение проблем, постановка целей и задач, подбор наглядного учебного материала; планирование маршрута, соответствующего целям и задачам занятия по вождению».

Конструктивистские учебные модели рекомендуют такое обучение, при котором учащиеся поощряются к развитию своих навыков вождения посредством взаимодействия с динамичной дорожно-транспортной средой. В реализации конструктивистского подхода важны такие методы, как коучинг и определение индивидуальных потребностей в обучении. Коучинг основан на эвристическом или «сократовском методе». Сократовский метод является одним из эвристических методов и заключается в раскрытии понятий путём последовательных вопросов через «испытание». Этот метод подразумевает не инструктирование, а задавание вопросов, наводящих обучающегося на логическую цепочку последовательных умозаключений, приводящих к верному решению.

Таким образом, «сократовская беседа» развивает самосознание учащегося, требуя от него размышлений, а от тренера — соответствующих коммуникативных навыков. В этом ключе можно перейти от понимания роли обучающего как «инструктора», строящего процесс обучения на односторонних, директивных инструкциях, к пониманию его как наставника, проводника и посредника в процессе обучения.

Заключение

В данном исследовании был проанализирован исторический аспект развития автомобильного транспорта в масштабе всего мира. Основные причины дорожно-транспортного травматизма были рассмотрены, а также представлена статистика дорожно-транспортных происшествий. Из анализа выяснилось, что женщины-водители гораздо реже попадают в аварии по сравнению с мужчинами - в 6-10 раз, особенно это характерно для слаборазвитых стран мира. Большинство дорожно-транспортных происшествий происходят в возрасте от 30 до 40 лет. Таким образом, необходимо и возможно предотвращать нарушения правил дорожного движения.

С появлением все большего числа транспортных средств на дорогах стало неизбежным увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, и статистика здесь неутешительная. Исследования показывают, что большинство ДТП происходят из-за неправильных действий участников дорожного движения, а гораздо меньшая часть - из-за проблем с организацией движения или техническими неисправностями транспортных средств. В прошлом, в Союзе Советских Социалистических Республик существовала система оценки качества водительского образования, которая присваивала водителям определенные классы. Но в последнее время вопрос о присвоении класса водителю стал одним из самых сложных в компаниях и организациях. Это особенно актуально для организаций, чья основная деятельность не связана с автотранспортом. В современном обществе произошли значительные изменения, включая изменение формы собственности и порядка оплаты труда. Все эти изменения затронули и класс водителей. Класс водителей остаётся важным и актуальным, как в прошлом, так и сегодня.

В эффективном управлении безопасностью дорожного движения требуется комплексный подход, включающий сотрудничество между здравоохранением, образованием, полицией и организацией мер по повышению безопасности для всех участников дорожного движения. Особую роль в этом играет качественная подготовка водителей и их непрерывное профессиональное развитие, что способствует снижению аварийности. Рекомендуются строгая последовательность пройденных курсов и изучения программ, которую определяет автошкола. Для успешной реализации программы необходимо учитывать организационные, педагогические, кадровые, информационные, методические и материально-технические требования.

Учебные материалы играют важную роль в осуществлении стандартной программы обучения. Образец программы предоставляет достаточное количество практических навыков и компетенций для их формирования, закрепления и развития. Имея в виду положительный опыт, связанный с внедрением смешанного метода обучения будущих водителей, я считаю возможным вовлечение их в программу обучения в автошколе.

В этой работе были обобщены различные подходы к выстраиванию профессиональной подготовки водителей в единую концепцию, коррелирующую с прогрессивной компетентностной моделью навыков водителя, основанной на целевых индикаторах матрицы-GDE. Как правило, целями профессиональной подготовки водителей помимо формирования двигательных навыков по управлению транспортным средством являются также развитие самоидентификации водителя как надежного участника дорожного движения в широком понимании дорожно-транспортной обстановки. Процесс реализации комплексного подхода в обучении вождению предполагает одновременное формирование и развитие водительских навыков различных уровней. Важным аспектом этого процесса является развитие профессионально значимых качеств у мастеров производственного обучения вождению и их личностных характеристик, которые играют важную роль в обучении и достижении устойчивых результатов.

Для эффективной подготовки мастеров производственного обучения вождению могут быть применены различные меры, такие как диагностика знаний, умений, навыков, личностных характеристик и ценностных ориентаций тренера по вождению. Также важно разработать специализированные программы обучения и повышения квалификации мастеров, основанные на прогрессивных целях GDE (общее развитие обучающегося), коучинге и навыках самоэффективности. Оценка эффективности преподавания мастера производственного обучения с использованием прогрессивных методов также является важным аспектом его работы.

Для достижения обозначенных выше целей необходима разработка специализированных программ обучения и повышения квалификации, основанных на прогрессивных методах, таких как коучинг и навыки самоэффективности. Эти программы должны быть адаптированы к индивидуальным потребностям каждого мастера производственного обучения вождению.

Оценка эффективности преподавания также является важным аспектом работы мастера производственного обучения вождению. Для этого можно использовать различные методы оценки, которые позволят отслеживать прогресс обучающихся и определить эффективность обучения.

Разработка Концепции единой системы подготовки и допуска водителей к дорожному движению и профессиональной деятельности направлена на создание комплексного и единообразного нормативно-правового пространства. Это обеспечит устойчивое развитие субъектов хозяйствования в сфере подготовки водителей, безопасное участие в дорожном движении, сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, повышение безопасности дорожного движения и

соответствие требованиям работодателей при осуществлении профессиональной деятельности водителями.

В данном исследовании учитывается важная связь между темпераментом человека и его способностью управлять автомобилем. Для проведения этого исследования были созданы опросы, которые помогли определить факторы, влияющие на безопасность дорожного движения. Кроме того, был представлен примерный интерфейс и структура программы, которая поможет анализировать риски на дороге. Основываясь на полученных данных, рекомендуется пересмотреть программы обучения водителей в рамках курсов экстренного вождения.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 21.07.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.08.2022) опубликован в изданиях «Российская газета», № 256, 31.12.2001, «Парламентская газета», № 2-5, 05.01.2002, «Собрание законодательства РФ», 07.01.2002, № 1 (ч. 1).

2. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 17.06.2022) опубликован в изданиях «Собрание законодательства РФ», 18.11.2005, № 12, «Российская газета», № 221, 11.08.2005.

3. Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» № 127-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.05.2022) опубликован в изданиях «Собрание законодательства РФ», 16.03.2007, № 17, «Российская газета», № 156, 10.05.2007.

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.10.2023) опубликован в изданиях «Собрание законодательства РФ», 16.09.2000, № 45, «Российская газета», № 208, 09.11.2000.

5. Постановление Правительства РФ от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.07.2022) опубликован в изданиях «Собрание законодательства РФ», 09.07.2002, № 34, «Российская газета», № 196, 09.10.2001.

6. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.07.2023) опубликован в изданиях «Собрание законодательства РФ», 14.12.2003, № 23, «Российская газета», № 129, 03.05.2003.

7. Приказ Министерства просвещения РФ от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08 января 2018 г. № 1-р. «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024» [Электронный ресурс]// Правительство России. URL:

<http://static.government.ru/media/files/g6BXGgDI4fCEiD4xDdJUwIxdPATBC12.pdf> (дата обращения: 09.03.2023).

Научно-учебная литература

1. Амеличкин А.В. Актуальные проблемы подготовки водителей механических транспортных средств в Российской Федерации // ВВ: Административное право и практика администрирования. – 2019. – № 1. - с. 1 - 9.
2. Бахаев, А.А. Подготовка, переподготовка, обучение и профессиональный отбор водителей транспортных средств / А. А. Бахаев // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. – 2008. – № 31(132). - с. 100-104.
3. Глазков В. Ф., Евтюков С. А., Евтюков С. С., Мешечко Т. А., Лобанова Ю. И. Основы обучения водителей автотранспортных средств: учеб.-метод. пособие. СПб.: ИД «Петрополис», 2018. Ч. 1. - 404 с.
4. Глазков В. Ф., Евтюков С. А., Евтюков С. С., Мешечко Т. А., Лобанова Ю. И. Основы обучения водителей автотранспортных средств: учеб.-метод. пособие. СПб.: ИД «Петрополис», 2018. Ч.2. - 415 с.
5. Глазков В. Ф., Евтюков С. А., Мешечко Т. А., Сальников А. А. Надежный водитель: уверенность и безопасность: учеб. пособие по подготовке водителей автотранспортных средств / под общ. ред. С. А. Евтюкова. СПб.: ИД «Петрополис», 2019. - 352 с.
6. Губенков А.О. Становление и развитие института, наделённого административно-правовыми полномочиями по допуску водителей к участию в дорожном движении в России Административное право и административный процесс. 2015. № 1 (51). С. 251-255.
7. Евтюков С. А., Васильев Я. В. Справочник по экспертизе ДТП. СПб.: ИД «Петрополис», 2020. - 512 с.
8. Жульнева Н.Я. «Правила дорожного движения с комментариями и иллюстрациями. М.: Академия, - 2023. - 233 с.
9. Зейналов Ф.Н., Михалева И.С. О правовых коллизиях в положениях законодательства об организации допуска граждан к управлению транспортными средствами // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2021. № 2. С. 1-11.
10. Иванов, В.Н. Все об автомобиле, водителе и безопасности вождения /В.Н. Иванов - М., АСТРЕЛЬ, 2018 - 175 с.
11. Калюжный, Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств как условие обеспечения безопасности дорожного движения в России / Ю.Н. Калюжный, Д. Л. Проказин // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2010. – № 1(11). - с. 25-30.
12. Карагодин А.В., Крапивина Е.С. Место и роль регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД МВД России в системе ОВД, обеспечивающих безопасность дорожного движения // Международный журнал «Проблемы правоохранительной деятельности». 2014. № 1. С. 41-

44. Майоров, В. И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Транспорт. право. - 2009. - № 4. - С. 38.
13. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения: учеб. для вузов / Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев М.: Транспорт, 2017. - 247с
14. Копытова С.М. О соответствии процесса обучения водителей автотранспортных средств необходимому уровню подготовки // Учёные записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 4 (48). С. 248-254.
15. Кравченко П. А. Автошколы как инструмент профессионального образования и мотивации молодежи для задач обеспечения безопасности дорожного движения // Транспорт Российской Федерации. 2014. № 5 (54). - с. 20-25.
16. Кравченко, Л.А. Система обучения водителей в автошколе с учетом личностных качеств / Л.А. Кравченко, Ж.В. Дубинина, И.А. Берека. М.: Академия. – 2019. - 321с.
17. Майборода, О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: учебник водителя автотранспортных средств категорий «С», «D», «Е» / О.В. Майборода. 5-е изд., стер. М.: Академия, - 2019. - 248с.
18. Максимычев, В. В. Профессиональная подготовка водителей: опыт России и Европы / В. В. Максимычев // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 1(56). - с. 67-70.
19. Мишури, В.М., Надежность водителя и безопасность движения / В.М. Мишури, А.Н. Романов. // М.: Транспорт, 2017. - 167 с.
20. Молдалиев, Э.Д. Влияние возраста и стажа водителя на риск возникновения ДТП / Э.Д. Молдалиев // Экспериментальные и теоретические исследования в современной науке: сб. ст. по матер. 13 науч. -практ.конф. №9(18) - Новосибирск: СибАК, 2018. - с.94-101.
21. Морковкина Е. А. Исследование профессионально-важных качеств водителей транспортных средств / Елена А Морковкина. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2020. — № 3 (3). с. 143-151
22. Полякова С.В. К вопросу о подготовке водителей // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 17. С. 372.
23. Приходько А.П. «Комментарии к Правилам дорожного движения РФ с последними изменениями на 1 марта 2023 года. Эксмо. 2023.- 916с.
24. Пугачев, И.Н. Организация и безопасность дорожного движения / И.Н. Пугачев, А.Э Горев, Е.М. Олещенко. М.: Академия, - 2009. - 247с.
25. Трофимов С. Правовые аспекты обеспечения безопасности использования автомобильного транспорта. // Транспортное право. - 2005 - № 3 - с. 159.
26. Ходоскин Д. П. Автомобильные дороги. Дорожные условия и безопасность движения: учебное пособие. Гомель: БелГУТ, 2019. 443 с.

*Методические (практические) рекомендации
(для обучающихся)*

Авторы:

Зейналов Фазил Назим оглы, **Михалева** Ирина Сергеевна,
Паньков Сергей Леонидович и др.

**СОВРЕМЕННАЯ СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ
ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Подписано в печать 16.10.2023. Формат 60×90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 3,81. Тираж 47 экз. Заказ № 343.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.