

УДК 656

О ПОВЫШЕНИИ КАЧЕСТВА
ПОДГОТОВКИ И ПЕРЕПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ
Г.Н. КЛИМОВА, А.Ю. АРТЕМОВ, А.В. СТЕГАНЦЕВ
ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический
университет им. Г.Ф. Морозова»
E-mail: klimova-galina@mail.ru

Анализ статистических данных, предоставляемых ГИБДД РФ, показал, что реализация федеральных целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения» в Российской Федерации приводит к улучшению обстановки с аварийностью. В первом полугодии 2015 года в России было зарегистрировано 79,199 тыс. аварий, которые привели к 9,712 тыс. случаев с летальным исходом, при этом травмы различной степени тяжести получили 99,74 тыс. человек. Сравнивая основные показатели аварийности первого полугодия 2015 года с показателями аналогичного периода 2014 года, отмечаем, что общее количество ДТП снизилось на 6,3 %, погибших – на 11,9 %, раненых – на 6,8 %. Тем не менее, неизменными остаются проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. На фоне этого в 2015 году увеличилось количество аварий по вине водителей – 68,412 тыс. ДТП, в результате было ранено 89,936 тыс. человек. Наблюдается рост аварий с участием водителей, имеющих лицензию на перевозочную деятельность (на 11 %, более чем 1,7 тыс. случаев), водителей старше 60 лет (на 10-11 % чем годом ранее), водителей-женщин (на 1,6 %), водителей со стажем более 15 лет, водителей со стажем до трех лет. Ещё несколько трендов касаются ДТП с участием пешеходов – число увеличилось на 1,5 % по вине водителей, на 5% в тёмное время суток, на 2,7 % выросло число аварий с участием детей-пешеходов.

Необходимо вновь обратиться к приводимой выше статистике. Особое внимание следует акцентировать на количестве подразделений и силовых структур, которые ведут статистику по дорожно-транспортным происшествиям, происходящим как на территориях отдельно взятых субъектов, так и Российской Федерации в совокупности. Следует упомянуть о состоявшейся в марте 2015 года коллегии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, на которой была затронута проблема совершения ДТП по вине водителей, стаж которых составляет менее трёх лет. В частности, по данному поводу, основываясь на статистике Управления ГИБДД РФ по Воронежской области в своём отчете высказался прокурор Воронежской области, генерал-лейтенант юстиции Н.А. Шишкин. Прокурор Воронежской области отметил, что в порядке прокурорского надзора за деятельностью правоохранительных органов не было замечено тенденций по снижению ДТП со смертельным исходом, а так же травматизма при ДТП, совершенных по вине водителей, стаж которых менее трёх лет.

Если обратить внимание на таблицу «Анализ основных показателей ДТП по Воронежской области», нельзя не констатировать заметное общее снижение аварийности, на дорогах Воронежа. Наряду с уменьшением показателя аварийности, наблюдается еще и такая, в целом, положительная закономерность, как сокращение числа участников ДТП, получивших во время аварий травмы различной степени тяжести – 4952 человека за период 2009 года против 4271 человека за 2014 год.

Таблица 1 – Анализ основных показателей ДТП по Воронежской области

Показатель	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Общее число ДТП	4952	4806	4796	4716	4672	4271
Число пострадавших	3921	3913	3861	3920	3823	3555
Число погибших	558	535	570	615	590	633

Вместе с тем, несмотря на вышеуказанные положительные изменения, наблюдается и достаточно печальная закономерность по увеличению смертно-

сти участников ДТП. Если в 2009 году количество погибших в ДТП составило 558 человек, то к 2011 году это число увеличилось на 2,1 % (до 570 человек соответственно), а уже в 2014 году данный показатель возрос на 13,4 % по сравнению с показателем 2009 года – до 633 человек соответственно.

Отсюда можно сделать вывод о том, что при общем снижении числа аварий наблюдается значительное увеличение числа погибших участников ДТП, что свидетельствует об увеличении степени тяжести совершаемых дорожно-транспортных происшествий, что не может не свидетельствовать об общем ухудшении дорожной ситуации.

Анализ данных ГИБДД показал, что основные виновники ДТП - это водители со стажем до 3 лет и со стажем свыше 15 лет соответственно, их доля в общем количестве ДТП до 25 % ежегодно. Тем не менее, влияние стажа водителей на количество совершаемых аварий неоднородно – если с переходом порога в 3-5 лет стажа и далее показатели аварийности несколько снижаются, то для водителей со стажем свыше 15 лет он снова перепрыгивает через отметку в 26 %, что непосредственно связано с возрастанием уверенности водителей в своем «профессионализме».

Что же становится причиной такой достаточно странной закономерности? Для водителей со стажем до 3 лет основной предпосылкой совершения дорожно-транспортных происшествий явились низкое качество подготовки начинающих водителей в автошколах, а также зачастую характерный для многих «новичков» недостаток практики вождения в напряженных условиях городского дорожного движения.

Для водителей-профессионалов причины ДТП иные – чрезмерная уверенность в собственном опыте и профессионализме, что неизменно отражается в агрессивной манере вождения, выборе небезопасных маневров, неуважительном отношении к другим участникам дорожного движения, и как следствие неминуемо приводит к совершению дорожно-транспортных происшествий. Не следует также исключать и такой фактор, как психофизические качества таких

водителей, которые на уровень ниже, чем у молодых водителей элементарно в силу возраста.

Даже хорошо выработанные навыки управления автомобилем не всегда могут обеспечить благоприятный исход опасных ситуаций. Отсутствие данных навыков у молодых водителей, несомненно, в несколько раз повышает риск возникновения аварийных ситуаций, а наличие необходимых знаний у водителей профессионалов не дает гарантии, что им удастся вовремя и правильно выполнить необходимое действие или маневр, если они достаточно редко попадали в критические ситуации.

Единственным возможным выходом из сложившейся ситуации остается повышение профессионального мастерства водителей, что напрямую связано с совершенствованием способов приобретения навыков по управлению автомобилем, при этом разделяя процесс подготовки водителей-любителей и профессионалов. В связи с вышесказанным возникает проблема реформирования автошкол и программ обучения молодых водителей, в том числе с помощью введения в эксплуатацию обучающих автотренажеров и симуляторов, использование автодромов. С их помощью возможно многократное моделирование различных дорожных ситуаций, что является необходимым условием формирования прочных и гибких водительских навыков. Автомобильные тренажеры, автодромы могут быть использованы и для устранения ошибок при управлении автомобилем, которые выявляются у обучаемых при управлении автомобилем в реальных дорожных условиях. Таким образом, комплексное использование при обучении автомобильных тренажеров, автодромов и реальных дорожных условий позволяет повысить надежность молодых водителей и водителей профессионалов при их переподготовке. А самое главное – в каждой автошколе необходимо создать тренажерные классы для повышения уровня профессионально важных психофизиологических качеств водителя, где будут проводиться занятия с использованием стендов, аппаратно-программных комплексов и автотренажеров. Ведь нарушение надежности водителя в связи с несоответ-

ствием его психофизиологических качеств зачастую является одной из наиболее частых скрытых причин ДТП.

Внедрение в программу обучения в автошколах регулярных занятий в специализированных тренажерных классах, оборудованных для водителей соответственно их категории («любитель», «профессионал»).

Для опытных водителей совершенствование программы переподготовки с учетом применения различных тренажеров окажет неоспоримо благотворное влияние ввиду закрепления в смоделированных конкретных сложных дорожных ситуациях уже приобретенных теоретических и практических навыков, а также позволит минимизировать последствия и отточить действия водителя в случае возникновения аварийных ситуаций, непосредственно зависящих от личности водителя и уровня его психологической подготовки.

Общим также будет являться планирование и осуществление мероприятий по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей в связи с высокой значимостью профессионального мастерства для безопасности дорожного движения, что подтверждается большим количеством ДТП, возникающих из-за ошибок молодых неопытных водителей.

Все это без сомнения окажет благоприятное влияние на общее психофизическое и эмоциональное состояние водителей указанных категорий, а, следовательно, уменьшит количество дорожно-транспортных происшествий, в том числе и со смертельным исходом, и позволит уменьшить коэффициент общей опасности состояния дорожного движения.

Библиографический список

1 Скрыпников, А. В. Инженерная психология / А. В. Скрыпников, Г. Н. Климова// Воронеж : ВГЛТА, 2010 – 247с.

2 Романов, А. Н. Надежность водителя : учеб. пособие / А. Н. Романов, П. А. Пегин. - Хабаровск; Изд-во Тихоокеан. Гос. ун-та, 2006. – 376 с.

3 Государственная инспекция безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.gibdd.ru/>. – ГИБДД.