НЕВО-КЛАСС
УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТЕННОСТЬЮ
УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «НЕВО-КЛАСС»

193230, Г. Санкт-Петербург, Дальневосточный пр., д. 41, лит. Б, пом. 28
тел: 449-49-99, 586-84-13, факс: 586-84-13
ОКПО 96775148, ОГРН 5067847540052, ИНН/КПП 7811359185/781101001

Экспертное заключение по проекту постановления Правительства «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам допуска граждан к управлению транспортными средствами»

В настоящее время экзамены в ГИБДД на право управления транспортными средствами состоят из теоретического экзамена, экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством и экзамена в условиях дорожного движения.

Основной проблемой в принятии решения в течении последних лет остается достоверность результатов экзаменов. Теоретический экзамен, с определенными оговорками на ошибки иногда встречающиеся в формулировках постановки вопросов, а в некоторых случаях и ошибках в правильных ответах (об этом говорит внесение изменений в ряд ответов без соответствующих изменений в ПДД) позволяет достаточно достоверно проверить знание выпускниками автошкол основных положений правил дорожного движения, основ безопасного управления транспортным средством, правил оказания первой медицинской помощи и основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации.

В то же время из двух этапов экзамена по практическому вождению наиболее достоверно отображающим соответствие задачи экзамена достоверности его результата является результат экзамена на закрытой площадке. Экзамен на закрытой площадке ставит своей задачей проверить наличие первичных навыков управления транспортным средством. Требования к выполняемым упражнениям прописаны достаточно однозначно, критерии принятия решения описаны точно, вариативность принятия решения экзаменатором не высока и результат проверки первичного навыка достоверно характеризует квалификацию кандидата в водители.

Экзамен по практическому вождению в городе, в условиях реального городского движения, хоть и ставит кандидата в водители в условия высокой вариативности возникающих задач дает не очень высокий уровень достоверности результата.

Это связано с множеством причин.

Неоднозначность трактовок многих положений Правил дорожного движения, наличие значительного количества неопределенностей по многим, даже ключевым, положениям Правил дает возможности субъективного трактования хода экзамена. Введение в экзаменационный процесс некоторое время тому назад средств видеофиксации не способствовало сколько-нибудь заметному изменению ситуации. Видеофайлы не находятся в широком доступе, не проводится проверка видеоматериалов надзорными органами в сфере законодательства, довольно часто файлы имеют существенные технические повреждения, иногда, привнесенные искусственно извне.

Существенное влияние на достоверность результата экзамена и на возможность управления этими результатами оказывает неоднообразие в постановке задачи экзаменатором, субъективное восприятие экзаменаторами требования заблаговременности постановки задачи. Кроме того, экзамен по практическому вождению в реальных городских условиях не решает основной проблемы установления способности кандидата в водители к правильной оценке дорожной обстановки и принятию решений, соответствующих наиболее безопасному развитию дорожной ситуации. До настоящего времени критерии такого рода оценки в методике приема «экзамена в городе» не проработаны. Вместо такого рода оценок экзамен превращается в экзамен по правилам дорожного движения «за рулем», экзаменатор оценивает правильность действий кандидата в водители с точки зрения соблюдения ПДД. И это при том, что экзамен по правилам дорожного движения уже проведен за компьютером.

Отсутствие понимание маршрута движения по всему ходу экзамена до его начала, привнесение задач в ходе движения, управление восприятием поставленной задачи путем изменения интонации или эмоциональной окраской лишает ученика – кандидата в водители возможности демонстрации навыков анализа улично-дорожной сети для целей безопасного движения к цели поездки, умения составления маршрута исходя из соображений безопасности его реализации, наличия навыка прогнозирования ситуации и ее развития.

Весь спектр проблем и неоднозначностей в экзамене по практическому вождению в городских условиях в значительной мере способствует провокации и на коррупционную составляющую.

Мнение о слабом прикладном характере части экзамена на закрытой площадке в значительной мере ошибочно и спровоцировано образовательными учреждениями низкого качества уровня подготовки. В условиях конкурентной борьбы за клиента снижая цену ниже уровня затрат они не могут обеспечить качественной подготовки ученика к части экзамена с более конкретными требованиям (вождению на закрытой площадке).

При этом необходимо отметить что все фигуры, выполняемые учениками, находят зеркальные задачи для водителя в последующей деятельности.

Начало движения на подъеме – движение в заторе по мосту.

Заезд задним ходом в гараж – парковка автомобиля на стоянке гипермаркета

Параллельная парковка – парковка в городских условиях, особенно в зонах платной парковки.

Маневрирование под прямыми углами – движения в условиях запаркованной дворовой территории.

Разворот в три приема – разворот на УДС

«Змейка» - сама по себе не имеет аналогов в городском цикле, но позволяет проверить правильность построения траектории при маневрировании путем интегрирования ошибки.

Все из указанных элементов актуальны как навык, реализуемый водителем в последующем управлении транспортным средством вне взаимодействия с другими участниками дорожного движения.

Повысить достоверность экзамена по вождению в городе можно различными способами. Путем внесения в нормативно-правовую базу положений о доступности экзаменационных видеоматериалов как для представителей экспертного сообщества, так и для представителей образовательных учреждений занимающихся подготовкой водителей для последующего анализа и выявления ошибок как в действиях кандидатов в водители так и в действиях экзаменаторов.

Исключением из экзаменационного процесса субъективного участия экзаменатора, заменив его либо использованием навигатора и указанием конечной точки маршрута экзамена (в этих условиях обеспечивается и равноправное распределение задач между кандидатами в водители по протяженности маршрута), либо сообщением кандидату в водители конечной точки маршрута.

Исходя из всего вышесказанного следует, что исключение из экзамена выполнение учениками фигур на закрытой площадке приведет к созданию дополнительных условий для недобросовестных автошкол, не выполняющих требования учебной программы, снижению уровня навыков у кандидатов в водители, созданию дополнительных предпосылок к стимулированию как коррупционной составляющей так совершению мошеннических действий при выполнении программы подготовки.

При этом безопасно проверить данные навыки в условиях городского движения в полном объеме не возможно, и не безопасно.

Главный специалист Центра управления дорожным движением ГКУ Дирекция по организации дорожного движения;

Член рабочей группы при Губернаторе Санкт-Петербурга по очаговой аварийности;

Ведущий программы Автошкола на Авторадио (Авторадио Санкт Петербург)

Дмитрий Владимирович Попов

Директор В.А. Якименко