

ТЕМА ДНЯ

Форум в Кремле

2

**АКТУАЛЬНО**

Важное совещание

7

АВТОРИТЕТНО

Сначала выучить тех, кто учит Папы, не давайте руль ребенку!

9

11

**КОНФЕРЕНЦИИ И СЕМИНАРЫ**

Совещаются руководители и счетоводы

15

ОТКРЫТЫЙ УРОК

За партами – инструкторы

16

**МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ**

Как готовить современного водителя

19

ДОКУМЕНТЫ

Состояние аварийности на автотранспорте в Российской Федерации за 12 месяцев 2004 г.

22

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ДТП: вина водителя? Нет, его беда!

42

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Реализуем рекомендации научно-практической конференции Руководство МСАТ по безопасности на автотранспорте

44

45

РЕГИОНЫТульская юношеская – больше чем автошкола
Всегда в строю

56

61

**ПОДМОСКОВЬЕ**

У стен древнего собора

63

АВТОХРОНИКА

За рулем – супермастера

67

**РЕТРОСПЕКТИВА**

Автошколе исполняется 100 лет!

70

ЗА РУБЕЖОМ

Правила бибикиания или особенности вождения по-арабски

75

**АВТОДАЙДЖЕСТ**

Планета возмущена

76

Форум в Кремле



В канун 2005 года в Москве, в Государственном Кремлевском дворце, состоялся Международный транспортный форум по проблемам безопасности дорожного движения. Его цель – консолидация усилий государственных органов и общественных организаций, научной, творческой и технической ин-

теллигенции для решения важнейшей социально-экономической задачи – повышения безопасности движения на дорогах России.

Инициаторами проведения явились Российская академия наук (РАН), Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU), ГУ ГИБДД (ныне –

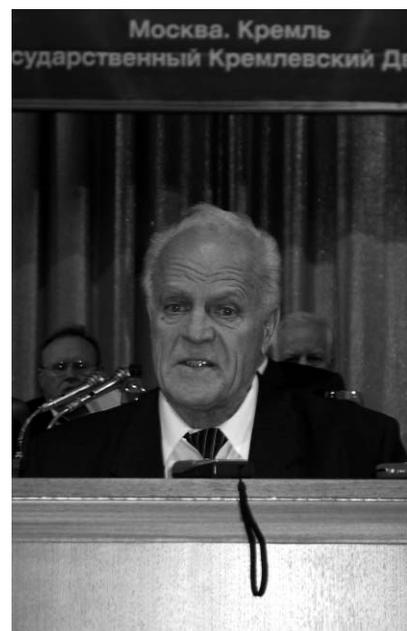
ДОБДД) МВД РФ, Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ), Московский транспортный институт. В его работе приняли участие члены Совета Федерации и депутаты Госдумы, заинтересованные министерства, общественные автотранспортные организации, студенты.

Председательствовал ректор МАДИ Вячеслав Приходько. Он указал на важность проблемы и очертил задачи форума, стоящие перед собравшимися. Кроме того, он поздравил студентов МАДИ, составлявших подавляющее большинство в огромном зале дворца, с 74-й годовщиной родного института.

Участников приветствовали: от Совета Федерации – Владимир Федоров, от Государственной Думы – Татьяна Яковлева, от Международного союза автомобильного транспорта – Мартин Марми, генеральный секретарь союза.

О государственной программе действий по совершенствованию управления безопасностью дорожного движения доклада не было, потому что министр транспорта Игорь Левитин в этот день сопровождал Президента в Санкт-Петербург на открытии нового моста через Неву.

Поэтому ключевым оказался доклад Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения РФ гене-



рал-лейтенанта милиции Виктора Кирьянова «О состоянии и проблемах обеспечения безопасности движения в Российской Федерации».

Докладчик указал на восемь основных элементов стратегии обеспечения безопасности на дорогах, которые заключаются в совершенствовании государственного управления в этой области, административного законодательства, подготовки водителей, дорожной инфраструктуры, технического состояния транспортных средств, деятельности по пропаганде БДД, а также, предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма, оказании помощи пострадавшим в ДТП.

В настоящей информации мы осветим только один из этих элементов – совершенствование водительских кадров.

«Автомобилизация страны, – сказал докладчик, – сопровождается ростом числа желающих получить водительские удостоверения. Однако расширение круга организаций, занимающихся подготовкой водителей, не привело к качественному улучшению их обучения.

О низком уровне подготовки водителей в автошколах говорит то, что каждое четвертое ДТП совершается водителями со стажем управления транспортными средствами до трех лет, из них 40% – водителями на первом году после получения водительского удостоверения. Высокий уровень аварийности среди начинающих водителей обусловлен тем, что существующая система подготовки, по своей сути, не отвечает требованиям современного дорожного движения, ...а также отсутствием должного контроля со стороны лицензирующих органов за автошколами... Мы отмечаем недостаточную квалификацию преподавательского состава автошкол, невыполнение в полном объеме программ обучения, несоответствие материально-технической базы образовательных учреждений предъявляемым требованиям или неэффективное ее использование. Разумеется, необходимо и совершенствование деятельности Госавто-





инспекции по приему квалификационных экзаменов у кандидатов в водители... В настоящее время подготовлены предложения по совершенствованию методики проведения квалификационных экзаменов на получение права управления транспортным средством. К решению стоящих перед нами задач мы привлекаем общественные организации и объединения автошкол».

Вполне очевидно, что после такой оценки состояния подготовки водителей, можно было бы ожидать конструктивного сообщения работника Министерства образования и науки РФ. Сообщение последовало, однако работник Минобразования Сергей Барканов осветил проблему привития навыков поведения на дороге у молодого поколения. Но ни слова не было сказано о подготовке водителей, что подтверждает сложившееся мнение, что для Минобразования подготовка водителей – дело десятое, если не сотое.

Интересным и познавательным было выступление прези-



дента Российского союза страховщиков Александра Коваля.

Он убедительно доказал, что если проблемой безопасности дорожного движения не займется лично Президент РФ, «мы будем двигаться в таком же вялотекущем режиме».

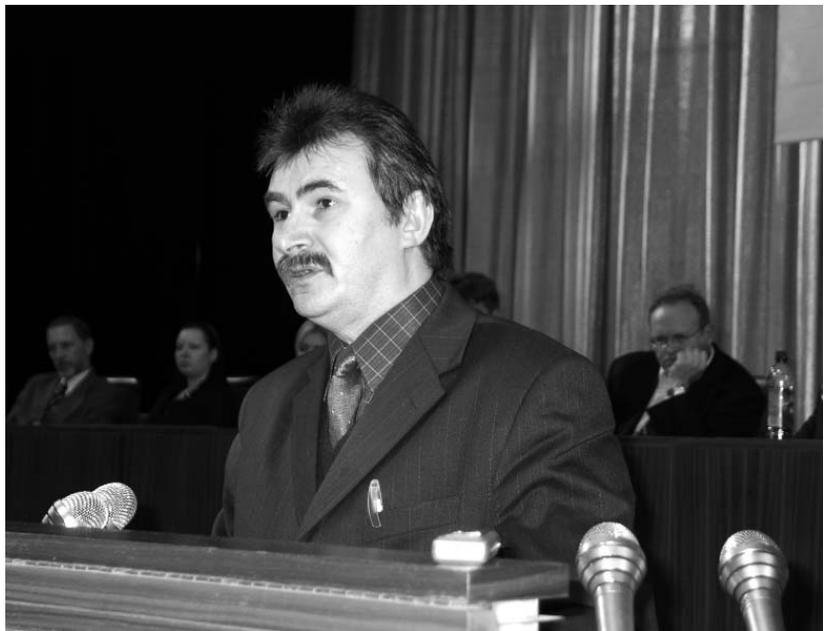
Говоря о практике действия Закона об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств, выступавший отметил, что один из его принципов – экономическая заинтересованность страховщиков в снижении аварийности и в повышении безопасности движения.

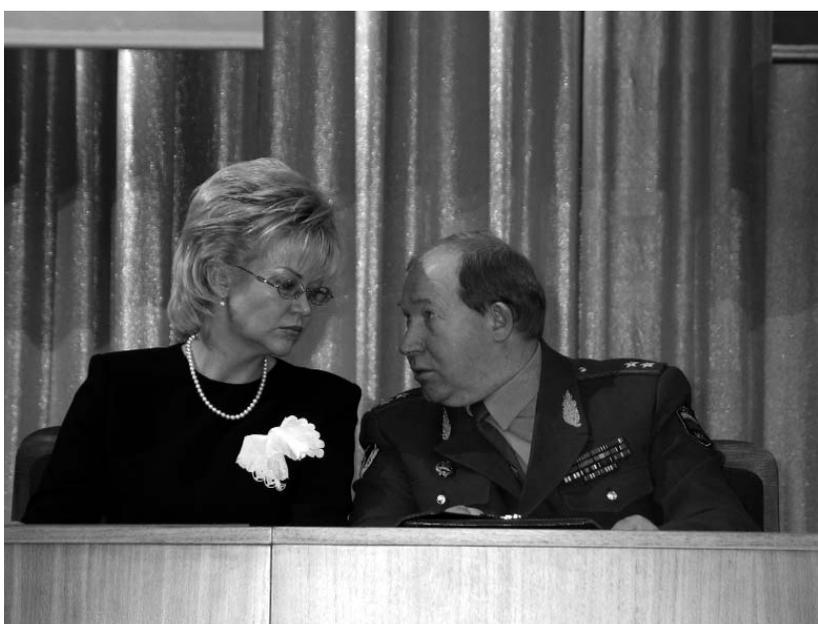
Однако, как отметил А. Коваль, автостраховщики пока занимаются только привлечением клиентов и совершенствованием своей инфраструктуры, но не выполняют требований Закона о материальном поощрении дисциплинированных водителей, о контроле состояния дорог. Они не предъявляют исков дорожникам, если ДТП произошло по причине плохих дорожных условий. Не оказывают пока еще содействия в вопросах предоставления скорой медицинской помощи. Не изучают факторы, влияющие на возникновение ДТП.

В активе страховщиков пока только внедрение ремней и подушек безопасности на отечественных автомобилях, а также испытания в настоящее время автомобилей на удар.

С пониманием и одобрением было выслушано обещание губернатора Ставропольского края, руководителя рабочей группы Президиума Госсовета РФ «О мерах по повышению безопасности движения», доложить состояние проблемы с безопасностью движения и рекомендации настоящего форума на планируемом заседании Государственного Совета.

О глобальных проблемах повышения безопасности дорожного движения сообщил академик РАН Константин Фролов. Он же отметил, что практические решения по повышению дорожной безопасности могут результативно приниматься без привлечения академической науки. Академик напомнил, что в материалах производствен-





ной и преддипломной практики студентов МАДИ накоплен большой статистический и аналитический материал по оптимизации организации уличного движения в Москве.

Как уже было отмечено, в огромном зале Кремлевского дворца присутствовали студенты МАДИ, которые станут специалистами в области организации и безопасности движения, управления на транспорте, защиты окружающей среды. Присутствие на форуме явилось важным воспитательным и познавательным моментом в их студенческой жизни. Выступавшие непосредственно обращались к молодежи, высказывали надежду, что именно ей предстоит решить все проблемы безопасности дорожного движения на дорогах России XXI века.

В декларации, принятой форумом, дана оценка существующего тревожного положения с безопасностью движения и намечена мера по его улучшению.

В фойе дворца была развернута выставка «Дорожная безопасность России в XXI веке», где экспонировались новейшие разработки в сфере дорожного движения, литература и учебные пособия для автошкол.

**Виктор ШИФРИН,
Иван БОРИСОВ**

Важное совещание

В работе совещания принял участие и выступил президент Российской ассоциации профессионального транспортного образования В.И. Чуков. Он отметил, что состояние безопасности дорожного движения во многом зависит от равновесия в системе «Водитель-Автомобиль-Среда движения». Характерно, что усовершенствованию автомобиля, обустройству среды движения государством уделяется немало внимания, на это тратятся большие средства. А что же с водителем, по вине которого происходит более 75% ДТП? Здесь все выглядит намного скромнее. В.И. Чуков в своем выступлении отметил,

31 марта 2005 г. Министр транспорта Российской Федерации И.Е. Левитин ознакомился с работой Горьковского автомобильного завода и провел совещание по вопросам обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

что национальная система профессиональной подготовки водителей испытывает значительные трудности и в целом неуклонно деградирует. Основные причины этого:

- Отсутствие нормативно-правовой базы, регулирующей организацию профессиональной подготовки водителей, адекватной современному этапу автомобилизации страны.

- Утрата государством контроля за состоянием развития национальной системы профессиональной подготовки водителей.

- * Процедура государственного лицензирования малоэффективна, а отсутствие постлицензионного контроля сводит и эту меру госрегулирования к формальному акту.

- * Из-за отсутствия государственного контроля за организацией образовательного процесса (аттестация и государственная аккредитация) учебные планы и программы повсеместно не выполняются, особенно в части практического обучения вождению.

- * Действующие примерные учебные планы и программы подготовки водителей автотранс-



портных средств не отвечают уровню автомобилизации страны и не адекватны современным требованиям к профессии водителя. Усугубляет проблему отсутствие государственного профессионального стандарта «Водитель автотранспортного средства».

* Процветает самоподготовка водителей. Как известно, эта норма прописана в ФЗ РФ «О безопасности дорожного движения», однако порядок ее реализации не определен ни в одном подзаконном акте.

* Государственные квалификационные экзамены не стали надежным заслоном от непрофессионализма на пути получения права управления автомобилем.

* Кроме того, имеет место утрата единого организационно-методического руководства профессиональной подготовкой водителей.

* Отсюда, застойные второй десяток лет проблемы с развитием учебно-материальной базы образовательных учреждений, программно-методическим обеспечением учебного процесса, уровнем подготовки и профессионализма преподавателей и мастеров производственного обучения вождению.

– Мешает делу отсутствие системы профессионального отбора (подбора) водителей на различные виды перевозок и приобретения водителями опыта работы в реальных условиях перевозки на конкретных маршрутах, типах автотранспортных средств, в различных условиях дорожного движения (система непрерывного совершенствования профмастерства).

При подборе водителей, осуществляющих перевозки, нет целенаправленной кадровой политики. Нередко водителями автобусов становятся случайные, с точки зрения профессиональных требований, люди.

Каковы причины недостаточного уровня профессиональной подготовки водителей?

Среди главных можно назвать следующие.

– Отсутствие организующей роли органов образования как на федеральном, так и на региональном уровнях.

– Нескоординированность и разрозненность принимаемых мер как на федеральном, так и на региональном уровнях органов образования, транспорта и безопасности дорожного движения.

– Незаинтересованность работодателей (отсутствие мотивации) в обучении кадров и инвестировании средств в систему подготовки водителей-профессионалов.

– Недобросовестная конкуренция в сфере профессиональной подготовки водителей.

Что необходимо предпринять в первую очередь, учитывая, что водитель автотранспортного средства – одна из самых массовых профессий? Она связана с эксплуатацией источников повышенной опасности, что требует принятия особых мер транспортной безопасности.

Во-первых, при общем руководстве профессиональным образованием со стороны Министерства образования и науки Российской Федерации, целесообразно возложить организующую и координирующую роль в профессиональной подготовке водителей на Министерство транспорта Российской Федерации, тем более, что в соответствии со статьей 328 ТК РФ на Министерство уже возложено установление порядка прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки принимаемых на работу водителей.

Во-вторых, возложить лицензирование профессиональной подготовки водителей и последующий контроль на тер-

риториальные управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В указанных управлениях есть специалисты, способные адекватно оценивать соискателя лицензии или работу лицензиата.

В-третьих, не затягивая далее, выпустить в свет разработанный проект «Положения о порядке подготовки и переподготовки водителей транспортных средств» и комплект документов, касающийся организации стажировки водителей.

В-четвертых, профинансировать разработку профессионального стандарта «Водитель автотранспортного средства» и на его базе учебных планов и программ подготовки водителей нового поколения.

В-пятых, ввести аттестацию и государственную аккредитацию по программам профессиональной подготовки и переподготовки водителей с предоставлением аккредитованным образовательным учреждениям и организациям возможности приема квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами.

В-шестых, создать в автотранспортной отрасли систему комплексной оценки профессиональной надежности водителей автотранспортных средств (возможно в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России»).

Учитывая, что профотбор (подбор) должен, как правило, предшествовать обучению, целесообразно указанную систему создавать на базе учебно-курсовых комбинатов автотранспорта, специализирующихся на подготовке водителей-профессионалов и имеющих значительный совместный опыт работы с автотранспортными предприятиями, организациями и предпринимателями в области обучения водителей и обеспечения безопасности дорожного движения.

Соб. инф.

Сначала выучить тех, кто учит

– Важнейшим событием за прошедший год я считаю создание Федерации объединений автомобильных школ (ФОАШ). По предложению Федерации представитель нашего агентства участвует в ее работе. В состав ФОАШ вошли многие объединения и организации, связанные с подготовкой водителей. В качестве примера могу привести Российскую организацию профессионального транспортного образования, Северо-западную региональную организацию автошкол, Межрегиональный фонд безопасности дорожного движения, некоммерческую организацию «Межрегиональная ассоциация автошкол», некоммерческое партнерство «Ассоциация автомобильных школ», некоммерческую организацию «Ассоциация юношеских автомобильных школ».

Начальник отдела управления начального профессионального образования Федерального агентства по образованию РФ Анатолий Васильевич ЕЛИСТРАТОВ год назад уже выступал на страницах нашего журнала. Время, однако, не стоит на месте. Какие конкретные решения по совершенствованию системы профтехобразования, в том числе и по подготовке водителей разрабатываются в агентстве? Что нового в системе подготовки будет задействовано уже в 2005 г.? Обо всем этом наш гость рассказал корреспонденту журнала «Автошкола Профи».

Я считаю, что это инициатива достаточно интересная – объединить под своим крылом организации всех направлений и уже на уровне этого объединения решать проблемы, связанные с подготовкой водителей. Последнее совещание, которое проводила в сентябре Межрегиональная ассоциация автошкол под руководством Владимира Анатольевича Виноградова, свидетельствует о том, что это действительно серьезная проблема и ей надо заниматься.

С учетом разделения полномочий, которое существует сегодня между Министерством образования и науки Российской Федерации и Федеральным агентством по образованию, законодательная инициатива по многим позициям переходит в компетенцию Министерства образования и науки. В чем конкретно это заключается? В утверждении примерных планов или программ, если касаться нашего вопроса подготовки водителей категории «В», в разработке документов, подтверждающих тот или иной уровень образования, в подготовке стандартов образования. Что же ка-



сается агентства, то оно возложит на себя функции предоставления образовательных услуг. Естественно, что все те контакты и связи, все те учебно-методические наработки, которые уже существуют в агентстве, найдут свое отражение в этой работе.

В ближайшей перспективе, думаю, уже в 2005 году, будут переработаны примерные планы подготовки водителей. Предложения со всех сторон поступают разные – увеличить число необходимых часов на практическое обучение, изменить само содержание примерных программ, а также другие предложения. Вопрос будет вынесен на широкое обсуждение – чтобы те организации, которые входят в ФОАШ, тоже внесли свои коррективы. Надеюсь, в ходе этого обсуждения будут найдены такие решения, которые смогут, все-таки, повысить качество подготовки специалистов автомобильного транспорта и снизить аварийность, эту страшную смертность в мирное время на наших дорогах.

Важнейшая проблема – подготовка и повышение квалификации педагогических кадров, мастеров, инструкторов практического вождения, чтобы те, кто учат, обладали необходимыми знаниями, умениями на высоком уровне. Это с одной стороны. С другой стороны, принимаются серьезные меры по линии ГИБДД, когда самих инспекторов, принимающих экзамены, тоже приходится сначала учить, чтобы они хотя бы хорошо разбирались в правилах дорожного движения.

Следующий важный вопрос – на чем учить, на каком транспорте проводить всю эту подготовку. Что греха таить – в наших образовательных учреждениях все еще полно старья. Необходимо приобрести новые автомобили, и в перспективных планах все это предусматривается. Если говорить о подборе и расстановке кадров на этих участках работы, то мы надеемся на серьезное внимание к этой проблеме самих руководителей общеобразовательных учреждений. 15 декабря мы со-

бирали руководителей учреждений начального профессионального образования федерального уровня. С ними у нас состоялся серьезный деловой разговор по совершенствованию подготовки водителей.

Особый участок нашей работы – подготовка ребят, которые собираются служить в армии, по военно-учетным специальностям. Это связисты, автомобилисты, водители тягачей и так далее. Их учат по специальным программам, которые не распространяются на подготовку водителей категории «В». Ими занимаются автомобильные школы, а наша задача – ускоренная профессиональная подготовка. У нас учебные планы и программы направлены на повышение образовательного уровня, когда наряду с профессией ребята осваивают общеобразовательный цикл полной средней школы. В этом направлении образования ведется большая и серьезная работа. Во-первых, мы дали новые учебники, которые отвечают требованиям сегодняшнего дня. Прежде всего, особое внимание в этих учебниках уделено иномаркам с инжекторными двигателями. Во-вторых, разрабатываются методические пособия в помощь преподавателям, проводится повышение их квалификации. На сегодня очень важна связь с органами ГИБДД – чтобы программные материалы, которые мы разрабатываем, отвечали всем необходимым современным требованиям.

Мы, может быть, действительно, справедливо получаем упреки за качество подготовки тех специалистов, которые учатся в наших общеобразовательных учреждениях. Я принимаю эти упреки, но не согласен с тем, что вина целиком лежит на этих учебных заведениях. Ведь выпускники техникума, вуза, профтехучилища получают диплом, документ об образовании. Но документ о получении водительских прав мы не выдаем – его получают в органах ГИБДД. Согласитесь, что за все выданные нами дипломы и удостоверения мы несем полную ответственность.

Наверное, такая ответственность должна быть и у тех, кто выпускает людей на дороги.

Наше агентство ведет свою работу, ориентируясь на Федеральную программу развития образования. В ней есть специальный раздел – материально-техническое оснащение. Это оснащение предусматривает поставку в образовательные учреждения не только легковых машин, но и автобусов, тяжелых грузовых автомобилей. Мы же готовим профессионалов! Кроме того, программа предусматривает оснащение учреждений компьютерами, компьютерными продуктами, станками и другим оборудованием. Конечно, пока нельзя сказать, что все это поставляется в требуемом количестве, но парк автомобилей действительно постоянно улучшается и обновляется. Что касается финансирования, то сегодня, в условиях проводимой административной реформы, у нас существует разделение полномочий между субъектами Российской Федерации и Федеральным центром. С 1 января этого года основная масса учебных заведений начального профессионального образования передается в ведение регионов. И в соответствии с законом № 95 полномочия по предоставлению начального профессионального и среднего профессионального образования переходят к субъектам Федерации. Кроме того, определены 252 образовательных учреждения начального профессионального образования, которые будут работать и выполнять заказы Федерального уровня. Это уже ответственность Комитета и Федерального агентства. Естественно, если мы отвечаем за это, с нас и спрос, мы и будем финансировать.

Учите правила, грамотно водите автомобиль, не подвергайте опасности свою жизнь и жизнь пешеходов. Желаю удачи на дорогах!

*Записал
Андрей ИГОРЕВ*

Папы, не давайте руль ребенку!

– Я считаю, что садиться за баранку нужно только с 18 лет, строго по законодательству. Потому что до этого возраста молодые люди, на сегодняшний день, еще не готовы эмоционально и психо-физиологически. Отвечать за свои поступки подростки еще не могут, мы их этому не научили. Надо с ними заниматься с детства. Вот когда научим – тогда и можно рассматривать снижение возрастного ценза. Другой вопрос – какую машину им давать. Потому что если им давать джип «Чероки», то тогда только держись!

– Подпорина говорит, что личных машин у них много, в основном как раз иномарки, а система общественного транспорта работает плохо, поэтому, может, и стоит раньше давать молодежи руль.

– Верю, что машин действительно много и все хотят сесть за руль, но этому надо учить. И не так, как она предлагает, месяц или три месяца на курсах, а достаточно приличное время – минимум девять месяцев. Так, у нас обучаются 16 и 17-летние подростки. Когда создавались автошколы, входящие в нашу систему, люди понимали, что такое подросток, ребенок, и как ему эту науку преподать, чтобы он ее полюбил и относился к ней достаточно серьезно.

Поэтому чем раньше обучать детей вождению, тем этот процесс интереснее и лучше. Но надо их учить культуре поведения, грамотному обращению с автомобилем, и самое главное, им надо быть законопослушными, это основа основ нашей с вами безопасности. А если мы будем давать автомобиль через два месяца каждо-

В журнале «Автошкола Профи» № 11-12 за 2004 г. было опубликовано интервью с В.П. Подпориной из г. Сушман Магаданской области «В каком возрасте садиться за баранку?». На проблемы, затронутые в материале, а также на связанные с ними вопросы более глобального плана, касающиеся системы подготовки водителей в стране, поспешила откликнуться президент Ассоциации юношеских автошкол Ольга Александровна НИКОНОВА. Беседу с ней мы предлагаем читателям.

му подростку – вы сами знаете, какие безобразия творятся у нас на дорогах, так их будет еще больше. За эти сроки вообще научить человека правильно относиться к безопасности невозможно. Просто времени не хватит.

Поэтому, я считаю, многие взрослые поступают безответственно, открывая юношеские автошколы. Открывайте, обязательно открывайте, только сначала сядьте и подумайте, как вы будете работать с подростками. Потому, что с ними надо грамотно работать и, как педагогу, прежде всего, их воспитывать. И лишь потом вводить их в курс профессии, постепенно адаптировать к управлению автомобилем. Вот тогда это будет то, что положено. Юношеская школа – это нормальное учебное заведение системы профобразования. Это не то место, куда можно придти, быстро чего-то нахвататься и тут же сесть за руль.



Мы хотим работать со всеми, кто этого желает, готовы помогать им открывать юношеские автошколы. Но там должны работать люди увлеченные этой работой, это во-первых, а во вторых, любящие детей. А не только те, кто знает устройство автомобиля и может показать, как переключать скорость. Иначе автошкола просто не сможет существовать, дети разбегутся, и будет грустно и скучно.

Если Вера Павловна Подпорина действительно увлечена работой с детьми, мы всегда готовы ей помочь, растолковать, что такое юношеские автомобильные учебные заведения, дать регламентирующие документы деятельности этих школ. Пусть она там их открывает, пусть они нормально работают с подростками, в правильном ключе. Потому что у нас есть много автошкол, где хотят открыть детский класс. Спрашиваем, что это такое,

ваш детский класс? – А туда будут приходить дети, и мы будем им читать правила. Так они не будут приходить для того, чтобы слушать правила, им это неинтересно. А если им заявить, что через два месяца они получают водительские удостоверения, то это уже просто будет преступление по отношению к этим подросткам, этого делать категорически нельзя.

Надо понимать, что если вы этой работой не занимаетесь, не надо себя популяризировать, говорить, что вы знаете, как открыть юношескую автомобильную школу. Каждый должен заниматься своей работой, только и всего. Раздражает и непорядочность в сфере деятельности в подготовке водителей, проявляемая некоторыми из тех, кого поддерживает МААШ, – не буду называть имен. Если у тебя пятьдесят площадок и лишь одно место, где ты можешь заниматься те-

орией, то о каких площадках может идти речь? Если есть площадки, то при каждой из них должен находиться хотя бы небольшой учебный комплекс. А все эти экстернаты, якобы прогрессивное дело – ну как может человек подготовиться к профессии водителя самостоятельно? Я этого не понимаю! Человек не поймет многих нюансов, а отсюда страдает наша безопасность, страдают невинные люди.

Вернусь к предложению Подпориной выдавать права с 17 лет и приведу в пример наших курсантов – многие из них серьезные ребята, относятся к занятиям достаточно ответственно. О ком-то можно сказать сразу – этот парень не подведет, но есть и ребята, у которых взросление затягивается. Да, разница между 17 и 18 годами небольшая. Но именно год в этом возрасте очень многое значит. Ребята взрослеют прямо на глазах. А когда они



попадают в определенные условия работы с ними, то процесс взросления тем более протекает быстрее. Мы не зря много лет организуем многодневные автопробеги. Именно там формируется характер этих подростков. И если они уходят в эти пробеги с какой-то бравадой, то возвращаются оттуда совершенно другими, с иным восприятием окружающего мира. Когда парень много повидал за десять дней – городов, людей, памятных мест, у него уже выстраивается какая-то гражданская позиция.

Так что ребята меняются. Чем больше с ними работаешь, тем более адекватно они относятся к проблеме развития общества, в котором они живут. Но для этого с ними надо очень много работать. А это труд адский. Поэтому пока наше общество принять подростков на дороги не может. Оно их просто затрет. Хотя на Западе, в общем-то, практикуется в зависимости от модификации автомобиля, литража двигателя выдавать права и подросткам – там их дают и с 16 лет. Но, опять-таки, подросток несет там определенную ответственность, там общество так воспитано. А мы только сейчас начинаем постепенно воспитывать людей. Вот, воспитаем их – тогда и можно будет ставить вопрос о снижении возрастного ценза.

– По моему собственному наблюдению, в сельской местности, на даче папы и мамы часто дают подросткам руль.

– Наши папы и мамы просто не понимают, что они делают. Могу только так сказать. Вот у нас есть профильная смена в лагере, куда мы берем детей от десяти до восемнадцати лет. И летом мы там продолжаем обучать ребят. Те, кто прибыли из автошколы, продолжают занятия, а те, кто из других учебных заведений, сначала показывают нам, что они могут. И вот был у меня один подросток, который говорил: «А мне папа уже разрешает ездить на «Газели». Лет ему было шест-

надцать с половиной. Хорошо, мы поехали посмотреть, как он водит машину. Парень сел рядом со мной, а тронуться не может. У него был совершенно не поставлен навык управления автомобилем. Ни руления, ни видения, ни плавного трогания с места, ни умения разогнаться, переходить на повышенные передачи – ничего у парня не было отработано. Как папа ему какие-то элементарные приемы показал, так у него и осталось. То есть у него совершенно нет профессиональной подготовки к управлению этим автомобилем. Разве это хорошо?

К нам в школу приходят родители на собрание и говорят: мой ребенок уже с десяти лет водит машину! Да, водить за веревку в этом возрасте машину можно. Но чтобы профессионально водить автомобиль, надо с детьми заниматься с самого начала, переучивать их. Так что, папы и мамы, не давайте своим чадам руль! Учить детей надо, но сажать их за баранку и приучать выполнять какие-то задания – потом волосы станете рвать на голове, но будет поздно.

Надо научиться быть законопослушным, прежде всего самим родителям. Тогда подросток будет таким, каким мы бы хотели его видеть. А открывать юношеских школ надо больше, чтобы, по возможности, все дети прошли эти этапы становления водителя. Пусть они и не станут профессиональными водителями, но хотя бы будут нормально чувствовать себя на дороге.

– То, что Вы говорите, понятно, Вы ведь в этом просто профессионально заинтересованы.

– Я в этом очень заинтересована, не скрываю, но хотелось бы, чтобы проблемой заинтересовалось и наше государство, услышало нас. То, что сегодня в нашем транспортном комплексе все меньше и меньше профессиональных водителей, наверное, вина отсутствия

профессиональных школ. Это потому, что мы к этому делу подходим дилетантски. А тут и пекарь может, извините меня, учить управлять транспортными средствами, и инженер, химик из лаборатории. Закрыли ее – пойду, курсы открою по подготовке, легко и просто. Руль есть, педали тоже.

От всего этого страдают люди, которых возят в автобусах, в больших грузовиках, они попадают в дорожные происшествия. Сегодня все мы страдаем от этого. Поскольку мы совершенно забыли, что это профессия и ей надо заниматься профессионально. Мы же с вами машиниста автопоезда не готовим где попало, а водителей можно готовить и в подвале, где угодно, при отсутствии всего. Я за свою жизнь слишком много видела дорожно-транспортных происшествий. И прекрасно понимаю, что без причины ДТП не происходят. Значит, кто-то где-то чего-то недосмотрел, что-то нарушил. Дорожно-транспортные происшествия случаются не потому, что на дорогах много машин, а потому, что мы перестали нормально заниматься обучением, и, самое главное, контролировать тех, кто обучает. Ну, не могут все подряд обучать!

В Москве огромное количество автошкол перешло на подготовку без лицензий, или на самоподготовку. Пусть себе подготавливаются сами те, кто хочет, но школы, которые нормально работают, каждый раз оказываются под прессингом со всех сторон. Потому что нас постоянно проверяют: и пожарник, и слесарь, и кто угодно. А то – набрал и отучил на пятидесяти площадках. О каком контроле тогда вообще может идти речь? А как ты инструктора проконтролируешь, а как ты технику проконтролируешь, исправна ли она?

Поэтому проблем много в этом блоке. И та же МААШ к этому должна относиться по-другому.

– *Расскажите о вашей Ассоциации. Давно она существует?*

– Ассоциацию мы создали, когда не стало Управления учебных кадров при Министерстве транспорта. Некому стало заниматься ни юридическими основами деятельности автошкол, ни программами и материалами, а в юношеских автошколах учатся по своим программам. Конечно, они основаны на общих стандартах, но, все равно, рассчитаны на подростков и детей. Поэтому мы и объединились в Ассоциацию, ей в этом году будет десять лет. Сейчас в нее входят около 150 школ из 32 субъектов Российской Федерации – чуть меньше, чем из половины, а хотелось бы, чтобы все субъекты имели такие школы. Потому что, еще раз повторю, это детям необходимо! Это те центры, где можно заниматься воспитанием участника дорожного движения. Пусть и родители на собрания приходят, мы с ними постоянно встречаемся, где еще можно поговорить с родителями, как не в стенах подобного учебного заведения? Так что такие школы нужны. Просто сегодня в этих бурных рыночных взаимоотношениях до них ни у кого не доходят руки, в том числе и у Министерства транспорта. Оно нас создало, а теперь мы стали ему не нужны. Об этом надо подумать очень серьезно, потому что наша Ассоциация – кузница тех кадров, которые придут в автомобильный транспорт. Здесь идет и профориентация ребят, и любовь к профессии им прививаем, и обучение проводится достаточно стабильное и грамотное.

Министерство транспорта, вроде бы, заявляет о своей поддержке, но только на словах. Минобразования тоже не до нас. Тем более, что это – система дополнительного образования, которое хочешь – получай, а хочешь – нет. Но проблема безопасности – это ведь не только система дополнительного образования. Это всенародная задача. Это трагедия всей

нашей страны. И ей надо очень широко заниматься.

– *Насколько у вас квалифицированные преподавательские кадры?*

– У нас грамотные специалисты, которые любят свое дело, хотя им заниматься. Кроме того, кадры можно и готовить. Но нужна поддержка, моральная и политическая. Потому, что когда тебя давят – работать тяжело, очень тяжело. А без финансовой поддержки – трижды тяжело, потому что где же взять столько денег, чтобы детей воспитывать и взращивать.

У нас здесь дети из детского дома. Меня умоляли принять их на обучение, на государственное обеспечение. А где мне взять денег на этих детей? Наши школы хотя и платные, но дети-то платят копейки! Чем дольше учится ребенок, тем больше затрат на него идет, тем дороже обучение стоит. Я же каждый месяц должна выплачивать зарплату коллективу, а не раз в три года!

Поэтому, конечно, обучение детей техническим профессиям – занятие дорогостоящее. А государство пока остается в стороне, за небольшим исключением – скажем, Самарская школа входит в систему образования, объединяет и большой блок других направлений в обучении, и там финансирование нормальное. Однако в других местах ничего этого нет. В Перми, к примеру, вообще не хотят помогать юношеской автошколе. А Рязанская школа совсем развалилась, в этом городе Автотранс бросил ее на произвол судьбы. Там руководитель и сам не смог ничего сделать, и никому контроля не давал. А подростки хотят этим делом заниматься, тянутся к знаниям. Где они, спонсоры, богатые люди, которые хотят вкладывать деньги? В хоккей, в футбол они вкладывают, но только не в нас. Во взрослый автомобильный спорт тоже вкладываются деньги, а в детский

автомобильный спорт – нет! Раньше проводился чемпионат под эгидой журнала «За рулем», а сегодня этот журнал не хочет нами заниматься. Но не все же гоняться за сиюминутной выгодой, надо что-то и потратить сначала! Поэтому все, кто входит в Федерацию объединений автомобильных школ, должны совместными усилиями прежде всего обеспечить правовую основу деятельности этих школ. Не надо делать какие-то новые инструкции по проведению экзаменов – их сочинять можно хоть каждый месяц, только толку от этого никакого не будет, пока не будет создано нормальное правовое обеспечение деятельности этих учебных заведений. Вне зависимости от того, будут ли эти водители на дачу ездить, грузы возить или пассажиров – уровень подготовки должен быть достаточно высок. И должно быть разграничение по водительским удостоверениям. Нельзя, чтобы были одинаковые требования к бабушкам, которые в пятьдесят с лишним лет получают категорию «В» и потом ездят на дачу, и к молодым людям, которые только заканчивают курсы, тут же поступают на подготовку на «С», садятся на грузовой автомобиль, несутся и сшибают всех, кого только можно. При такой укороченной подготовке у молодого человека нет ни навыков, ни опыта, ни стажа – ничего нет. Есть только документ, позволяющий ему сесть за руль любого автомобиля – он и садится, не думая ни о себе, ни о людях.

Вот об этом надо серьезно говорить на всех уровнях – министерств, ведомств, Госавтоинспекции. Проблему надо поднять на правительственном уровне и начать ее реализовывать. Иначе с травматизмом на дорогах мы не справимся никогда.

*Беседу вел
Андрей ТАРАБРИН*

Совещаются руководители и счетоводы

На правах хозяина мероприятия открыл директор ОНМЦ в пос. Красково В.В. Максимычев. Затем слово было предоставлено директору Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Е.С. Москвичеву, который рассказал об основных направлениях деятельности возглавляемого им Департамента.

Начальник Управления кадров и организационного развития Федерального дорожного агентства Н.И. Бурносков сделал доклад о целях и задачах, стоящих перед ФДА, взаимоотношениях ФДА с учебно-курсовыми комбинатами АТ по вопросам управления имуществом, финансово-хозяйственной деятельности. Темой сообщения начальника Управления автотранспортного, городского электротранспортного и автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ю.Н. Нежемлина стал контроль территориальных органов Госавтодорнадзора ФСНТ за региональными учебными заведениями автотранспортного профиля по качеству подготовки кадров, а также организация работы региональных экзаменационных комиссий по приему экзаменов среди водителей и специалистов, осуществляющих перевозку опасных грузов.

Представитель ДОБДД МВД РФ Е.Д. Ерещенко рассказал о деятельности представляемого им ведомства по повышению качества подготовки водителей транспортных средств в автошколах РФ. Его коллега Д.В. Митрошин представил слушателям проект новой методики сда-

Два дня, 16 и 17 февраля 2005 года в подмосковном поселке Красково работал семинар-совещание директоров и главных бухгалтеров учебно-курсовых комбинатов и автошкол Российской Федерации. Его организаторами стали Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации и ГОУ Отраслевой научно-методический центр.

чи квалификационных экзаменов в экзаменационных отделениях ДОБДД МВД РФ.

Проблемы, связанные с перевозкой опасных грузов, в своих сообщениях осветили начальник отдела кадров и профессионального образования ФДА Минтранса РФ Д.Н. Кузубов и заместитель руководителя Управления Госавтодорнадзора Московской области А.А. Усан. Завершился первый день работы семинара-совещания докладом президента Российской ассоциации профессионального транспортного образования В.И. Чукова об итогах работы Ассоциации в 2004 году и участии «Роспрофтрансобра» в мероприятиях, посвященных 100-летию Российской автошколы.

Второй день работы семинара-совещания открылся докладом В.В. Максимычева о проекте областной программы повышения качества подготовки водителей транспортных средств. Он же сделал еще один доклад: о результатах использования в учебном процессе в ОНМЦ автомо-

билей «Деу». О лизинге учебных автомобилей как инструменте укрепления материально-технической базы учебных заведений рассказал представитель лизинговой компании «Каркаде» В. Ухай.

Из других выступлений интерес слушателей привлек доклад представителя Государственной лесотехнической академии г. Воронежа Г.С. Лебедева о требованиях к производственно-технической базе автопредприятий, эксплуатирующих газобаллонные автомобили. А завершился семинар-совещание для директоров учебно-курсовых комбинатов и автошкол РФ ежегодным собранием членов ассоциации «Роспрофтрансобр».

Программа семинара-совещания для бухгалтеров первоначально полностью совпадала с программой для директоров – вместе с ними в первой половине первого дня они выслушали те же доклады и выступления. Затем отдельно для бухгалтеров начальник отдела налогообложения Министерства по налогам и сборам З.И. Давыдова рассказала об изменениях налога на прибыль главы 25 Налогового кодекса РФ, а также о налоге на имущество, после чего ответила на вопросы слушателей. На второй день Государственный советник налоговой службы, судья Высшего Арбитражного суда РФ В.А. Емельянов провел занятия по нескольким важным для бухгалтеров темам: об особенностях заполнения декларации по ЕСН и страховым взносам на обязательное пенсионное страхование и о судебной арбитражной практике по страховым взносам, зачисляемым в пенсионный фонд России; о порядке перехода на упрощенную систему налогообложения с изменениями и дополнениями; о налоге на землю, порядке уплаты налога в 2004, 2005 и 2006 гг., а также о рассмотрении отдельных положений Федерального закона № 70.

Соб. инф.

За партами – инструкторы

– В связи с тем, что в городе достаточно большое количество автошкол, собрать в один раз всех мастеров вождения не представлялось реально возможным. Поэтому семинары проходили в течение двух месяцев. Первыми занятия посетили представители Центрального округа, затем по «розе ветров» – север, северо-восток и так далее. Таким образом, в течение девяти понедельников занятия смогли посетить все инструкторы.

Из-за дефицита времени для занятий пришлось выбирать лишь самые необходимые темы, занятия проходили с десяти часов утра до двух часов дня. Однако для некоторых инструкторов и этих четырех часов оказалось слишком много – они стали предлагать быстро разойтись: у кого-то внутренние экзамены, у кого-то иные причины. Некоторые даже утверждали, что у них экзамены в ГАИ, хотя представители ГАИ четко заявили, что в понедельник никаких экзаменов у них нет.

Есть серьезная опасность в том, что часть инструкторов не считает эту работу своей постоянной профессией, а чем-то преходящим, в силу сложившихся обстоятельств – экономических, семейных и так далее. При этом они не думают о том, что берутся за одно из самых сложных и ответственных занятий. Количество погибших во всех катастрофах, цунами и прочих природных бедствиях несопоставимо с тем, что мы ежедневно теряем на дорогах. При этом роль и задача мастера производственного обучения вождению крайне высока. Ни с кем другим его сравнить нельзя – ни с директором школы, ни с методистом, преподавателем, инспектором, чиновником.

В рамках проведения курсов повышения квалификации и учебно-методической работы по плану Департамента Образования и Управления ГАИ города Москвы в январе и феврале 2005 г. проводился цикл семинаров с инструкторами практического обучения вождению автомашины. О целях и задачах этих занятий рассказывает исполнительный директор Ассоциации автомобильных школ Александр Викторович ЖУКОВ:

Темой занятий в первую очередь стали вопросы технического оборудования учебного автомобиля. Сейчас, в сложившихся обстоятельствах, основная тяжесть по решению этих



вопросов непосредственно ложится на плечи инструкторов – как, где, что поставить, завизировать, с тем, чтобы учебный автомобиль соответствовал требованиям параграфа 21 Правил дорожного движения, положению о допуске транспортных средств к эксплуатации.

Представители Главного управления ГАИ рассказали о новой методике приема экзаменов, проект которой уже разработан. Рассматривались также вопросы педагогики и психологии. Не секрет, что некоторые автошколы, приглашая учеников, нередко особо подчеркивают, что у них вежливые и тактичные инструкторы. Наверное, это говорит о том, что такая проблема существует.

Напомню еще раз, что ситуация вокруг деятельности автошкол сейчас сложилась крайне тяжелая. И защищать себя мы можем только повышением качества обучения. А значит, нужны грамотные педагогические кадры. Для этого надо проводить с ними занятия, семинары, давать им новые материалы, наработки, совершенствовать УМБ. Вообще – это работа государственных структур, но поскольку они только констатируют факт, что у нас все плохо, Ассоциация вынуждена этим заниматься – подбирать учебные пособия, организовывать методическую работу с педагогическими кадрами. Иначе, если мы этого не будем делать, автоподготовка как таковая иссякнет, во всяком случае в Москве, останутся только какие-то курсы, всевозможные экстернаты. Сейчас многие школы меняют вид подготовки, поскольку, в силу обстоятельств, не могут получить лицензию, как по субъективным, так и по объективным причинам. Соответственно, они уже работают не как лицензионная школа и документы об обучении не выдают. Но все это ломает общую систему, естественно, ухудшает качество работы, и если никаких мер не принимать, то в Москве останется со временем лишь некое



подобие тех автошкол, которые должны в принципе быть.

Поэтому мы и проводим подобные семинары. Так, в прошлом году у нас проводился трехдневный семинар с руководителями автошкол. Учебный процесс в автошколах идет непрерывно, и разорвать его нельзя: запланированы занятия, люди срываются с работы, а инструктор не может подолгу отсутствовать – это и деньги, и

время. График у них плотный во все дни кроме воскресенья и понедельника. Поэтому только в понедельник мы и можем себе позволить проводить занятия. А в воскресенье нельзя, ведь должны же люди отдыхать. Лучше, конечно, было бы занять инструкторов на настоящих курсах в течение нескольких месяцев. Но кто у них тогда будет кормить семью, зарабатывать деньги? А стипендию в размере зарплаты мы предложить не можем.

Бывают случаи, вы сами видели, когда некоторые инструкторы начинают задавать ехидные вопросы «а зачем это нам надо?», «какая от этого нам польза?» и так далее. Да, некоторые специалисты ГАИ выступали на семинарах слабовато. Да, они выражаются казенными штампами «приказ такой-то», «распоряжение такое-то». Но дело в том, что у них просто мало специалистов, которые могут вести занятия.

Вопросы типа «как держать за руль» и т.д. – это уже вопросы индивидуальные, технические. Кто-то говорит: «Нам это не надо, мы все знаем». Пусть кто-то и знает, но уровень подготовки разный. Кто-



то, может быть, только недавно стал инструктором. И представление о том, как учить людей водить, он имеет очень слабое.

Раньше подготовка входила в систему ДОСААФ, ныне РОСТО. Со своими кадрами они более или менее занимались. Но это отдельная структура, и сейчас далеко не самая массовая. А мы – Ассоциация, и наша задача – объединить всех. Ассоциация по самому своему статусу не может все монополизировать, это общественная организация, в которую можно войти, но из нее можно и выйти в любой момент. Кто чаще всего не хочет входить в нашу Ассоциацию? Это, прежде всего, те, кто

смотрит на свою школу, как на бизнес, а у бизнесменов менталитет, конечно, другой, у них главное – это рынок, конкуренция. А в образовательной деятельности «рынка» быть не должно. Когда начинается конкуренция, что происходит: надо платить за аренду, за новые машины, зарплату сотрудникам, а значит – собирать не меньше десяти тысяч рублей за обучение, дешевле нельзя. Другой предлагает обучать всего за две тысячи рублей, с соответствующим качеством. В результате начинается «рынок», переманивание людей. Но мы ведь готовим водителей – не парикмахеров и не бухгалтеров.

Есть специалисты из институтов, НИИ, мы их приглашали, они начинают издалека, говорят о глобальном. В результате снова начинаются вопросы: «Вы о чем мне говорите, мне это надо для моей практической работы? Да я журнал «За рулем» куплю и читаю, там подробно рассказывается о новейших устройствах автомобиля, я езжу на «Жигулях», и мне это не нужно». Другой вариант – приходят технари и начинают говорить инструкторам: «Бери гвоздь, втыкай сюда, делай так-то и так-то». Так им это тоже не нужно!

Спрашивается: а где же та «золотая середина»? Да ее быть просто не может! Потому что, если бы дело шло об одном человеке, я бы мог на него сориентироваться, подобрать отдельного специалиста. Но если приходит масса, то по любой методической системе ориентироваться надо на всех сразу. Есть те умницы, которые, действительно, все знают, но есть и то болото, которое ничего не знает, и понять может с трудом, попадают люди неразвитые, необразованные, иногда – ленивые.

Мы ставим сейчас перед собой задачу – активизировать методическую работу, и, в первую очередь, с такой категорией, как инструкторы. Ваш журнал с материалами для инструкторов надо массированно внедрять в автошколы. Инструкторов надо воспитывать, растить. Среди них есть бывшие шоферы с десятком классами образования. Могут они самостоятельно стать хорошими методистами, психологами? Иногда это человек с амбициями, считающий, что только он один может всему научить, и за немалые деньги. Вот тогда мы имеем перегибы, когда инструкторы ругаются на ученика, пьют во время занятий, срывают занятия. С этим надо бороться. В том числе, и при помощи вот таких семинаров.

*Записал
Андрей ТАРАБРИН*

КАК ГОТОВИТЬ СОВРЕМЕННОГО ВОДИТЕЛЯ

– Наш учебный центр сейчас в основном занимается совершенствованием мастерства тех водителей, которые уже имеют начальный опыт вождения автомобиля. Разрабатываем новые методики обучения и учебные пособия к ним.

Дело в том, что дорожное движение в нашей стране за последние годы кардинально изменилось и требования к водителям резко возросли. Между тем, система подготовки водителей остается прежней, а результаты, как известно, весьма плачевны.

– Что надо менять в системе подготовки на Ваш взгляд?

– Прежде всего, необходимо менять программы подготовки и внедрять систему двухфазового обучения. Проблема в том, что у нас в свое время было две программы подготовки водителей. Одна – для так называемых водителей-любителей, другая – для профессиональных водителей. Уровень подготовки профессионала был значительно выше. Сегодня статус водителя без права работать по найму отменен, подготовка ведется для всех одинаково, по единым примерным программам. Но эти программы, я считаю, на сегодняшний день никого не устраивают. Они устарели по содержанию и не отвечают требованиям современного дорожного движения. Количество часов, отводимых на обучение вождению явно не хватает, а на теоретическую подготовку слишком много, особенно для водителей-владельцев индивидуальных транспортных средств. Не смотря на то, что все водители должны знать Правила и уметь управлять автомобилем в безопасном режиме, требования к профессиональному водителю должны быть значительно выше. Профессионалу необхо-

Имя Геннадия Борисовича ГРОМОКОВСКОГО вряд ли нуждается в представлении преподавателям автошкол – написанные им самим или в соавторстве учебники и пособия широко используются не только в Москве, но и по всей России от Калининграда до Владивостока. Меньше известна практическая деятельность Геннадия Борисовича на посту директора учебного центра «Формас» в Москве. Сегодня Геннадий Борисович Громоковский – гость журнала «Автошкола Профи».

димо знать устройство автомобиля и особенности управления автомобилем с различным приводом, с автоматической и механической коробкой передач. Он обязан быть готов выполнить установленный график работы, невзирая на любые природные и прочие катаклизмы. У обычного водителя цели и возможности использования своего транспортного средства совсем другие. При сегодняшнем уровне сервиса и сложности применяемых конструкций у него нет желания и необходимости изучать устройство. Для экономии времени он готов пойти по пути облегченного получения первоначальных навыков управления автомобилем, например, с использованием автоматической коробки передач. Но их пожеланиями вообще никто не интересуется. Что, разве это сложно решить?

Конечно, первоначальный навык, приобретенный в автошколе, весьма мал для того, чтобы чувствовать себя уверенно в





сложных условиях современного движения. Поэтому начинающий водитель во время сильного снегопада или при интенсивном движении, как правило, отказывается от управления своим автомобилем. У него есть возможность выбрать условия, при которых он может без риска для себя и окружающих приобрести необходимый опыт. Однако, управляясь в «самостоятельное плавание», он будет постоянно сталкиваться с новыми проблемными вопросами на которые, судя по мрачной статистике, многие так и не находят правильного ответа. Поэтому я и предлагаю, явно продиктованное временем, введение для таких водителей второй фазы обучения. Как показывает международная практика, введение такой системы просто необходимо.

– Чем конкретно отличается наша система подготовки от той, что принята в странах Запада?

Хотя бы тем, что у нас человек прошел начальную подготовку, получил права, и с тех пор им никто не занимается вообще. Можно подумать, что наша система подготовки настолько совершенна, что сразу способна выпустить на дорогу хорошего водителя.

В странах ЕС система подготовки работает так, что водитель регулярно приобретает дополнительные навыки вождения, т.е. имеет возможность под руководством опытного преподавателя заниматься совершенствованием мастерства. А у наших же водителей умение распознавать опасную ситуацию, прогнозировать ее развитие формируется известным методом проб и ошибок и

другого способа совершенствования мастерства у них, увы, просто нет.

Многофазовый процесс обучения уже давно применяется в Финляндии, с 2003 г. внедрен в Австрии. Он предусматривает проведение специальных занятий с людьми, которые уже управляют автомобилем. В Финляндии, например, за счет введения двухфазового обучения в два раза снизилась аварийность, и, конечно, этот опыт работы зарубежных стран очень интересен для нас. Однако есть и сложности при введении второго этапа в нашей стране. Поскольку у нас педагогический состав еще не готов к проведению таких занятий. То есть, нужно сначала заниматься с преподавателями, повышать их квалификацию и только потом вводить дополнительное обучение. Кроме того, необходимо поднимать заинтересованность людей в прохождении второго этапа обучения. К примеру, в Германии существует такая схема: если человек в процессе управления автомобилем попадает в происшествие или набирает определенное количество штрафных баллов за нарушение Правил, то ему присылают приглашение пройти дополнительное обучение. В этом случае с него снимается 50% штрафных баллов. Причем это проводится не в обязательном порядке, а добровольно. Просто, без дополнительного обучения он рискует потерять права совсем. Если нам пойти по этому пути, то, я думаю, это будет правильно.

Сейчас готовится заседание Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения. Там будет рассматриваться рекомендация о том, что надо вводить выдачу прав с испытательным сроком на два года. Причем для начинающего водителя, не имеющего опыта управления, превышение скорости более чем на 20 км/ч может служить основанием для увеличения испытательного срока на один год. А если он проходит дополнительную фазу обучения, то испыта-

тельный срок, наоборот, уменьшается. Это очень интересный эксперимент. Он позволит человеку обратить внимание на специфику дополнительной подготовки и получить специальные навыки управления в сложных ситуациях.

Могу сказать, что люди уже обращаются за дополнительной подготовкой. В нашем учебном центре мы проводим экспериментальные занятия с такими людьми по программе «Основы защитного поведения водителя». Эту программу, состоящую из двух занятий, мы отработывали в течение года. Первое занятие мы проводим в учебном классе в виде дискуссии по следующим вопросам:

– Куда и как надо смотреть при движении на автомобиле?

– Как часто надо смотреть назад через центральное зеркало заднего вида?

– Почему у современного стандартного автомобиля центральное зеркало заднего вида плоское, а боковые зеркала панорамного типа?

– Какими неопенимыми достоинствами, кроме расширения зоны обзора, обладают боковые зеркала заднего вида панорамного типа?

– В каких случаях при обзоре дороги вам необходимо не только взглянуть в зеркала заднего вида, но и произвести осмотр дороги путем поворота головы?

– Какие критические ситуации могут возникнуть при нарушении алгоритма осмотра дороги?

– Почему дистанцию лучше всего оценивать в секундах?

– Какую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства можно считать безопасной, то есть не требующей от водителя принятия дополнительных мер защиты?

– Как защитить себя, если в плотном потоке вы не имеете возможности ехать с безопасной дистанцией?

– Почему движение с безопасной дистанцией позволяет вам защитить себя сзади?

– Как защитить себя, если сзади вас движется автомобиль на очень маленькой дистанции?

– Какой алгоритм действий позволит вам уменьшить вероятность совершения ошибки при перестроении и при выполнении обгона?

– В чем опасность обгона справа?

– Как следует построить траекторию движения при прохождении поворота, чтобы иметь возможность восстановить устойчивость?

На втором занятии основное внимание уделяется технике работы рук. Учащиеся на рулевых тренажерах отработывают технику перехвата рук при маленькой и большой скорости вращения рулевого колеса. У них вырабатывается критическое отношение к неэффективным приемам руления.

– Вас знают не только как практика, но и как теоретика автотомобильного дела, автора учебников и пособий. Не могли бы Вы рассказать об этой стороне Вашей деятельности?

Сейчас мы подготовили новые экзаменационные билеты. Если говорить с точки зрения художественного исполнения, то они сделаны на гораздо более высоком уровне, чем предыдущие издания. Рисунки к первым нашим билетам делались художником, потом в дело пошла компьютерная графика. В новом издании уже применено трехмерное изображение. Претерпели изменения и некоторые вопросы. На мой взгляд, если совершенствуется дизайн билетов, то это хорошо. Значит, процесс не стоит на месте. Однако создание качественных экзаменационных билетов – это только одна составляющая часть решения сложной задачи подготовки безопасного водителя. Самое главное при обучении – научить будущего водителя грамотно пользоваться Правилами, умело вести наблюдение за обстановкой на дороге, собирать и анализировать информацию, прогнозировать развитие ситуации, уверенно принимать решения и точно пользоваться техническими приемами управления.

Поэтому, разрабатывая книги и учебные пособия по Правилам и безопасности движения, мы не разделяли их на два предмета, а, напротив – объединили их. В основу наших пособий был положен метод опорных сигналов. Опорные сигналы – это символы лаконичного и образного запоминания информации. С помощью этих сигналов будущий водитель может быстро освоить Правила дорожного движения, а впоследствии – найти правильные и безопасные решения в конкретной дорожной обстановке. Так, например, при выборе места для остановки или стоянки водитель должен вспомнить огромное количество запретов на парковку, вступающих в силу в тех или других случаях. Ну, а если он забудет хотя бы одно из требований, которые записаны в Правилах дорожного движения, ошибки не избежать. Моя задача – облегчить ему принятие правильного решения. Для этого водителю предлагается воспользоваться всего одним опорным сигналом: «Паркуйте свой автомобиль так, чтобы он не мешал движению и не закрывал обзор другим».

Изучение Правил с помощью опорных сигналов позволяет, на мой взгляд, уменьшить теоретический курс обучения. В тех программах, которые я рекомендую, предусматриваются установочные лекции, в которых разбираются основные положения Правил в виде опорных сигналов и где рассматриваются вопросы прогнозирования, общения и много других вещей. А затем, за счет самостоятельных занятий с дополнительной литературой, с компьютерными программами человек может закрепить эти знания. Ну а далее ему остается подтвердить свою подготовленность сдачей зачетов.

Практика показывает, что человеку нужно в четыре раза меньше лекционных занятий, чем предусмотрено сейчас учебными программами. Но при этом необходимо менять подходы к преподаванию.

*Беседу вел
Игорь ИВАНОВ*

Состояние аварийности на автотранспорте в Российской Федерации за 12 месяцев 2004 г.

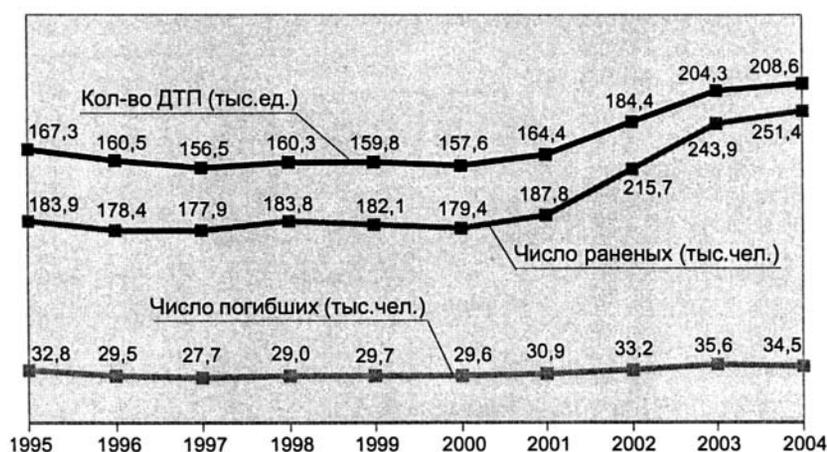
Общая характеристика аварийности на автотранспорте

В 2004 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 208558 ДТП, в которых погибло 34506 и ранено 251386 чел. После трехлетнего периода роста основных показателей аварийности в минувшем году отмечено сокращение числа погибших в ДТП (-3,1%), замедление темпов прироста количества происшествий (+2,1% против +10,8% в 2003 г.) и числа раненых (+3,1% против +13,1%) в них людей.

В целом обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения остается сложной. Количество ДТП возросло в 45, число погибших – в 29, а число раненых – в 51 регионе страны. В 20 субъектах Федерации увеличились значения трех основных показателей аварийности. Значительно обострилась ситуация в Республике Алтай, Республике Хакасия, Чеченской Республике, Тульской области и Усть-Ордынском Бурятском автономном округе, где количество ДТП и число раненых возросло более чем в 1,2 раза. Сокращение значений основных показателей аварийности зарегистрировано в 24 субъектах Федерации.

В течение года в ДТП пострадали 285892 чел., что на 2,3% больше, чем в предшествующем году. Если ранее наибольшую долю пострадавших

Основные показатели аварийности



Относительные показатели аварийности

Год	Тяжесть последствий ДТП	Число пострадавших на 100 тыс. жителей	Число погибших в 100 ДТП	Кол-во ДТП на 10 тыс. ед. транспорта
1996	14,2	140,5	18,4	53,6
1997	13,5	138,9	17,7	52,3
1998	13,6	143,9	18,1	51,7
1999	14,0	144,8	18,6	50,8
2000	14,2	142,8	18,8	50,0
2001	14,1	150,6	18,8	52,0
2002	13,4	171,5	18,0	54,4
2003	12,7	195,3	17,4	58,1
2004	12,1	199,8	16,6	62,5

составляли пешеходы, то в 2004 г. впервые число травмированных пассажиров (97984 чел.) превысило (на 0,7%) число пострадавших пешеходов (97324 чел.). Пострадавшие водители составили 29,6% от всех травмированных в ДТП.

По расчетам специалистов, социально-экономический ущерб от последствий аварийности составил 369 млрд руб., в том числе от гибели людей – 186,2 млрд руб.

В среднем по стране тяжесть последствий ДТП составила 12 погибших из каждых 100 пострадавших. Наиболее тяжелыми последствиями характеризовались происшествия в Эвенкийском (100 погибших из 100 пострадавших), Агинском Бурятском (31) автономных округах, Республике Ингушетия (23), Республике Дагестан (23) и Республике Тыва (22).

Несмотря на то, что тяжесть последствий ДТП снижается на протяжении последних четырех лет и в 2004 г. достигла своего минимального значения за последнее десятилетие, степень риска получения пострадавшими в ДТП смертельных травм в России практически в пять раз выше, чем в Австрии, Великобритании, Германии, Португалии, США и Швеции.

В целом по стране возросло (на 2,3%) число пострадавших в расчете на 100 тыс. населения. В течение года из каждых 100 тыс. жителей в ДТП пострадали 200 чел., наибольшие значения этого показателя – в Тюменской области (365), Республике Алтай (364), Республике Хакасия (330), Ханты-Мансийском автономном округе (320), Московской (307) и Владимирской (297) областях.

Места совершения дорожно-транспортных происшествий

Из общего массива происшествий каждое третье (35,5%) совершено на территории ад-

Распределение ДТП по местам их совершения (2004 г.)



Аварийность в крупных городах (2004 г.)

Города	Кол-во ДТП		Число погибших на 100 тыс. жителей	Тяжесть последствий ДТП
	абс.	% к АППГ		
Москва	9172	-3,7	14,0	10,9
С.-Петербург	8397	10,1	18,1	8,1
Екатеринбург	3348	5,9	17,4	5,0
Омск	2383	8,3	15,9	6,3
Новосибирск	1805	-5,5	14,8	8,9
Казань	2170	11,6	15,4	6,6
Челябинск	1869	-6,2	13,9	6,4
Уфа	1249	-0,5	10,0	7,3
Пермь	1538	4,3	19,1	10,3
Н.Новгород	1430	-0,3	12,1	9,0
Ростов-на-Дону	645	-5,0	9,1	12,5
Самара	1247	1,3	12,1	9,8

министративных центров субъектов Федерации. В минувшем году в них зарегистрировано 74073 (+1,8%) ДТП, повлекших гибель 6967 (-5,1%) и ранение 84409 (+2,3%) человек. Тяжесть последствий ДТП соста-

вила 8 погибших на 100 пострадавших. Почти шестая часть всех происшествий (15,3%) произошла в городах республиканского, краевого, областного значения. В 31836 (+4,2%) таких ДТП погибли 3202 (-3,7%)

**Аварийность на отдельных федеральных дорогах
(2004 г.)**

Города	Кол-во ДТП			Тяжесть последствий ДТП
	абс.	% к АППГ	На 100 км протяженности	
Все федеральные автомобильные дороги	19775	+2,3	43	20,1
«Байкал»	1041	+9,6	23	22,2
«Урал»	1337	-2,7	59	22,3
«Волга»	1961	+5,7	111	21,8
«Каспий»	505	+2,9	34	21,8
«Дон»	1608	-0,8	93	19,5
«Кола»	371	-1,9	28	18,3
«Холмогоры»	729	+17,0	61	18,2
«Кавказ»	706	-5,5	58	25,4
«Лена»	65	+3,2	6	19,8
«Енисей»	181	+15,3	17	21,5

и получили ранения 36737 (+5,1%) чел.

На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов произошло более четверти (28,4%) всех зарегистрированных в стране ДТП. Всего в 59151 (+2,3%) таких происшествия погибли 17518 (-2,4%) и получили ранения 80069 (+3,4%) человек. Тяжесть их последствий (18) почти в два раза выше, чем в ДТП в городах и населенных пунктах. Самой высокой тяжестью последствий характеризовались такие ДТП в Республике Дагестан, Республике Ингушетия, Республике Тыва, Агинском Бурятском автономном округе, где свыше четверти пострадавших в них получили травмы, не совмести-

мые с жизнью. Наиболее значительный (на треть и более) рост количества происшествий на автодорогах отмечен в Чеченской Республике, Курской области и Усть-Ордынском Бурятском автономном округе.

Каждое третье (33,4%) ДТП вне городов было зарегистрировано на федеральной дорожной сети. В 19775 (+2,4%) таких ДТП, погибло 6802 (-2,9%) и ранено 27118 (+3,6%) чел. Половина (51,7%) происшествий вне городов совершена на территориальных автодорогах, здесь в минувшем году произошло 30572 (+5,2%) ДТП, в результате погибло 8692 (+2,9%) и ранено 41320 (+5,8%) человек, тяжесть последствий таких ДТП (17) несколько меньше,

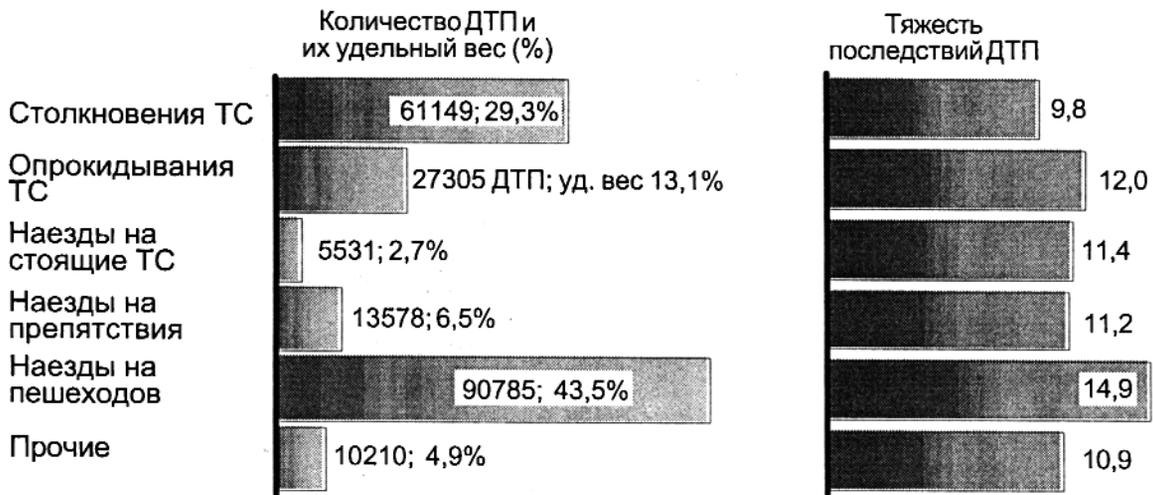
чем у происшествий на федеральной дорожной сети (20). На ведомственных автодорогах зарегистрировано 2558 (-5,8%) ДТП, в них погибло 619 (-18,9%) и ранено 3526 (-2,0%) чел., тяжесть последствий – 15 погибших из 100 пострадавших.

Основные причины аварийности на автотранспорте

На аварийность большое влияние оказывают социально-экономические факторы. Растет диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети и роста численности автотранспорта. Средняя скорость движения транспортных средств на многих участках улиц и дорог за последние пять лет снизилась почти на 40%. Эксплуатационное состояние значительной части дорожной сети страны оценивается как неудовлетворительное. Четвертая часть протяженности улиц не освещена, в результате в темное время суток совершается до половины всех происшествий, тяжесть последствий которых в два раза выше, чем в дневное время. Не отвечает потребностям имеющееся количество технических средств организации дорожного движения. В городах отсутствует требуемое число подземных, надземных, регулируемых пешеходных переходов. Почти половина всех происшествий связана с наездами на пешеходов. Они составляют самую многочисленную и незащищенную категорию участников дорожного движения. На фоне общемировой тенденции снижения дорожно-транспортного травматизма пешеходов в России за последние пять лет их число увеличилось с 81,9 тыс. (1999 г.) до 97,3 тыс. (2004 г.) чел.

Последнее десятилетие характеризуется высокими темпами автомобилизации. Численность автотранспортных средств в России увеличилась более чем в два раза. В настоящее время на 1000 россиян приходится 232

Виды дорожно-транспортных происшествий (2004 г.)



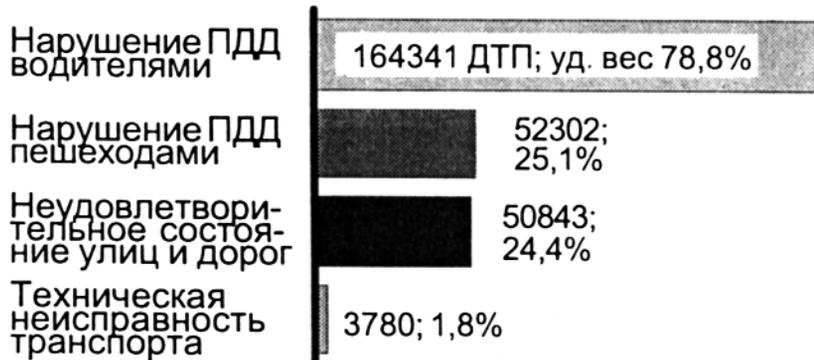
транспортных средства. Вместе с тем, обновление автомотопарка происходит крайне медленно. Более половины транспортных средств эксплуатируется свыше 10 лет. Ежегодно неисправными признается около 5 млн транспортных средств.

Основной причиной ДТП является крайне низкая транспортная дисциплина участников движения. Широкое распространение получило сознательное пренебрежение водителями нормами Правил дорожного движения. Растет агрессивность вождения. Из каждых десяти ДТП восемь напрямую связаны с нарушениями водителями ПДД. Серьезную озабоченность вызывает низкое качество подготовки кандидатов в водители транспортных средств. Ежегодно свыше 2 млн. человек получают водительские удостоверения, при этом более трети кандидатов, подготовленных в учебных организациях, не сдают квалификационные экзамены в Госавтоинспекции с первого раза.

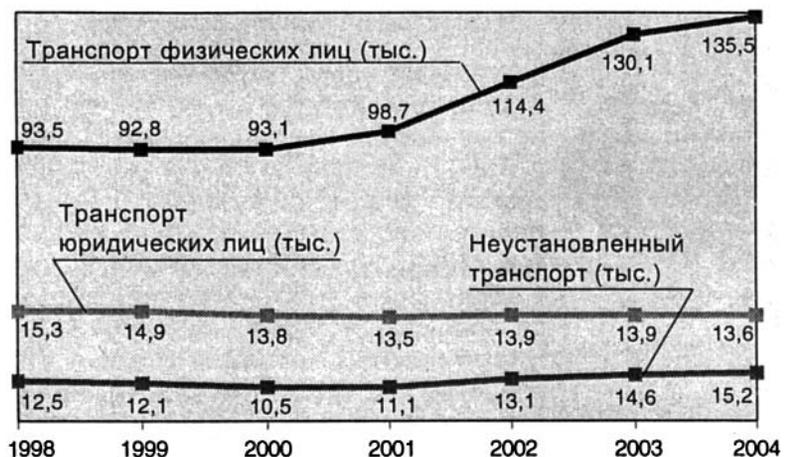
Аварийность по вине водителей автотранспорта

В течение года по вине водителей произошло 164341 (+3,6%) ДТП, в которых по-

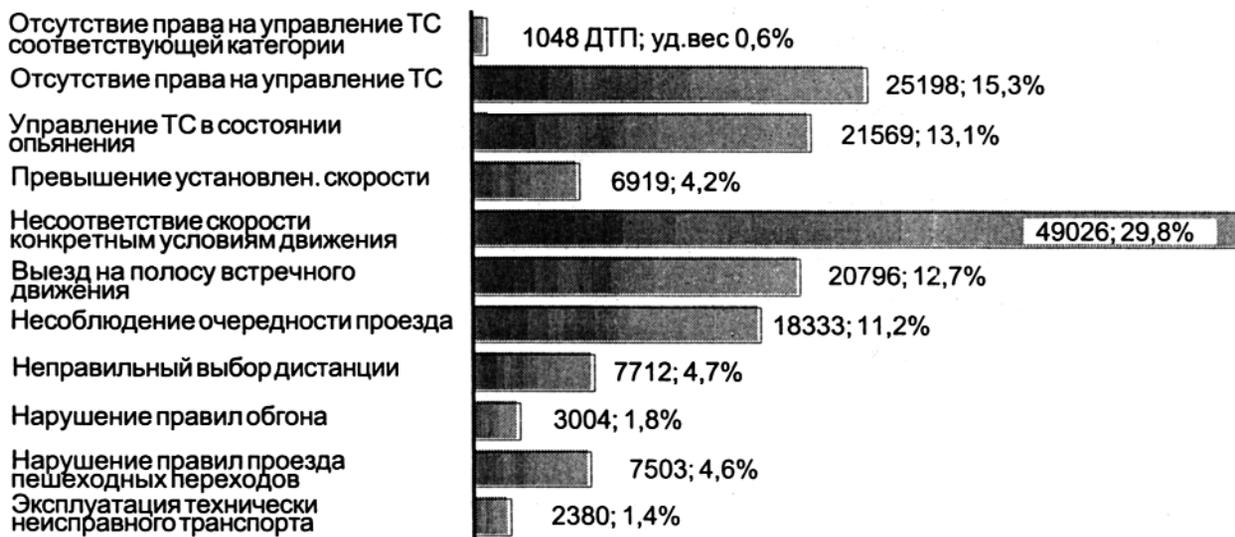
Причины возникновения ДТП (2004 г.)



Количество ДТП по вине водителей отдельных категорий транспорта



Распределение ДТП по основным видам нарушений правил дорожного движения водителями (2004 г.)



гибло 27574 (-3,8%) и ранено 212313 (+4,4%) человек. Каждое четвертое ДТП совершено по вине пешеходов. Всего в 2004 г. зарегистрировано 52302 (-4,3%) таких происшествий, в них погибло 8815 (-1,7%) и ранено 45924 (-4,6%) чел.

Количество ДТП из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств увеличилось во всех федеральных округах, особенно значительно – в Северо-Западном (+7,1%) и Сибирском (+6,5%).

Каждое восьмое (13,1%) дорожно-транспортное происшествие в России совершено водителями в состоянии опьянения. Всего зарегистрировано 21569 (-9,5%) таких ДТП, в них погибли 3645 (-9,8%) и получили ранения 30444 (-8,9%) чел. Наиболее высокий удельный вес составили происшествия по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии, в Коми-Пермяцком автономном округе (33,1%), Костромской области (31,5%) и Республике Алтай (30,3%).

Основная доля (82,4%) от общего количества ДТП из-за

нарушений ПДД водителями произошла на транспорте физических лиц. Всего в 2004 г. зарегистрировано 135454 (+4,1%) таких ДТП, в них погибли 22699 (-2,7%) и получили ранения 181557 (+4,9%) человек. По вине водителей транспортных средств юридических лиц произошло 13606 (-1,9%) ДТП, на их долю пришлось 8,3% всех дорожно-транспортных происшествий. В них погибло 2518 (-5,1%) и ранено 17376 (-2,4%) чел.

Продолжает ухудшаться положение с обеспечением безопасности пассажирских перевозок. Количество ДТП из-за нарушений ПДД водителями автобусов возросло на 12,1%. Всего зарегистрировано 4848 таких происшествий, в которых погибло 556 (-9,6%) и было ранено 6964 (+11,2%) чел. Особенно неблагоприятно обстоит дело с транспортной дисциплиной водителей микроавтобусов марки «Газель» – количество ДТП по их вине увеличилось почти на треть (+32,1%), а число погибших и раненых в них людей – на 39,3% и 39,1% соответственно.

Дорожно-транспортные происшествия по вине пешеходов

Вследствие нарушений ПДД пешеходами совершено каждое четвертое (25,1%) ДТП, причем в последние годы ярко проявляется тенденция сокращения доли таких происшествий в общем массиве ДТП. В 2004 г. по вине пешеходов зарегистрировано 52302 (-4,3%) происшествия, в них погибли 8815 (-1,7%) и получили ранения 45924 (-4,6%) чел. В Республике Башкортостан, Республике Марий Эл, Республике Тыва, Чувашской Республике, Нижегородской, Пермской, Кемеровской, Новосибирской, Омской, Челябинской областях, г. Москве и С.-Петербурге свыше 30,0% всех совершенных в регионе ДТП были связаны с нарушениями Правил дорожного движения пешеходами. Более чем на четверть возросло количество ДТП по вине пешеходов в Республике Алтай, Тульской области и Ненецком автономном округе. Тяжесть последствий ДТП из-за нарушений ПДД пешеходами в 1,5 раза выше, чем по ви-

Распределение ДТП по основным видам нарушений правил дорожного движения пешеходами (2004 г.)



не водителей и составила в 2004 г. 16 погибших из 100 пострадавших.

Каждый шестой пешеход, виновный в совершении ДТП, находился в состоянии опьянения. Зарегистрировано 8832 (-11,0%) таких ДТП, в них погибло 1145 (-11,6%) и ранено 8129 (-10,8%) чел. В Республике Алтай, Республике Калмыкия, Удмуртской Республике, Республике Марий Эл, Алтайском крае, Амурской, Брянской, Костромской, Курганской, Новосибирской, Магаданской, Тульской, Тюменской, Пензенской, Псковской, Ульяновской областях и Ненецком автономном округе с нарушениями ПДД нетрезвыми пешеходами связано более четверти всех происшествий по их вине. Наиболее значителен удельный вес таких ДТП в Республике Тыва (41,3%), Коми-Пермяцком (51,4%) и Усть-Ордынском Бурятском (55,3%) автономных округах.

Свыше половины (63,9%) всех происшествий по вине пешеходов произошли при переходе ими проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода.

Наиболее серьезными ДТП (свыше трети пострадавших получили смертельные травмы) характеризовались происшествия, связанные с передвижением

Основные показатели аварийности по вине пешеходов



ем пешеходов вне населенных пунктов по проезжей части в направлении, попутном движению транспортных средств. Тяжкими последствиями (18 погибших на 100 пострадавших) сопровождались ДТП, имевшие место вследствие неожиданного выхода на проезжую часть пешеходов из-за сооружений (деревьев).

Детский дорожно-транспортный травматизм

В 2004 г. после трехлетнего периода роста детского дорожно-транспортного травматизма

на территории Российской Федерации зарегистрировано снижение всех трех основных показателей аварийности с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет. Количество ДТП сократилось на 2,5%, число погибших – на 10,0% и раненых – на 2,4%. Вместе с тем, в отдельных регионах страны имело место значительное увеличение как количества ДТП, так и числа погибших и раненых в них детей. В Белгородской области прирост этих показателей составил +15,3%; +20,0%; +11,2% соответственно, Ленинградской (+10,8%;

Распределение количества ДТП и числа пострадавших детей по возрастным группам (2004 г.)

Возраст	Кол-во ДТП		Число пострадавших		Уд. вес числа пострадавших детей данной возрастной группы в общем их числе (%)
	абс.	уд.вес (%)	чел.	+-% к АППГ	
До 7 лет	5242	21,6	5436	+1,3	20,8
От 7 до 14 лет	13233	54,5	13774	-4,1	52,8
От 14 до 16 лет	6466	26,6	26,6	-3,4	26,4

Динамика числа пострадавших в ДТП детей



+63,6%; +6,8%), Ярославской (+12,6%; +42,9%; +12,4%) областях, Еврейской автономной области (+26,3%; +50,0%; +34,2%), Агинском Бурятском (+33,3%; +100,0%; +37,5%) и Усть-Ордынском Бурятском (+30,4%; +150,0%; +21,7%) автономных округах.

В среднем по стране в каждом девятом дорожно-транспортном происшествии были травмированы дети, в Республике Алтай, Республике Ингушетия, Республике Коми, Кемеровской области – в каждом седьмом, а в Республике Саха, Республике Тыва, Республике Хакасия, Еврейской автономной области, Коми Пермяцком

и Таймырском автономных округах – в каждом шестом.

Серьезную социальную опасность представляет увеличение в 37 субъектах Федерации числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях детей. Особенно существенный их рост зарегистрирован в Новгородской и Сахалинской (в 3 раза) областях, Республике Коми, Камчатской области, Усть-Ордынском Бурятском автономном округе (в 2,5 раза), Амурской (в 2,1 раза) области, Кировской области и Агинском Бурятском автономном округе (в 2 раза), Курской области (+80,0%), Республике Карелия (+66,7%),

Ленинградской области (+63,6%) и Еврейской автономной области (+50,0%).

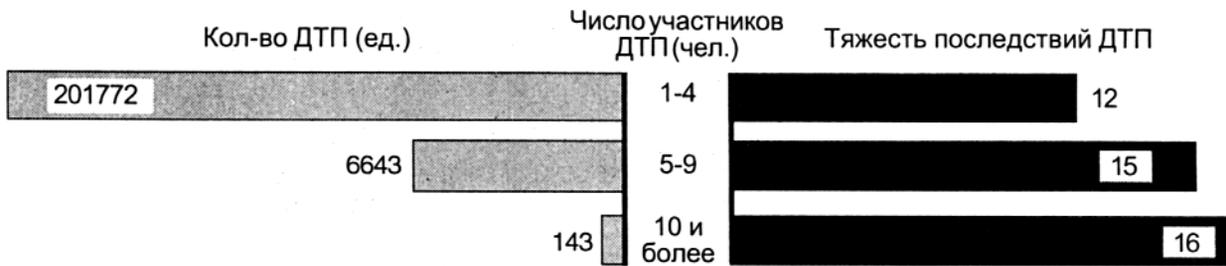
Всего в 2004 г. на автомобильных дорогах, улицах городов и населенных пунктов страны произошло 24295 ДТП, в которых погибло 1405 и ранено 24693 ребенка. Тяжесть последствий этих происшествий (5 погибших из каждых 100 пострадавших) в 2,2 раза ниже, чем уровень тяжести последствий всех ДТП.

Наиболее часто (52,8%) получали травмы в ДТП дети в возрасте от 7 до 14 лет, каждый четвертый (26,4%) пострадавший ребенок относится к возрастной группе от 14 до 16 лет. Более половины (54,6%) всех пострадавших детей участвовали в дорожном движении в качестве пешеходов, треть (33,9%) – это пассажиры, каждый пятнадцатый (6,7%) – велосипедист. Из всех пострадавших детей-пешеходов свыше половины (56,4%) сами нарушили правила дорожного движения. При этом для них характерны те же нарушения, что и для взрослых. Наиболее распространены – переход проезжей части в неустановленном месте (62,2%) и неожиданный выход из-за транспортных средств, сооружений и деревьев (25,8%).

Происшествия с особо тяжкими последствиями

Происшествия с особо тяжкими последствиями (ДТП с ОТП), в каждом из которых погибло 5 и более чел. или получили травмы 10 чел. и более, представляют собой большую социальную опасность и характеризуются высокой тяжестью последствий (42 погибших в расчете на 100 пострадавших). В 2004 г. всего зарегистрировано 153 таких ДТП, в результате которых 616 чел. погибли и 856 получили ранения. Количество ДТП с ОТП увеличилось на 7,7%, число погибших и раненых в них людей возросло соответственно на 1,3% и 4,8%.

Распределение ДТП по основным видам нарушений правил дорожного движения пешеходами (2004 г.)



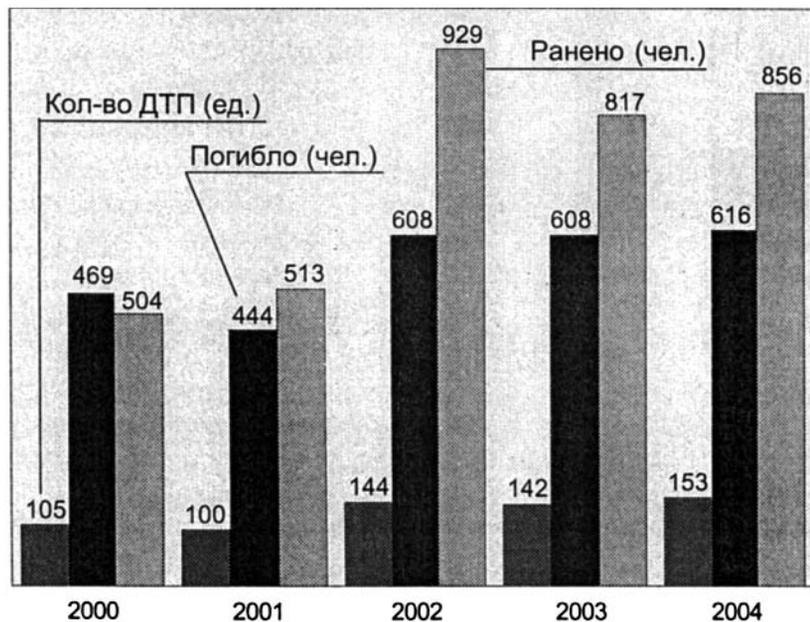
Наибольшее количество ДТП с ОТП зарегистрировано в Центральном (40), Приволжском (38) и Южном (27) федеральных округах, а из субъектов Федерации – в Московской области 13, Краснодарском крае – 9 и Свердловской области – 9. Значительный рост таких происшествий отмечен в Дальневосточном (+100,0%) и Сибирском (+66,7%) федеральных округах, а в Северо-Западном федеральном округе их количество существенно уменьшилось (-55,6%). Также отмечено (на 17,6%) сокращение количества ДТП с ОТП в Уральском федеральном округе.

На пересечении железнодорожных и автомобильных дорог в течение 2004 года произошло одно такое происшествие (Омская область), в нем погибли 10 и получили ранения 3 чел.

Все дорожно-транспортные происшествия с особо тяжкими последствиями произошли из-за нарушений правил дорожного движения водителями. По вине водителей легковых автомобилей совершено 104 дорожно-транспортных происшествия с особо тяжкими последствиями, в которых 476 чел. погибли и 318 получили ранения.

По вине водителей автобусов произошло 32 ДТП (51 чел. погиб и 377 получили ранения), из них практически каждое третье (31,3%) связано с нарушением ПДД водителями автобусов, принадлежащих юридическим лицам.

Динамика ДТП с ОТП



При оформлении каждого четвертого (26,1%) ДТП с ОТП установлены недостатки в состоянии и содержании улично-дорожной сети. В 40 таких происшествиях погибли 147 и получили ранения 237 участников дорожного движения. Практически каждое второе ДТП с ОТП совершено в темное время суток, основное их количество (81,5%) произошло при отключенном искусственном освещении или его отсутствии.

Самым распространенным видом ДТП с ОТП было столкновение транспортных средств.

Всего в течение года на дорогах и улицах произошло 115 таких ДТП (или 75,2%). Каждое десятое (10,5% или 16) происшествие – опрокидывание транспортных средств. Остальные ДТП с ОТП распределились следующим образом: наезд на препятствие – 8 (или 5,2%), наезд на стоящее транспортное средство – 7 (4,6%) и наезд на пешехода – 2 (1,3%).

**Департамент
ОБДД МВД России**

Общее количество ДТП, число погибших и раненых
(за январь–декабрь 2004 г.)

1	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть послед. ДТП
	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	
2	3	4	5	6	7	8	
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	208558	2,1	34506	-3,1	251386	3,1	12,1
Белгородская область	1825	9,9	324	-1,2	2124	8,3	13,2
Брянская область	1691	4,2	284	8,8	2139	6,8	11,7
Владимирская область	3238	-0,3	592	-17,2	4026	4,0	12,8
Воронежская область	3604	21,3	639	-2,9	4244	24,5	13,1
Ивановская область	2153	-8,1	194	-13,4	2718	-2,5	6,7
Калужская область	1853	-0,3	341	стаб.	2397	0,2	12,5
Костромская область	954	0,8	169	7,6	1110	0,1	13,2
Курская область	1600	-5,1	286	13,5	1942	-2,5	12,8
Липецкая область	1941	9,0	336	8,0	2570	15,6	11,6
г. Москва	9172	-3,7	1195	-9,9	9772	-4,6	10,9
Московская область	13949	-0,7	2994	-1,8	16660	-1,7	15,2
Орловская область	1552	3,9	228	-5,0	1929	1,0	10,6
Рязанская область	1867	-2,9	420	-10,4	2337	-1,4	15,2
Смоленская область	1420	1,0	305	-10,6	1623	5,0	15,8
Тамбовская область	1657	7,5	267	-4,3	2171	10,8	11,0
Тверская область	2214	-5,0	532	-6,5	2472	-5,6	17,7
Тульская область	2763	41,8	486	4,7	3451	44,8	12,3
Ярославская область	2363	7,0	367	-4,4	2728	7,8	11,9
Центральный округ	55816	2,3	9959	-4,0	66413	3,4	13,0
Республика Карелия	1296	-4,1	160	-2,4	1664	-4,7	8,8
Республика Коми	1403	-1,1	178	-3,8	1835	-1,5	8,8
Архангельская область	2553	3,7	265	6,0	3164	2,4	7,7
Вологодская область	2072	11,4	378	9,2	2500	14,7	13,1
Калининградская область	1396	8,1	262	-7,4	1578	11,7	14,2
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	11388	7,3	1571	5,6	12985	7,9	10,8
Ленинградская область	2991	0,2	746	3,2	3652	4,1	17,0
г. С-Петербург	8397	10,1	825	7,8	9333	9,5	8,1
Мурманская область	918	-1,6	107	-0,9	1181	0,8	8,3
Новгородская область	1086	-0,1	262	7,8	1246	-2,8	17,4
Псковская область	1372	1,9	206	-15,9	1739	4,6	10,6
Ненецкий автономный округ	59	7,3	4	стаб.	65	-7,1	5,8
Северо-Западный округ	23543	5,0	3393	2,3	27957	5,4	10,8
Республика Адыгея	604	-0,3	129	-11,6	750	7,9	14,7
Республика Дагестан	1420	-3,4	479	9,6	1654	-4,1	22,5
Республика Ингушетия	177	-6,3	70	-12,5	239	5,3	22,7
Кабар.-Балкарская Республика	768	0,3	180	-11,8	1003	-0,1	15,2
Республика Калмыкия	327	-6,8	83	1,2	394	-11,3	17,4
Карач.-Черкесская Республика	476	-3,1	107	-20,7	692	1,0	13,4
Республика Северная Осетия	609	-2,7	118	-10,6	743	0,7	13,7
Чеченская Республика	492	35,9	165	12,2	785	53,9	17,4
Краснодарский край	7211	-1,1	1317	-0,8	8543	-0,2	13,4
Ставропольский край	3065	3,6	558	10,3	3869	6,8	12,6
Астраханская область	1292	3,9	209	3,5	1466	4,2	12,5
Волгоградская область	3307	2,1	599	-2,1	3930	1,1	13,2
Ростовская область	4548	-7,1	945	-9,1	5383	-7,3	14,9

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5	6	7	8
Южный округ	24296	-0,8	49591	-1,8	29451	0,5	14,4
Республика Башкортостан	4291	-0,3	773	-1,9	4961	-1,7	13,5
Республика Марий Эл	975	0,4	183	10,2	1144	-1,8	13,8
Республика Мордовия	1196	2,4	194	-22,4	1413	-3,7	12,1
Республика Татарстан	6499	4,6	882	стаб.	7958	3,1	10,0
Удмуртская Республика	1768	-1,2	325	-1,8	1953	-4,5	14,3
Чувашская Республика	1681	-1,1	296	-7,5	1957	-1,0	13,1
Кировская область	2577	-2,5	316	0,3	3329	2,5	8,7
Нижегородская область	4511	-4,4	791	-10,9	5523	-0,7	12,5
Оренбургская область	2864	3,8	496	-13,0	3499	4,8	12,4
Пензенская область	1635	4,2	344	-6,3	1849	5,7	15,7
Пермская область	3881	0,9	655	стаб.	4547	-0,1	12,6
Самарская область	3642	-0,2	725	-0,7	4092	стаб.	15,1
Саратовская область	2372	-6,5	464	-9,6	2722	-7,2	14,6
Ульяновская область	1391	-4,4	322	-10,6	1732	-3,1	15,7
Коми-Пермяцкий автон. округ	162	-11,5	20	-35,5	182	-8,1	9,9
Приволжский округ	39445	-0,2	6786	-5,3	46861	стаб.	12,6
Курганская область	1350	2,4	260	-2,3	1615	4,9	13,9
Свердловская область	9402	11,8	1110	6,0	12048	13,4	8,4
Тюменская область	3465	-5,7	377	-3,3	4487	-5,1	7,8
Челябинская область	5368	-2,1	790	-2,2	6298	-2,4	11,1
Ханты-Мансийский автон. округ	3034	-6,0	313	-12,3	4299	-2,8	6,8
Ямало-Ненецкий автон. округ	637	-1,4	103	-9,6	798	-8,5	11,4
Уральский округ	23256	2,2	2953	-1,0	29545	3,2	9,1
Республика Алтай	533	22,5	91	15,2	656	25,9	12,2
Республика Бурятия	1854	7,8	304	3,1	2313	12,6	11,6
Республика Тыва	351	-1,7	123	7,0	449	2,7	21,5
Республика Хакасия	1293	20,7	155	4,0	1732	32,1	8,2
Алтайский край	5027	6,8	628	-2,2	6196	10,7	9,2
Красноярский край	4407	9,6	776	-3,4	5130	11,6	13,1
Иркутская область	4003	1,6	539	-18,7	4872	6,3	10,0
Кемеровская область	3601	0,8	610	1,5	4539	0,9	11,8
Новосибирская область	3214	-5,5	597	-7,4	3683	-4,1	13,9
Омская область	3193	5,6	373	7,2	3809	4,1	8,9
Томская область	703	-1,4	148	-1,3	767	-5,4	16,2
Читинская область	1381	8,8	291	2,8	1634	11,9	15,1
Агинский Бурятский авт. округ	91	-3,2	37	48,0	82	-30,5	31,1
Таймырский автономный округ	30	7,1			38	-7,3	0,0
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	240	30,4	62	26,5	287	27,6	17,8
Эвенкийский автономный округ	1		1				100,0
Сибирский округ	29922	4,9	4735	-2,4	36187	7,2	11,6
Республика Саха	815	-15,6	162	-1,8	940	-16,2	14,7
Приморский край	4150	-0,1	600	-8,4	5138	1,7	10,5
Хабаровский край	2640	13,2	326	-15,3	3140	16,0	9,4
Амурская область	1374	-0,9	203	-4,7	1623	0,5	11,1
Камчатская область	575	24,5	109	-4,4	684	30,0	13,7
Магаданская область	395	-0,8	44	-6,4	541	-4,4	7,5
Сахалинская область	1138	3,8	139	-13,1	1483	1,4	8,6
Еврейская автономная область	288	10,8	52	48,6	353	3,8	12,8
Корякский автономный округ	7		1		13		7,1
Чукотский автономный округ	26	-13,3	4	33,3	30	-14,3	11,8
Дальневосточный округ	11408	2,9	1640	-7,7	13945	3,9	10,5
8 ГУ	872	-7,8	81	-9,0	1027	-9,8	7,3

Относительные показатели аварийности
(за январь–декабрь 2004 г.)

	Количество ДТП на 10 тыс. ед. ТС		Число пострадавших на 100 тыс. жителей	
	абс.	% от среднего по России	абс.	% от среднего по России
1	2	3	4	5
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	62,5	100,0	199,8	100,0
Белгородская область	56,2	89,9	163,3	81,7
Брянская область	92,5	148,2	173,6	86,9
Владимирская область	110,0	176,2	296,5	148,4
Воронежская область	55,5	88,8	204,0	102,1
Ивановская область	91,6	146,6	247,6	123,9
Калужская область	90,1	144,3	261,2	130,7
Костромская область	62,7	100,4	168,6	84,4
Курская область	63,3	101,3	175,6	87,9
Липецкая область	74,3	119,0	238,2	119,2
г. Москва	33,4	53,4	128,5	64,3
Московская область	85,4	136,8	307,2	153,8
Орловская область	83,4	133,6	246,3	123,3
Рязанская область	68,8	110,1	222,4	111,3
Смоленская область	72,1	115,5	177,9	89,0
Тамбовская область	60,5	96,9	199,1	99,7
Тверская область	63,4	101,5	196,2	98,2
Тульская область	73,5	117,7	236,4	118,3
Ярославская область	84,4	135,1	225,4	112,8
Центральный округ	63,3	101,3	210,7	105,5
Республика Карелия	63,1	101,0	242,5	121,4
Республика Коми	57,6	92,2	181,9	91,1
Архангельская область	108,6	173,9	250,4	125,4
Вологодская область	72,8	116,6	223,0	111,6
Калининградская область	54,6	87,4	195,7	97,9
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	72,7	116,4	234,5	117,4
Ленинградская область	73,6	117,9	267,9	134,1
г. С.-Петербург	72,4	115,9	222,5	111,4
Мурманская область	61,1	97,9	133,3	66,7
Новгородская область	77,3	123,7	214,6	107,4
Псковская область	84,4	135,1	253,6	126,9
Ненецкий автоном. округ	62,9	100,8	151,6	75,9
Северо-Западный округ	72,4	115,9	221,6	110,9
Республика Адыгея	65,4	104,6	197,8	99,0
Республика Дагестан	66,9	107,1	97,0	48,5
Республика Ингушетия	50,6	81,0	65,4	32,7
Кабар.-Балкарская Республика	59,5	95,2	151,6	75,9
Республика Калмыкия	47,0	75,3	159,4	79,8
Карач.-Черкесская Республика	62,0	99,3	187,5	93,8
Республика Северная Осетия	43,7	70,0	127,3	63,7
Чеченская Республика	60,8	97,4	153,0	76,6
Краснодарский край	51,4	82,3	198,4	99,3
Ставропольский край	43,1	69,0	168,1	84,2
Астраханская область	54,0	86,5	166,5	83,3
Волгоградская область	58,1	93,1	173,1	86,7
Ростовская область	46,4	74,3	148,7	74,4

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5
Южный округ	51,3	82,1	160,8	80,5
Республика Башкортостан	46,0	73,6	140,5	70,3
Республика Марий Эл	60,6	97,0	178,0	89,1
Республика Мордовия	78,6	125,8	178,6	89,4
Республика Татарстан	94,9	151,9	235,1	117,6
Удмуртская Республика	44,5	71,3	141,7	70,9
Чувашская Республика	90,5	144,9	168,2	84,2
Кировская область	66,9	107,1	236,4	118,3
Нижегородская область	55,1	88,3	177,3	88,7
Оренбургская область	55,8	89,3	182,8	91,5
Пензенская область	60,9	97,5	147,2	73,7
Пермская область	58,8	94,1	188,7	94,4
Самарская область	44,8	71,7	148,6	74,4
Саратовская область	40,6	65,0	120,0	60,0
Ульяновская область	53,0	84,9	144,1	72,1
Коми-Пермяцкий автон. округ	80,9	129,5	137,9	69,0
Приволжский округ	57,7	92,3	170,6	85,4
Курганская область	57,8	92,5	176,5	88,4
Свердловская область	88,9	142,3	291,7	146,0
Тюменская область	94,3	150,9	364,7	182,5
Челябинская область	68,3	109,4	196,6	98,4
Ханты-Мансийский автон. округ	60,3	96,5	319,3	159,8
Ямало-Ненецкий автон. округ	41,4	66,3	175,5	87,8
Уральский округ	75,0	120,0	260,6	130,4
Республика Алтай	104,1	166,6	364,0	182,2
Республика Бурятия	99,9	159,9	258,2	129,2
Республика Тыва	80,8	129,4	184,2	92,2
Республика Хакасия	73,7	117,9	329,7	165,0
Алтайский край	81,7	130,8	262,4	131,3
Красноярский край	71,4	114,3	201,3	100,7
Иркутская область	68,4	109,5	211,8	106,0
Кемеровская область	64,8	103,7	176,4	88,3
Новосибирская область	50,6	81,0	158,4	79,3
Омская область	70,0	112,0	198,3	99,2
Томская область	35,8	57,3	86,6	43,3
Читинская область	51,8	82,9	167,8	84,0
Агинский Бурятский авт. округ	28,8	46,1	148,9	74,5
Таймырский автономный округ	64,0	102,5	85,4	42,7
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	96,7	154,9	245,9	123,1
Эвенкийский автономный округ	8,9	14,2	5,6	2,8
Сибирский округ	67,3	107,7	200,5	100,4
Республика Саха	38,0	60,8	112,3	56,2
Приморский край	78,9	126,4	272,0	136,2
Хабаровский край	88,1	141,0	234,8	117,5
Амурская область	56,0	89,6	187,4	93,8
Камчатская область	50,8	81,3	227,2	113,7
Магаданская область	69,2	110,8	259,3	129,8
Сахалинская область	82,6	132,2	280,4	140,4
Еврейская автономная область	56,3	90,1	209,2	104,7
Корякский автономный округ	21,2	33,9	50,2	25,1
Чукотский автономный округ	30,9	49,4	47,0	23,5
Дальневосточный округ	68,9	110,3	223,0	111,6

**ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств
(за январь-декабрь 2004 г.)**

1	ДТП			Погибло		Ранено	
	абс.	± % к АППГ	Уд. вес	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
2	3	4	5	6	7	8	
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	164341	3,6	78,8	27574	-3,8	212313	4,4
Белгородская область	1564	10,4	85,7	285	-2,7	1890	8,3
Брянская область	1284	6,4	75,9	231	7,9	1766	9,3
Владимирская область	2609	4,2	80,6	447	-17,2	3525	8,1
Воронежская область	3091	24,8	85,8	566	-0,4	3791	26,8
Ивановская область	1639	-6,9	76,1	144	-13,3	2234	0,4
Калужская область	1641	3,4	88,6	304	3,8	2212	2,6
Костромская область	768	1,3	80,5	142	3,6	944	0,6
Курская область	1227	-3,8	76,7	228	12,3	1609	-0,3
Липецкая область	1647	7,7	84,9	285	5,6	2308	15,7
г. Москва	6167	-0,6	67,2	744	-13,0	7143	-2,4
Московская область	11388	0,9	81,6	2281	-1,1	14710	-0,7
Орловская область	1294	5,2	83,4	189	-4,5	1694	1,4
Рязанская область	1463	-2,0	78,4	340	-10,5	1994	-0,3
Смоленская область	1171	1,9	82,5	237	-17,1	1431	7,7
Тамбовская область	1402	9,9	84,6	230	0,4	1942	12,3
Тверская область	1727	-5,3	78,0	433	-6,3	2066	-6,6
Тульская область	2279	43,6	82,5	419	5,5	3015	45,3
Ярославская область	1766	8,1	74,7	263	-4,4	2211	8,1
Центральный округ	44127	4,6	79,1	7768	3,8	56485	5,1
Республика Карелия	1118	-6,0	86,3	143	-2,1	1495	-6,3
Республика Коми	1095	0,3	78,0	144	-3,4	1546	-0,7
Архангельская область	1923	7,9	75,3	198	-3,4	2578	6,4
Вологодская область	1644	17,2	79,3	305	8,5	2132	19,9
Калининградская область	1012	8,7	72,5	213	-9,7	1238	13,4
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	7912	10,6	69,5	1031	6,2	9920	10,6
Ленинградская область	2424	2,8	81,0	608	4,6	3198	6,7
г. С-Петербург	5488	14,5	65,4	423	8,5	6722	12,6
Мурманская область	750	-2,0	81,7	94	-3,1	1022	1,8
Новгородская область	858	-0,2	79,0	204	5,2	1067	-2,5
Псковская область	1144	1,8	83,4	175	-12,9	1529	3,5
Ненецкий автономный округ	47	-2,1	79,7	2	-50,0	55	-12,7
Северо-Западный округ	17503	7,1	74,3	2509	1,0	22582	7,3
Республика Адыгея	507	2,6	83,9	106	-10,2	670	10,7
Республика Дагестан	1089	1,1	76,7	389	8,7	1396	-0,1
Республика Ингушетия	148	-1,3	83,6	60	-10,4	218	8,5
Кабар.-Балкарская Республика	605	4,5	78,8	144	-10,6	868	2,4
Республика Калмыкия	274	1,1	83,8	67	-4,3	354	-5,3
Карач.-Черкесская Республика	431	4,1	90,5	97	-21,1	656	6,8
Республика Северная Осетия	481	-5,1	79,0	92	-20,7	631	0,3
Чеченская Республика	421	38,9	85,6	140	14,8	719	55,3
Краснодарский край	5825	-0,6	80,8	1072	-3,2	7347	0,7
Ставропольский край	2685	7,4	87,6	481	10,8	3553	10,7
Астраханская область	965	-1,6	74,7	171	-1,7	1159	-0,7
Волгоградская область	2619	1,6	79,2	516	0,4	3295	-0,6
Ростовская область	3685	-5,7	81,0	802	-6,1	4627	-6,7

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5	6	7	8
Южный округ	19735	0,6	81,2	4137	-1,9	25493	1,6
Республика Башкортостан	3211	-1,6	74,8	637	-3,5	3984	-2,7
Республика Марий Эл	699	2,2	71,7	137	6,2	905	0,1
Республика Мордовия	978	4,6	81,8	164	-23,0	1219	-3,8
Республика Татарстан	5148	7,1	79,2	681	-3,7	6762	5,0
Удмуртская Республика	1395	0,6	78,9	267	-4,3	1628	-2,7
Чувашская Республика	1206	-0,2	71,7	222	-4,7	1543	-0,5
Кировская область	2107	1,9	81,8	262	8,3	2883	6,1
Нижегородская область	3368	-0,4	74,7	594	-11,2	4516	2,7
Оренбургская область	2238	1,6	78,1	399	-17,7	2942	3,5
Пензенская область	1353	2,7	82,8	289	-8,0	1607	4,1
Пермская область	2926	1,1	75,4	498	-2,7	3712	0,4
Самарская область	2822	-1,4	77,5	612	0,7	3370	-0,8
Саратовская область	1844	-4,1	77,7	380	-9,3	2262	-5,4
Ульяновская область	1067	-4,0	76,7	265	-12,0	1449	-3,5
Коми-Пермяцкий автон. округ	136	-11,7	84,0	15	-44,4	160	-7,0
Приволжский округ	30498	1,0	77,3	5422	-6,5	38942	0,9
Курганская область	1100	-0,9	81,5	225	-3,4	1385	2,0
Свердловская область	7152	13,3	76,1	836	3,7	9963	15,2
Тюменская область	2935	-6,9	84,7	309	-9,6	4002	-5,1
Челябинская область	3913	-0,1	72,9	627	-3,4	4953	-0,7
Ханты-Мансийский автон. округ	2691	-4,2	88,7	281	-11,1	3973	-1,2
Ямало-Ненецкий автон. округ	548	-2,5	86,0	99	-5,7	709	-11,0
Уральский округ	18339	2,7	78,9	2377	-3,0	24985	4,0
Республика Алтай	446	22,5	83,7	83	16,9	571	25,2
Республика Бурятия	1618	15,2	87,3	258	-0,4	2107	19,5
Республика Тыва	270	-0,7	76,9	103	стаб.	385	7,2
Республика Хакасия	1078	22,9	83,4	128	4,1	1528	34,7
Алтайский край	4340	5,9	86,3	557	-1,6	5542	9,8
Красноярский край	3528	10,2	80,1	644	-5,2	4351	12,0
Иркутская область	3303	3,5	82,5	449	-20,4	4241	8,6
Кемеровская область	2549	0,5	70,8	449	стаб.	3580	0,3
Новосибирская область	2243	-3,8	69,8	454	-7,7	2826	-1,9
Омская область	2255	9,3	70,6	274	8,7	2922	6,6
Томская область	546	-4,5	77,7	129	-3,0	623	-8,5
Читинская область	1196	11,6	86,6	264	5,6	1462	13,8
Агинский Бурятский авт. округ	86	8,9	94,5	35	66,7	79	-25,5
Таймырский автономный округ	26	18,2	86,7			34	3,0
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	220	31,7	91,7	57	35,7	272	26,5
Эвенкийский автономный округ	1		100,0	1			
Сибирский округ	23705	6,5	79,2	3885	-3,1	30523	8,8
Республика Саха	743	-13,8	91,2	148	-5,1	881	-13,9
Приморский край	3594	0,5	86,6	516	-9,8	4649	2,8
Хабаровский край	2217	15,3	84,0	277	-17,6	2749	17,9
Амурская область	1128	-2,8	82,1	172	-7,0	1396	-0,8
Камчатская область	477	32,5	83,0	89	-7,3	604	38,5
Магаданская область	338	-5,1	85,6	39	-7,1	487	-7,9
Сахалинская область	946	5,9	83,1	118	-11,3	1303	1,7
Еврейская автономная область	253	16,6	87,8	43	48,3	324	7,6
Корякский автономный округ	6		85,7	1		12	
Чукотский автономный округ	23	-17,9	88,5	3	стаб.	27	-18,2
Дальневосточный округ	9725	3,7	85,2	1406	-9,4	12432	4,8
8 ГУ	709	-6,5	81,3	70	1,4	871	-9,7

ДОКУМЕНТЫ

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств
в состоянии опьянения (за январь-декабрь 2004 г.)

1	ДТП			Погибло		Ранено	
	абс.	± % к АППГ	Уд. вес	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
2	3	4	5	6	7	8	
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	21569	-9,5	13,1	3645	-9,8	30444	-8,9
Белгородская область	236	-7,1	15,1	48	-9,4	297	-11,6
Брянская область	273	-1,4	21,3	31	-13,9	390	-7,1
Владимирская область	393	-3,7	15,1	81	1,3	591	7,7
Воронежская область	465	19,5	15,0	64	-7,2	641	21,6
Ивановская область	250	-16,7	15,3	19	-26,9	374	-13,4
Калужская область	316	0,3	19,3	36	-43,8	494	7,4
Костромская область	242	19,2	31,5	45	4,7	313	15,5
Курская область	170	-18,7	13,9	30	стаб.	237	-20,2
Липецкая область	156	17,3	9,5	23	64,3	254	42,7
г. Москва	276	-27,4	4,5	36	-36,8	352	-35,1
Московская область	931	-26,8	8,2	143	-13,9	1339	-27,4
Орловская область	137	1,5	10,6	17	-34,6	170	-9,6
Рязанская область	282	11,0	19,3	51	2,0	393	7,4
Смоленская область	159	-6,5	13,6	23	-28,1	213	5,4
Тамбовская область	137	19,1	9,8	14	-41,7	193	19,9
Тверская область	320	-20,8	18,5	64	-28,1	414	-26,3
Тульская область	365	20,9	16,0	39	14,7	540	28,0
Ярославская область	254	-15,3	14,4	53	-3,6	325	-17,5
Центральный округ	5362	-7,9	12,2	817	-13,8	7530	-7,6
Республика Карелия	146	-30,5	13,1	23	-30,3	221	-30,1
Республика Коми	182	-7,6	16,6	18	-5,3	280	-11,7
Архангельская область	367	-1,6	19,1	30	-31,8	571	3,8
Вологодская область	314	-11,5	19,1	78	-4,9	430	-7,3
Калининградская область	153	-10,0	15,1	21	-32,3	216	-2,7
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	468	-3,1	5,9	70	20,7	644	-7,1
Ленинградская область	252	-13,7	10,4	46	7,0	356	-18,0
г. С.-Петербург	216	13,1	3,9	24	60,0	288	11,2
Мурманская область	62	-32,6	8,3	4	-69,2	96	-24,4
Новгородская область	142	-4,7	16,6	24	-4,0	207	-1,9
Псковская область	238	стаб.	20,8	31	-29,5	339	0,3
Ненецкий автономный округ	11	-26,7	23,4	1	стаб.	15	-28,6
Северо-Западный округ	2083	-8,7	11,9	300	-14,3	3019	-7,4
Республика Адыгея	25	-10,7	4,9	4	стаб.	36	2,9
Республика Дагестан	70	-17,6	6,4	21	-4,5	83	-25,2
Республика Ингушетия	7	стаб.	4,7			9	-25,0
Кабар.-Балкарская Республика	8	-38,5	1,3	1	-66,7	13	-48,0
Республика Калмыкия	31	-6,1	11,3	5	-44,4	37	-7,5
Карач.-Черкесская Республика	40	-28,6	9,3		-65,0	69	-21,6
Республика Северная Осетия	50	-5,7	10,4	17	-19,0	49	-23,4
Чеченская Республика	28	180,0	6,7	4		48	242,9
Краснодарский край	373	-22,8	6,4	68	-4,2	487	-22,3
Ставропольский край	263	-19,1	9,8	35	-23,9	369	-13,4
Астраханская область	54	-46,5	5,6	10	-33,3	69	-47,3
Волгоградская область	462	-14,0	17,6	83	-17,8	619	-15,4
Ростовская область	455	-25,5	12,3	93	стаб.	578	-32,3

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5	6	7	8
Южный округ	1866	-20,3	9,5	348	-14,5	2466	-21,9
Республика Башкортостан	421	-10,6	13,1	83	-21,7	546	-8,7
Республика Марий Эл	122	-10,3	17,5	30	-3,2	177	-5,9
Республика Мордовия	163	10,1	16,7	32	77,8	217	4,3
Республика Татарстан	564	6,4	11,0	76	2,7	833	10,9
Удмуртская Республика	333	-2,3	23,9	70	1,4	422	-3,2
Чувашская Республика	134	-6,3	11,1	32	60,0	201	-6,5
Кировская область	309	-7,2	14,7	48	9,1	468	-0,8
Нижегородская область	398	-18,1	11,8	68	-19,0	582	-14,2
Оренбургская область	325	-23,0	14,5	45	-18,2	449	-25,9
Пензенская область	137	-6,2	10,1	30	-9,1	172	-10,4
Пермская область	365	-3,2	12,5	89	-6,3	514	2,4
Самарская область	281	-15,4	10,0	51	-13,6	339	-26,6
Саратовская область	158	-26,5	8,6	32	-33,3	194	-32,2
Ульяновская область	172	-14,4	16,1	35	20,7	259	-12,5
Коми-Пермяцкий автон. округ	45	21,6	33,1	5	-16,7	52	8,3
Приволжский округ	3927	-9,1	12,9	726	-5,8	5425	-8,6
Курганская область	274	5,4	24,9	69	30,2	396	16,8
Свердловская область	1177	-2,5	16,5	186	6,3	1764	-1,2
Тюменская область	498	-21,2	17,0	72	-6,5	748	-20,2
Челябинская область	578	-11,2	14,8	105	-0,9	783	-15,1
Ханты-Мансийский автон. округ	369	-20,8	13,7	21	-51,2	612	-16,0
Ямало-Ненецкий автон. округ	91	-18,0	16,6	19	35,7	125	-33,2
Уральский округ	2987	-10,2	16,3	472	0,9	4428	-9,6
Республика Алтай	135	-7,5	30,3	30	20,0	194	1,6
Республика Бурятия	278	-2,8	17,2	63	-6,0	420	1,2
Республика Тыва	64	-11,1	23,7	25	25,0	113	17,7
Республика Хакасия	243	32,8	22,5	24	9,1	362	48,4
Алтайский край	457	-17,2	10,5	76	-8,4	683	-12,0
Красноярский край	574	-15,0	16,3	118	-29,3	761	-14,0
Иркутская область	416	4,3	12,6	69	-20,7	606	13,7
Кемеровская область	356	-6,8	14,0	69	-1,4	496	-13,0
Новосибирская область	397	-11,6	17,7	85	3,7	521	-17,8
Омская область	269	3,5	11,9	51	стаб.	382	-1,3
Томская область	110	-7,6	20,1	21	-25,0	136	-5,6
Читинская область	195	3,2	16,3	60	17,6	272	5,4
Агинский Бурятский авт. округ	18	-18,2	20,9	10	25,0	22	-37,1
Таймырский автономный округ	6	-50,0	23,1			9	-64,0
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	59	59,5	26,8	12	50,0	70	42,9
Эвенкийский автономный округ	1		100,0	1			
Сибирский округ	3578	-5,4	15,1	714	-7,2	5047	-3,7
Республика Саха	166	-25,9	22,3	38	-24,0	211	-26,2
Приморский край	515	-5,3	14,3	67	-24,7	763	-2,7
Хабаровский край	269	-3,9	12,1	36	-40,0	372	-6,1
Амурская область	224	-23,3	19,9	42	-22,2	305	-18,4
Камчатская область	129	63,3	27,0	21	162,5	187	90,8
Магаданская область	64	-16,9	18,9	10	100,0	113	-12,4
Сахалинская область	181	-7,7	19,1	30	3,4	275	-12,7
Еврейская автономная область	34	-15,0	13,4	9	200,0	47	-26,6
Корякский автономный округ	3		50,0			8	
Чукотский автономный округ	7	-12,5	30,4	1	стаб.	9	12,5
Дальневосточный округ	1592	-8,5	16,4	254	-15,1	2290	-6,7
8 ГУ	174	-19,8	24,5	14	-48,1	239	-27,1

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД пешеходами
(за январь-декабрь 2004 г.)

1	ДТП			Погибло		Ранено	
	абс.	± % к АППГ	Уд. вес	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
2	3	4	5	6	7	8	
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	53302	-4,3	125,1	8815	-1,7	46924	-4,6
Белгородская область	354	5,0	19,4	57	-3,4	314	6,1
Брянская область	420	-1,2	24,8	65	10,2	378	-5,0
Владимирская область	798	-7,1	24,6	194	-7,2	650	-6,2
Воронежская область	581	6,0	16,1	101	-5,6	499	6,4
Ивановская область	619	-18,2	28,8	61	-19,7	586	-20,5
Калужская область	342	-3,1	18,5	64	-5,9	296	-3,3
Костромская область	253	-0,4	26,5	46	12,2	218	-0,9
Курская область	422	-13,5	26,4	68	-2,9	365	-17,2
Липецкая область	319	13,1	16,4	62	8,8	276	15,0
г. Москва	3255	-10,9	35,5	501	-4,4	2838	-11,8
Московская область	3578	-7,2	25,7	1032	-0,9	2720	-9,0
Орловская область	348	-3,1	22,4	52	-18,8	314	-2,2
Рязанская область	482	-7,5	25,8	107	-7,8	400	-10,7
Смоленская область	376	-7,2	26,5	86	-5,5	309	-8,3
Тамбовская область	284	-8,1	17,1	42	-26,3	260	-4,1
Тверская область	590	-13,6	26,6	133	-13,6	485	-11,8
Тульская область	584	36,1	21,1	79	-10,2	530	47,6
Ярославская область	573	2,7	24,2	97	-8,5	498	5,3
Центральный округ	14178	-6,0	25,4	2847	-4,7	11936	-6,5
Республика Карелия	216	-8,1	16,7	21	-19,2	204	-6,0
Республика Коми	383	-6,1	27,3	44	-24,1	354	-7,8
Архангельская область	757	-4,7	29,7	73	28,1	712	-8,2
Вологодская область	537	-0,2	25,9	92	7,0	466	-2,1
Калининградская область	378	2,2	27,1	51	-13,6	331	3,4
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	3685	-1,6	32,4	573	4,9	3247	-2,4
Ленинградская область	555	-13,6	18,6	146	1,4	434	-16,2
г. С.-Петербург	3130	0,9	37,3	427	6,2	2813	0,2
Мурманская область	192	-2,5	20,9	17	6,3	179	-6,8
Новгородская область	283	-6,0	26,1	75	2,7	224	-6,3
Псковская область	265	-0,7	19,3	43	-24,6	237	8,2
Ненецкий автономный округ	14	40,0	23,7	1		13	30,0
Северо-Западный округ	6710	-2,2	28,5	990	1,2	5967	-3,1
Республика Адыгея	120	-16,7	19,9	27	-34,1	108	-0,9
Республика Дагестан	324	-16,1	22,8	89	17,1	252	-21,7
Республика Ингушетия	35	-34,0	19,8	12	-36,8	24	-33,3
Кабар.-Балкарская Республика	167	-12,1	21,7	35	-22,2	141	-9,6
Республика Калмыкия	68	-27,7	20,8	20	25,0	53	-33,8
Карач.-Черкесская Республика	66	-38,3	13,9	12	-47,8	57	-36,0
Республика Северная Осетия	173	9,5	28,4	35	40,0	146	5,0
Чеченская Республика	56	3,7	11,4	13	-31,6	44	22,2
Краснодарский край	1438	-2,2	19,9	281	14,2	1235	-4,3
Ставропольский край	468	-14,3	15,3	99	11,2	396	-18,0
Астраханская область	320	4,9	24,8	41	-21,2	294	13,1
Волгоградская область	807	1,8	24,4	117	-13,3	729	6,7
Ростовская область	892	-18,8	19,6	163	-21,6	773	-18,0

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5	6	7	8
Южный округ	4934	-8,6	20,3	944	-5,0	4252	-8,1
Республика Башкортостан	1301	3,7	30,3	183	3,4	1162	3,1
Республика Марий Эл	298	-2,6	30,6	54	25,6	260	-7,5
Республика Мордовия	204	-9,3	17,1	28	-20,0	182	-6,7
Республика Татарстан	1395	-1,8	21,5	208	12,4	1232	-3,6
Удмуртская Республика	512	-3,6	29,0	99	16,5	443	-7,1
Чувашская Республика	572	0,2	34,0	97	-5,8	497	-0,6
Кировская область	661	-16,2	25,6	110	-0,9	601	-17,6
Нижегородская область	1376	-11,2	30,5	257	-8,2	1217	-10,0
Оренбургская область	558	9,0	19,5	90	9,8	491	9,1
Пензенская область	360	-2,4	22,0	81	-1,2	296	-2,0
Пермская область	1270	1,4	32,7	215	13,8	1128	0,8
Самарская область	817	4,5	22,4	119	0,8	713	3,9
Саратовская область	663	-13,6	28,0	119	-11,2	572	-14,1
Ульяновская область	320	-5,9	23,0	57	-1,7	279	-2,1
Коми-Пермяцкий автон. округ	37	-14,0	22,8	7	0,0	32	-13,5
Приволжский округ	10344	-3,4	26,2	1724	2,1	9105	-4,0
Курганская область	324	4,2	24,0	55	-12,7	290	6,2
Свердловская область	2538	7,0	27,0	332	11,0	2351	6,1
Тюменская область	831	1,2	24,0	110	20,9	777	-2,3
Челябинская область	1669	-4,6	31,1	238	8,2	1503	-5,9
Ханты-Мансийский автон. округ	373	-18,6	12,3	38	-17,4	352	-19,5
Ямало-Ненецкий автон. округ	105	1,0	16,5	7	-50,0	103	13,2
Уральский округ	5840	0,4	25,1	780	6,4	5376	-0,6
Республика Алтай	137	38,4	25,7	24	33,3	126	44,8
Республика Бурятия	234	-25,2	12,6	46	31,4	204	-28,9
Республика Тыва	121	4,3	34,5	36	50,0	92	-7,1
Республика Хакасия	192	0,5	14,8	24	-4,0	179	2,9
Алтайский край	1061	-4,5	21,1	123	-20,1	995	-1,2
Красноярский край	1047	0,3	23,8	174	-8,9	911	1,0
Иркутская область	974	-17,7	24,3	121	-19,3	895	-16,8
Кемеровская область	1100	-3,3	30,5	177	-0,6	994	-1,3
Новосибирская область	1038	-9,9	32,3	168	-8,2	908	-10,5
Омская область	1019	-2,7	31,9	116	5,5	959	-3,8
Томская область	191	2,1	27,2	31	6,9	170	-0,6
Читинская область	293	2,1	21,2	55	10,0	262	2,3
Агинский Бурятский авт. округ	18	12,5	19,8	12	200,0	6	-53,8
Таймырский автономный округ	6	-40,0	20,0			6	-33,3
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	38	8,6	15,8	12	-7,7	29	16,0
Эвенкийский автономный округ							
Сибирский округ	7469	-5,8	25,0	1119	-3,9	6736	-5,5
Республика Саха	181	-8,6	22,2	35	75,0	154	-18,1
Приморский край	933	-2,0	22,5	163	-2,4	820	-1,2
Хабаровский край	633	7,7	24,0	72	-6,5	589	9,1
Амурская область	321	-5,6	23,4	47	-7,8	292	-5,2
Камчатская область	118	4,4	20,5	27	35,0	93	-7,9
Магаданская область	89	21,9	22,5	7	стаб.	84	25,4
Сахалинская область	253	-3,4	22,2	25	-37,5	243	3,8
Еврейская автономная область	66	8,2	22,9	15	87,5	57	7,5
Корякский автономный округ							
Чукотский автономный округ	5	стаб.	19,2	2		3	-40,0
Дальневосточный округ	2599	0,3	22,8	393	0,8	2335	0,4
8 ГУ	228	-7,7	26,1	18	-37,9	217	-4,0

Количество ДТП с участием детей, число погибших и раненых детей
в возрасте до 16 лет (за январь-декабрь 2004 г.)

1	ДТП			Погибло		Ранено	
	абс.	± % к АППГ	Уд. вес	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
2	3	4	5	6	7	8	
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	24295	-2,5	11,6	1405	-10,0	24693	-2,4
Белгородская область	211	15,3	11,6	18	20,0	208	11,2
Брянская область	179	-1,1	10,6	12	20,0	186	3,9
Владимирская область	349	-2,2	10,8	20	-9,1	363	1,4
Воронежская область	391	22,2	10,8	25	-13,8	389	18,6
Ивановская область	274	-12,2	12,7	10	-9,1	274	-13,8
Калужская область	191	-8,2	10,3	10	-28,6	204	стаб.
Костромская область	105	-9,5	11,0	6	-33,3	108	-4,4
Курская область	207	3,5	12,9	18	80,0	208	2,5
Липецкая область	237	5,8	12,2	15	36,4	248	5,5
г. Москва	875	-6,5	9,5	21	16,7	885	-7,3
Московская область	1325	0,2	9,5	79	-26,9	1359	2,1
Орловская область	145	3,6	9,3	8	33,3	148	2,1
Рязанская область	190	-6,9	10,2	14	-48,1	188	-6,0
Смоленская область	130	-10,3	9,2	8	-38,5	127	-9,3
Тамбовская область	200	14,9	12,1	11	-26,7	215	20,1
Тверская область	230	-3,4	10,4	30	20,0	218	-4,8
Тульская область	286	21,7	10,4	12	-14,3	296	21,8
Ярославская область	260	12,6	11,0	20	42,9	253	12,4
Центральный округ	5785	1,0	10,4	337	-9,2	5877	1,8
Республика Карелия	181	1,7	14,0	10	66,7	177	-6,3
Республика Коми	202	-10,6	14,4	10	150,0	202	-15,8
Архангельская область	339	1,2	13,3	12	20,0	349	1,5
Вологодская область	222	-8,3	10,7	17	-29,2	223	-5,9
Калининградская область	163	3,8	11,7	11	-31,3	164	10,1
г. С.-Петербург и Ленинградск. обл.	1158	9,3	10,2	60	46,3	1158	6,3
Ленинградская область	339	10,8	11,3	36	63,6	330	6,8
г. С.-Петербург	819	8,8	9,8	24	26,3	828	6,2
Мурманская область	117	2,6	12,7	3	-50,0	119	-1,7
Новгородская область	111	3,7	10,2	12	200,0	104	-5,5
Псковская область	169	5,6	12,3	12	33,3	172	7,5
Ненецкий автономный округ	5	-50,0	8,5			5	-54,5
Северо-Западный округ	2667	3,1	11,3	147	22,5	2673	0,9
Республика Адыгея	50	-3,8	8,3	3	-40,0	51	6,3
Республика Дагестан	192	-23,8	13,5	36	-30,8	177	-16,5
Республика Ингушетия	29	-6,5	16,4	10	стаб.	21	-12,5
Кабар.-Балкарская Республика	73	-29,8	9,5	13	8,3	67	-35,6
Республика Калмыкия	32	-36,0	9,8	5	25,0	31	-36,7
Карач.-Черкесская Республика	47	-25,4	9,9	7	стаб.	45	-21,1
Республика Северная Осетия	76	-2,6	12,5	4	-33,3	73	-7,6
Чеченская Республика	51	-16,4	10,4	14	-30,0	44	-20,0
Краснодарский край	927	-2,3	12,9	51	-1,9	947	-2,7
Ставропольский край	382	-1,3	12,5	23	15,0	392	-2,0
Астраханская область	171	8,2	13,2	11	22,2	170	7,6
Волгоградская область	396	-9,2	12,0	23	-23,3	399	-10,7
Ростовская область	447	-15,5	9,8	38	-7,3	446	-18,3

ДОКУМЕНТЫ

1	2	3	4	5	6	7	8
Южный округ	2873	-8,8	11,8	238	-11,2	2863	-9,2
Республика Башкортостан	523	-5,9	12,2	37	2,8	510	-7,3
Республика Марий Эл	108	-1,8	11,1	5	-28,6	116	2,7
Республика Мордовия	113	-24,7	9,4	11	10,0	111	-26,5
Республика Татарстан	722	-1,1	11,1	38	-5,0	721	-6,2
Удмуртская Республика	212	-4,1	12,0	12	9,1	213	-6,6
Чувашская Республика	192	-9,0	11,4	15	-16,7	198	-5,7
Кировская область	293	-14,8	11,4	16	100,0	304	-14,1
Нижегородская область	449	-4,7	10,0	24	-22,6	458	-4,6
Оренбургская область	381	-6,4	13,3	18	-37,9	394	-2,7
Пензенская область	158	7,5	9,7	5	-64,3	172	15,4
Пермская область	430	-8,7	11,1	31	-13,9	433	-7,9
Самарская область	471	-0,6	12,9	24	стаб.	487	стаб.
Саратовская область	266	-11,3	11,2	18	-5,3	258	-14,0
Ульяновская область	138	-3,5	9,9	4	-60,0	150	2,0
Коми-Пермяцкий автон. округ	27	-20,6	16,7	2	-50,0	30	-3,2
Приволжский округ	4483	-6,0	11,4	260	-12,5	4555	-6,0
Курганская область	157	-10,3	11,6	13	-13,3	159	-10,2
Свердловская область	1241	5,3	13,2	47	4,4	1307	5,2
Тюменская область	437	-12,2	12,6	17	-29,2	452	-14,4
Челябинская область	669	-10,0	12,5	34	-8,1	672	-11,9
Ханты-Мансийский автон. округ	403	-13,9	13,3	8	-61,9	439	-8,5
Ямало-Ненецкий автон. округ	83	6,4	13,0	5	25,0	83	6,4
Уральский округ	2990	-4,8	12,9	124	-15,1	3112	-4,8
Республика Алтай	81	1,3	15,2	6	20,0	88	11,4
Республика Бурятия	227	-12,7	12,2	18	-30,8	229	-11,6
Республика Тыва	62	-15,1	17,7	10	стаб.	57	-17,4
Республика Хакасия	214	42,7	16,6	6	-40,0	230	44,7
Алтайский край	515	-0,8	10,2	21	31,3	536	0,2
Красноярский край	590	9,1	13,4	38	-20,8	591	11,1
Иркутская область	556	-1,1	13,9	21	-56,3	566	1,6
Кемеровская область	519	-3,4	14,4	34	-10,5	520	-1,9
Новосибирская область	376	-10,3	11,7	22	-18,5	371	-15,5
Омская область	432	2,6	13,5	22	29,4	433	0,5
Томская область	98	-3,0	13,9	4	-42,9	101	3,1
Читинская область	187	22,2	13,5	16	-38,5	188	36,2
Агинский Бурятский авт. округ	12	33,3	13,2	2	100,0	11	37,5
Таймырский автономный округ	5	стаб.	16,7			5	стаб.
Усть-Ордын. Бурятский авт. ок.	30	30,4	12,5	5	150,0	28	21,7
Эвенкийский автономный округ							
Сибирский округ	3904	1,3	13,0	225	-19,9	3954	2,4
Республика Саха	141	-11,3	17,3	9	-18,2	139	-12,0
Приморский край	512	-6,9	12,3	16	-38,5	535	-7,1
Хабаровский край	305	-5,9	11,6	8	-60,0	319	-4,2
Амурская область	176	-13,7	12,8	17	112,5	183	-8,5
Камчатская область	61	-10,3	10,6	5	150,0	61	-11,6
Магаданская область	37	-14,0	9,4			41	-10,9
Сахалинская область	159	1,9	14,0	9	200,0	170	3,7
Еврейская автономная область	48	26,3	16,7	3	50,0	51	34,2
Корякский автономный округ							
Чукотский автономный округ	2	стаб.	7,7			2	стаб.
Дальневосточный округ	1441	-6,7	12,6	67	-8,2	1501	-5,4
8 ГУ	152	-1,9	17,4	7	40,0	158	0,6

ДТП: вина водителя? Нет, его беда!

Сейчас главенствует единственный подход – в каждом ДТП виновен водитель. Но даже если он не виновен по объективным причинам, то его таковым делают или, как говорят в некоторых ведомствах, назначают. Ведь на все случаи разбора и анализа автотранспортной аварийности испокон веков существует лишь одна форма документа, заполняемого на месте ДТП: «Протокол об административном правонарушении». (Хотя обстоятельства ДТП еще не проанализированы, но случившееся априори квалифицировано как правонарушение).

И каким бы совестливым и объективным ни был сотрудник ГИБДД и как бы он ни был глубоко убежден, что водитель в произошедшей аварии не виновен, но из папки он вытащит бланк стандартного протокола и будет его заполнять. И двигать его рукой будет не объективная картина случившегося, а гипнотизирующее название документа и ориентация его пунктов.

И ничего поделать ни этот сотрудник, ни водитель, не могут. Они зажаты античеловеческими рамками системы, разработчики которой уже давно, наверно, ушли в мир иной, но их мозговое творение продолжает жить, действовать и... «ксерокопировать» трагедии на дорогах.

Наверное, понятно каждому, что когда во всех дорожных авариях обвиняется только водитель, то существующая автодорожная система страны, ответственная за обеспечение безопасности дорожного движения, остается в стороне, не совершенствуется, а постепенно деградирует. При этом результатом ее функционирования является геноцид водителя. Что мы и наблюдаем.

Более 35 тыс. россиян ежегодно гибнет в ДТП, или каждый день на дорогах Родины заканчивают свой жизненный путь почти 100 чел. Интересно, какими должны быть эти цифры, чтобы чиновники высокого ранга задумались и озаботи-

Эта статья – первая попытка разобраться в антинаучной оценке доли вины водителя при ДТП.

лись реформированием автотранспортной системы?!

Например, за рубежом, если число погибших на дорогах достигает 20 чел. на 100 тыс. населения, начинает возмущаться общественность и требовать модернизации автотранспортной системы. Но этого ни один здравомыслящий государственный чиновник не допустит. У нас же количество жертв составляет 25 чел. на 100 тыс. и все спокойно: отечественная автотранспортная система остается в неизменном виде. Она продолжает во всех дорожных грехах обвинять водителей, а «ксерокс» трагедий на дорогах наращивает свою производительность!

А как определить направления реформ в области безопасности движения? Подходы, безусловно, могут быть разные. Автор выбрал свой – через понимание природы водителя. Для этого давайте разберемся, кто такой водитель или кто такой каждый из нас, когда сидит за рулем?

Безусловно, водитель – это человек, личность, а также, хотим мы того или нет, «маленький» элемент большой автотранспортной системы (АТС). Но элемент особый, находящийся на вершине данной системы, а потому – главный! Поскольку именно от действий водителя в конечном счете зависит, произойдет или не произойдет ДТП и какой степени тяжести оно будет.

При таком понимании важной роли водителя возникает вопрос: как человек становится водителем, т.е. элементом системы? Ответ известен: его отбирают (проходит медкомиссию), формируют у него специальные знания, умения и навыки (обучается по программе и



под надзором Минобразования), контролируют уровень готовности к самостоятельному вождению (сдает экзамен в ГИБДД), обеспечивают порядок движения его автомобиля по обустроенным дорогам (это детище дорожной службы), расследуют, анализируют и разрабатывают меры по профилактике ДТП – функции опять же государственных структур.

Становится очевидным, что водитель – это не только человек, плод любви своих родителей, наделенный наследственными качествами, он еще и продукт АТС, а стало быть, носитель тех характеристик, которые оценили у него при отборе, сформировали при обучении и приеме экзаменов. Кроме того, его действия находятся под мощным влиянием той окружающей социо-технической среды, которую выработали структуры, организующие и управляющие дорожным движением, а также отвечающие за состояние дорог и установление истинных причин ДТП и их профилактики. Стало быть, водитель не одинок в автотранспортном мире. И ему есть с кем поделиться и радостями, и горестями своей нелегкой судьбы. Более того, есть даже с кем и ответственность за ДТП разделить.

При таком определении места и роли водителя в АТС вырисовывается следующая картина. Если физическое состояние водителя не отвечает требованиям его профессии, то претензии необходимо предъявлять медикам. Если он плохо подготовлен, то спросить следует с автошколы и с ГИБДД, где засвидетельствовали на государственном уровне качество его подготовки. А если водитель совершил ДТП из-за отсутствия знака

или того, что не увидел знак, повешенный в листе или за рекламным щитом, или из-за некачественного покрытия дороги попал в аварию, то ответственных за произошедшее следует искать в ГИБДД или в дорожной службе.

Возникают справедливые вопросы: когда же за содеянное спрашивать с водителя и не бросаемся ли в другую крайность, то есть от полномасштабного обвинения до абсолютной реабилитации? Конечно же не бросаемся, и с водителя спрос должен быть очень строгим. Однако только после того как в ходе расследования будет установлено, что водитель отвечает по своему физическому состоянию требованиям профессии (еще раз его освидетельствуют); хорошо обучен (его протестируют: честь и хвала подготовившей его автошколе и ГИБДД, оценившей это!); организация и управление движением на участке совершенного ДТП выше всяких похвал (проконтролируют это); а качество дорожного покрытия вызывает зависть у западных автомобилистов (продиагностируют дорогу). Вот когда все вышеизложенное оценено, тогда только справедливо будет предъявить претензии непосредственно водителю.

Хотя и здесь, если до конца быть объективным, есть маленькое «но». Как правило, водитель, допустивший ошибку, – нарушивший ПДД (если это, конечно, не отпетый хам), сам не знает, почему это случилось. Не может помочь ему разобрататься, к сожалению, и сотрудник ГИБДД. И такое положение дел понятно. Ни одного, ни другого никто и нигде не обучал основам психологии безопасного вождения и не раскрыл им психологические причины ошибочных действий. Даже не существует психологической теории возникновения ДТП. Поэтому водитель признает себя виновным, а сотрудник ГИБДД – его нарушителем. Вопрос же, почему водитель допустил ошибку, повисает в воздухе, точнее – висит в воздухе уже сто лет, с того самого момента, как появился первый автомобиль в нашей стране.

После такого расследования остается нерешенной главная проблема: как предупредить подобные ДТП, что посоветовать «нарушителю» и другим водителям для их профилактики. Поскольку действительно причина

ошибки не установлена и никогда не будет установлена, то рекомендация всегда одна: соблюдайте правила дорожного движения! И так на все случаи автотранспортной жизни. Вопрос: можно ли при такой профилактике сократить аварийность на дорогах? Ответ однозначный – никогда! Теперь, думается, понятно, почему борьба с ДТП превратилась в сизифов труд.

Возникает другой вопрос: с чем это связано? Чтобы ответить на него, необходимо оттенить две особенности АТС, которые не доступны внешнему наблюдению, поскольку находятся внутри системы, однако оказывают негативное влияние на ее функционирование.

Первая особенность заключается в том, что в социо-технических системах, к коим относится и автотранспортная, в отличие от биологических, нет жесткой связи между структурой системы и результатами их функционирования. Это только в живом организме, если что-то не так, то тут же срабатывает обратная связь и идет сигнал в центральный аппарат нервной регуляции, который моментально всю систему, не обесценивающую получения полезного результата, начинает перестраивать. Поэтому в сравнении с биологическими социо-технические системы в процессе своей многолетней деятельности могут не давать полезного результата из-за несовершенной организации, недостатков отдельных компонентов, однако будут по-прежнему оставаться в неизменном виде, поскольку руководители либо из личных интересов не желают совершенствовать систему, либо не владеют ситуацией и не знают пути оптимизации системы.

Ненадежное функционирование АТС проявляется в виде массовых ошибочных действий водителей, что мы сегодня и наблюдаем на дорогах России. Но это, как уже отмечалось, ни у кого не вызывает настороженности в нерациональном функционировании системы, в необходимости поиска ее недостатков и оптимизации организации, а сопровождается лишь наказанием водителей. Более того, даже вопрос, почему трагедии на дорогах страны не только превзошли все «мировые стандарты», но и продолжают интенсивно расти, звучит только на совещаниях и конференциях и не приводит к эффективным практи-

ческим действиям. Становится очевидным, что тщательное изучение компонентов АТС при расследовании ДТП – важное условие установления истинных причин случившегося и разработки эффективных профилактических мероприятий, направленных на устранение недостатков АТС, на сокращение количества ДТП.

Вторая особенность в социо-технических системах состоит в следующем. Если в биологических системах взаимное соответствие входящих компонентов обусловлено природной организацией, то в социо-технических системах требуется обеспечить их взаимную согласованность. Это значит, что при разработке любого компонента АТС, с которым взаимодействует водитель, необходимо учитывать психофизиологические возможности и ограничения, присущие всем людям. С другой стороны, и сам водитель должен отвечать требованиям этой опасной профессии. К сожалению, такого понимания сегодня в АТС нет. Отсюда и рождаются трагедии на дорогах.

Итак, настало время вновь вернуться к заглавию статьи. Природа водителя очень многогранна, и причины допущенной им ошибки, приведшей к аварии, могут скрываться не только и не столько в нем, сколько в других компонентах и элементах АТС, которые до нынешнего дня за это никакой ответственности не несли. Это приводит к ситуации, при которой водитель всегда виновен. На самом же деле ДТП – это беда водителя, в которую он попадает в силу несостоятельности структур, ответственных за его характеристики и безопасность действий. Пока данный подход не будет использован при реформировании АТС и не начнется сам этот процесс, демонстрация бессилиия соответствующих ведомств и организаций перед аварийностью сохранится, а беспредел на дорогах продолжится. Если есть другое мнение, то специалисты Фонда безопасности деятельности «Человеческий фактор» готовы его обсудить.

Валерий КОЗЛОВ,
профессор,
президент
Фонда безопасности
деятельности
«Человеческий фактор»

Реализуем рекомендации научно-практической конференции

Президенту Российской ассоциации
профессионального транспортного
образования
В.И. ЧУКОВУ

Уважаемый Владимир Иванович!

В МЧС России рассмотрены рекомендации Всероссийской научно-практической конференции «10 лет специальной подготовки водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов. Проблемы и перспективы».

Подготовленные участниками конференции рекомендации, направленные на обеспечение необходимого уровня безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, являются весьма актуальными с точки зрения предупреждения возникновения чрезвычайных ситуаций.

В части, касающейся «Перечня средств пожаротушения, применяемых для защиты транспорта и перевозимых им опасных грузов» применительно к различным видам автомобилей и категориям опасных грузов, информируем Вас, что основные требования к транспортированию взрывоопасных и пожароопасных веществ и материалов изложены в разделе 12 (пункты 411-497) Правил пожарной безопасности ППБ 01-2003. При этом в таблице 3 Правил приведен список наиболее часто перевозимых опасных веществ с указанием необходимых действий при тушении пожара и мер защиты людей.

Основными средствами пожаротушения, применяемыми для защиты транспорта и перевозимых им опасных грузов, по-прежнему остаются переносные огнетушители, которые на основании приказа МЧС России от 08.07.2002 № 320 подлежат обязательной сертификации в области пожарной безопасности.

Совершенствование законодательной и нормативной правовой базы в области обеспечения пожарной безопасности, в том числе при перевозке опасных грузов, предполагается осуществлять в рамках реализации Программы разработки технических регламентов на 2004-2006 гг., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2004 г. № 1421-р.

Заместитель директора Департамента
предупреждения чрезвычайных ситуаций



В.И.Мельников

Руководство МСАТ по безопасности на автотранспорте

(продолжение, начало см. в № 1-2)

6. Перечень опасных грузов, перевозимых в количествах, превышающих указанные нормативы (1.10.5) (Приложение I)					
Класс	Подразделение	Вещество или продукт	Количество		
			Цистерна (л)	Навалом/насыпью (кг)	Упаковки (кг)
1	1.1	Взрывчатые вещества	a	a	0
	1.2	Взрывчатые вещества	a	a	0
	1.3	Взрывчатые вещества с совместимостью категории С	a	a	0
	1.5	Взрывчатые вещества	0	a	0
2		Легковоспламеняющиеся газы (классификационные коды включают только букву F)	3 000	a	b
		Токсичные газы (классификационные коды включают буквы T, TF, TC, TO, TFC или TOC), исключая аэрозоли	0	a	0
3		Легковоспламеняющиеся жидкости в упаковке категории I и II	3 000	a	b
		Взрывчатые вещества с пониженной чувствительностью	a	a	0
4.1		Взрывчатые вещества с пониженной чувствительностью	a	a	0
4.2		Вещества в упаковке категории I	3 000	a	b
4.3		Вещества в упаковке категории I	3 000	a	b
5.1		Окислители в упаковке категории I	3 000	a	b
		Перхлораты, нитрат аммония, удобрения на основе нитрата аммония	3 000	3 000	b
6.1		Токсичные вещества в упаковке категории I	0	a	0
6.2		Инфекционные вещества категории А	a	a	0
7		Радиоактивный материал	3000 А ₁ (специальная форма) или 300 А ₂ , в упаковке типа В или С		
8		Коррозионные вещества в упаковке категории I	3 000	a	b

a Не имеет отношения.

b Положения пункта 1.10.3 не применяются, не зависимо от количества.

**ГЛАВА 5.
ОРГАНИЗАЦИЯ
ДОБРОВОЛЬНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
С ТАМОЖЕННЫМИ
ОРГАНАМИ**

Предисловие¹

Почти во всех странах мира отрасль автомобильных перевозок (доставки грузов) характеризуется наличием большого числа небольших компаний. Эту сильно разрозненную отрасль на национальном уровне представляют ассоциации автомобильного транспорта, а на международном уровне – Международный союз автомобильного транспорта (IRU).

IRU принял участие в разработке типовых рекомендаций Всемирной таможенной организации (ВТО) по повышению безопасности перевозки грузов. В настоящем документе эти типовые рекомендации были пересмотрены и скорректированы с учетом особенностей сектора автомобильных перевозок.

1. Введение

Террористические акции по всему миру привлекают повышенное внимание к международному терроризму и к вероятности использования в террористических целях средств, предназначенных для международных перевозок людей и грузов.

Преступники также используют законную торговлю для прикрытия своих незаконных акций,

таких как нелегальная иммиграция, торговля наркотиками, отмывание денег, мошенничество в таможенной и транзитной сфере, перевозка контрафактных товаров и прочих нарушений, угрожающих благосостоянию как отдельных государств, так и международного сообщества.

Управление безопасностью является неотъемлемой частью общей системы управления любой организации. Структура, обязанности, принципы политики, процедуры, процессы, практические меры и ресурсы для внедрения принципов политики обеспечения безопасности, ее задачи и цели могут сочетаться с усилиями, предпринимаемыми в других областях (например, в сфере производства и финансов, производственной гигиены и безопасности, защиты окружающей среды).

Настоящий документ содержит рекомендации по составлению добровольных договоров о сотрудничестве между таможенными органами и автотранспортными организациями и/или их профессиональными ассоциациями для повышения безопасности перевозки грузов и содействия развитию торговли и транспортного обеспечения. Автотранспортные организации, будучи составной частью цепочки поставок, возможно, смогут использовать настоящие рекомендации в сотрудничестве с другими системами управления:

– для демонстрации их заинтересованности в безопасности автомобильного транспорта, являющегося неотъемлемой частью цепочки поставок;

– в качестве инструмента внутреннего управления для разработки, внедрения или совершенствования их системы управления безопасностью;

– для обеспечения применения упрощенных и хорошо отработанных таможенных процедур. С помощью данных рекомендаций можно дополнить любые действующие национальные договоры о сотрудничестве, такие как договоры о противодействии торговле наркотиками, нелегальной иммиграции, мошенничеству в таможенной и транзитной сферах, и заключить договоры по вопросам, связанным с более широким кругом аспектов безопасности в международной цепочке поставок.

1.1. Принципы и цели

Ключевые принципы внедрения этих правил включают, помимо прочего, следующие положения:

а) нельзя игнорировать важность улучшения условий осуществления перевозок и торговли, даже если соображения безопасности ставятся во главу угла; исключительно важно добиться оптимального баланса между безопасностью и упрощением формальностей и процедур, особенно на границе;

б) все стороны, как коммерческие, так и официальные, могут внести вклад в повышение безопасности перевозки грузов;

в) безопасность является одним из наиболее важных корпоративных приоритетов для компаний, занимающихся международными перевозками грузов;

г) защита легальной торговли, а также честной торговли и законопослушной автотранспортной организации должна быть базовым принципом;

¹ В «Общих правилах в отношении договоров о сотрудничестве между членами ВТО и частным бизнесом для повышения безопасности перевозок и содействия международной торговле», принятых на 3-м заседании Специальной группы ВТО и впоследствии подтвержденных Советом ВТО, в разделе «Партнерство» делается следующее заключение:

«В тех случаях, когда таможенные органы могут полагаться на своих партнеров по торговому сообществу в деле оценки и предотвращения угроз их собственной цепочки поставок, риск, с которым сталкиваются таможенные органы, снижается. Таким образом, компании, демонстрирующие негословную готовность повысить безопасность перевозок, получают преимущество. Минимизация риска за счет усилий самих компаний помогает таможенным органам исполнять их функции по обеспечению безопасности и стимулированию легальной торговли». Участие в такой программе сотрудничества может способствовать тому, что отдельные автотранспортные организации будут рассматриваться как «безопасные» и подпадающие под действие упрощенных таможенных процедур.

д) связи с внутренними и внешними заинтересованными сторонами должны быть установлены, и если они уже существуют, сохранены и усовершенствованы;

е) все стороны, вовлеченные в цепочку поставок, должны отвечать соответствующим требованиям законодательства, включая требования, вытекающие из международных договоров и соглашений;

ж) все стороны должны обеспечивать самый высокий уровень интеграции;

з) приверженность руководства и сотрудников принципам безопасности, основанная на рекомендациях по безопасности с четким распределением подотчетности и ответственности, должна проявляться при каждой необходимости;

и) для достижения надлежащего уровня безопасности должны быть использованы все необходимые и достаточные средства, включая предоставление информации и организацию обучения;

к) применение рекомендаций, осуществляемое и документируемое надлежащим образом, должно положительным образом учитываться при рассмотрении финансовых обязательств автотранспортной организации;

л) государственные структуры должны приложить максимум усилий для обеспечения адекватной поддержки (или обучения, консультаций, проверки и т.д.) малых и средних предприятий (МСП) с тем, чтобы они могли соответствовать требованиям безопасности.

Данные Рекомендации разработаны в целях:

а) способствовать развитию сотрудничества между таможенными органами и автотранспортными организациями и их профессиональными ассоциациями;

б) активизировать участие автотранспортных организаций

в повышении безопасности грузов в той части цепочки поставок, которую они контролируют;

в) способствовать деятельности таможенных органов по облегчению законных операций авто транспортных организаций в наиболее широких масштабах и при надлежащем контроле;

г) минимизировать нелегальный доступ к коммерческой деятельности, а также к транспортным активам, системам и процедурам и их нелегальное использование;

д) повышать возможности таможи по выявлению и предотвращению конкретных попыток совершения таможенных нарушений при поставках груза;

е) оказывать помощь таможенным органам в распознавании и проведении самостоятельных расследований случаев нарушения таможенных правил или преступных заговоров в целях совершения таких нарушений;

ж) поощрять автотранспортные организации к тому, чтобы при поступлении обоснованных запросов со стороны таможенных органов они в соответствии с законами или правилами открывали им доступ к коммерческой информацией о конкретных поставках в целях ее использования для пресечения, расследования нарушений или в разведывательных целях; такой доступ мог бы, помимо прочего, способствовать выявлению лиц, непосредственно ответственных за таможенные нарушения, и принятию надлежащих мер против них для осуществления расчетов по неоплаченным налогам и пошлинам;

з) оказывать содействие таможенным, правоохранительным органам и обществу в целом в их борьбе с этими преступными элементами.

1.2. Определение терминов

Система управления безопасностью. Комплекс взаимосвя-

занных или взаимодействующих элементов, составляющих основы политики по обеспечению безопасности, определяющих цели этой политики и обеспечивающих оценку степени достижения этих целей.

Организация. Группа людей, помещения и оборудование с системой распределения обязанностей, назначения руководящих лиц и взаимосвязей.

Поставщик. Организация или лицо, предоставляющее продукт или услугу, включая субподрядчиков.

Процесс. Комплекс взаимосвязанных или взаимодействующих операций, преобразовывающих исходные усилия в результат.

Процедура. Конкретный способ реализации какой-либо операции или процесса.

Единица грузоперевозки (ЕГП).

Любой контейнер или закрытое средство транспортировки, предназначенное для перевозки груза по автомобильной, железной дороге или по внутренним водным путям и используемое при международных транспортных операциях; транспортное средство, доступ к внутренней части которого невозможно получить, не нанеся видимого повреждения его дна, стенок, передней стороны, верхней части, двери или замков, или без нарушения пломб.

Превентивные меры. Действие по устранению причины потенциального нарушения правил или иной нежелательной ситуации.

Цепочка поставок. Совокупность процессов, отдельных их этапов, организаций и поставщиков, обеспечивающая получение продукции, переправляемой через международные границы от производителя в пункт доставки, определяемый покупателем.

Помещения. Территория или сооружение под контролем организации, используемая для

обработки, хранения или погрузки и разгрузки груза и хранения сопровождающей его документации.

Зона с ограниченным доступом.

Зона, физический или электронный доступ к которой контролируется в связи с важностью ее назначения или ее уязвимостью.

Физическая безопасность.

Минимизация вероятности того, что характеристики груза на безопасной территории будут незаконным образом изменены, включая меры, предпринятые для охраны от контрабанды, саботажа, побега, нападения или другого преступления. Такая опасность включает:

- проникновение с оружием или иными опасными веществами и средствами, предназначенными для нанесения вреда людям, имуществу или окружающей среде;
- хищение или повреждение груза.

Информационная безопасность. Минимизация вероятности того, что может быть получен доступ к информации, содержащейся в документе (бумажном или электронном), что она будет распространена или изменена без надлежащего разрешения, включая меры, предпринятые для защиты от шпионажа, саботажа или иного преступления.

Повреждение. Любое действие, средство или способ, ведущие к незаконному изменению информации, документации, пломб, груза или средства транспортировки с намерением дезориентации, устранения или сокрытия.

Начальник службы безопасности компании. Лицо, которое назначается организацией и на которое возлагается ответственность за внедрение и поддержание мер безопасности, осуществление связи с определенными государственными органами и прочими службами, занимающимися вопросами безопасности.

Высшее руководство. Лицо или группа лиц, руководящих и контролирующих организацию на высшем уровне.

Корректирующие действия.

Действия по исклчению причины выявленного несоответствия или иной нежелательной ситуации.

Руководство по безопасности. Документ, в котором оговариваются принципы политики и процедуры обеспечения безопасности организации.

1.3. Потенциальные преимущества

1.3.1. Преимущества для автотранспортных организаций:

- а) повышение безопасности товаров в международной торговой и транспортной цепочке поставок;
- б) участие в программе сотрудничества является признаком организации с низким уровнем риска, имеющей подтвержденную историю соблюдения таможенных законов и правил, что приводит к:

- а) четким таможенным процедурам,
- б) минимальному уровню вмешательства таможи,
- в) снижению задержек на границах,
- г) оптимизации затрат на цепочку поставок за счет эффективной системы обеспечения безопасности,
- д) более эффективным международным торговым и транспортным операциям.
- в) улучшение таможенных/коммерческих отношений;
- г) учет в процедурах таможенного правоприменения;
- д) более безопасные условия работы.

1.3.2. Преимущества для таможенных органов:

- а) повышение безопасности товаров в международной цепочке поставок;
- б) акцент на самооценку и саморегуляцию, а не на таможенные проверки;

в) улучшение процесса сбора информации, возможностей оценки риска и более точного определения грузов повышенного риска;

г) оптимизация использования ресурсов.

1.4. Роли и обязанности

В целях непротиворечивости и единообразия изложения выделяются следующие роли и обязанности:

1.4.1. основной обязанностью автотранспортных организаций является надежное и безопасное управление товарами и транспортными/логистическими операциями, находящимися под их контролем, согласно действующим законным правилам и обязательствам (например, Конвенции о международных автомобильных перевозках товаров (CMR), Договору о дорожных перевозках опасных грузов (ADR), Конвенции о водителях международного автотранспорта (TIR) и прочим международным правилам, регулирующим международные автомобильные перевозки);

1.4.2. основной обязанностью таможенных органов является применение законодательства в отношении международных перевозок людей и грузов;

1.4.3. таможенные органы должны жестко внедрять правила допуска участников торговых операций и автотранспортных организаций к определенным упрощенным процедурам (например, минимальные условия и требования авторизации автотранспортных организаций для получения доступа или для отказа в доступе/отзыва доступа к таможенным транзитным системам типа TIR);

1.4.4. от автотранспортной организации не следует требовать, чтобы она действовала в качестве правоохранительного органа или нарушала какую-ли-

бо действующую законодательную норму;

1.4.5. соглашения о сотрудничестве (например, меморандумы, протоколы о намерениях, памятки и т.д.) таможенных органов и автотранспортных организаций и/или их профессиональных ассоциаций должны быть добровольными; при заключении любые действующие юридические обязательства остаются в силе;

1.4.6. таможенные органы должны согласиться, что определенная информация, имеющаяся у автотранспортной организации, может рассматриваться как коммерческая тайна, и для ее раскрытия требуется надлежащий ордер, повестка или договор о соблюдении конфиденциальности; соответственно автотранспортная организация должна рассматривать запросы таможен в отношении ее персонала, предприятий, транспортных средств, процедур и услуг как конфиденциальную информацию; такой доступ, помимо прочих преимуществ, позволит выявить лица, непосредственно ответственные за таможенные нарушения, и принять надлежащие меры против них для осуществления расчетов по неоплаченным налогам и пошлинам;

1.4.7. применяемые меры могут быть различными в зависимости от автотранспортной организации, отрасли промышленности и места действия, а также характера и степени имеющейся угрозы;

1.4.8. необходимо оптимальное использование существующих коммерческих систем для предоставления информации о грузе;

1.4.9. таможенные органы должны в той степени, в которой это возможно, использовать модель данных ВТО для электронного информационного обмена

(<http://www.wcoomd.org/ie/En/en.html>), одновременно прибегая к любым иным средствам и формам передачи сообщений от транспортной компании. Так, если автотранспортная организация не может передать данные в электронном формате, налоговые органы в рамках взаимно согласованного переходного периода должны принимать документы, содержащие необходимые реквизиты, в бумажной форме, по аналогии с тем, как это происходит в системе TIR;

1.4.10. максимально возможные уровни работоспособности должны сохраняться для всего персонала, задействованного в международной цепочке поставок;

1.4.11. таможенные органы должны использовать управленческие риски для контроля и оценки безопасности груза;

1.4.12. таможенные органы должны признать, что они играют роль, способствующую развитию торговли, и вводить современные упрощенные процедуры подобные тем, что предусмотрены в новой редакции Киотской конвенции, с тем, чтобы ими могли воспользоваться компании, принимающие участие в программах сотрудничества;

1.4.13. таможенные органы должны добиваться того, чтобы законодательные требования были четкими, точными и легко доступными; таможенные органы должны контактировать с экономическими организациями и отвечать на их запросы относительно толкования тех или иных законодательных актов;

1.4.14. таможенные органы в рамках любой таможенной процедуры, при которой требуются и предоставляются финансовые гарантии, должны учитывать положительную сторону наличия подобных гарантий при осуществлении своей деятельности и принятии решений в области безопасности.

2. Консультации, сотрудничество и организация связи

2.1. Принцип

Таможня, прочие компетентные органы, автотранспортные организации и их профессиональные ассоциации должны регулярно консультироваться по вопросам, представляющим взаимный интерес, включая безопасность и меры по упрощению перевозки грузов.

2.2. Цель

Улучшить двусторонние консультации и взаимодействие между таможней и автотранспортными организациями / профессиональными автотранспортными ассоциациями для повышения безопасности перевозки грузов, стимулирования других потенциальных источников сбора информации с целью увеличения ее объема и повышения качества и для разработки процедур, вносящих вклад в совершенствование оценки рисков.

2.3. Реализация

2.3.1. Таможенные органы как на национальном, так и на местном уровне должны содействовать регулярному обмену информацией и проведению консультаций (в соответствии с положениями главы 1, раздела 1.3 и главы 6, раздела 6.8 новой редакции Киотской конвенции) со всеми сторонами, задействованными в международной цепочке поставок, для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования к безопасности оборудования и грузов. Таможенные органы, имеющие договоренности о проведении консультаций, должны быть готовы к сотрудничеству и предоставлению рекомендаций другим таможенным органам по разработке аналогичных договоренностей.

2.3.2. Автотранспортные организации, и по возможности, профессиональные автотранспортные ассоциации, должны предоставить собственные выделенные и легко доступные телефонные номера или корпоративную контактную информацию, с помощью которой можно было бы быстро найти необходимые контакты на местном уровне, для обращения по всем вопросам правоприменительной практики на таможене (учет грузов, отслеживание грузов, информация о сотруднике и т.д.). Аналогичным образом таможенные органы должны предоставить автотранспортным организациям или их агентам, включая профессиональные автотранспортные ассоциации, номера телефонов, по которым можно обратиться к высшим таможенным должностным лицам в случае непредвиденной ситуации.

2.3.3. Автотранспортные организации индивидуально или через свою отраслевую ассоциацию должны поощрять открытый и постоянный двухсторонний обмен информацией с таможенными органами.

2.3.4. Таможенные органы должны установить в ходе консультаций с автотранспортными организациями или с их агентами, включая профессиональные автотранспортные ассоциации, процедуры, которым необходимо следовать в случае запросов или предполагаемых таможенных нарушений. Лица, которым предъявляется иск со стороны таможенных органов, должны немедленно выявляться, и с них должны взиматься невыплаченные налоги и пошлины. Кроме того, к лицам, несущим непосредственную ответственность за таможенные нарушения, должны применяться надлежащие юридические меры.

2.3.5. Автотранспортные организации должны уведомить

соответствующие таможенные органы о любой необычной или подозрительной грузовой документации или о нетипичных запросах информации о поставках. В этом случае они не будут подвергаться штрафам или взысканиям.

2.3.6. Таможенные органы должны привлекать автотранспортные организации и их профессиональные ассоциации к разработке стратегии управления рисками.

2.3.7. Автотранспортные организации должны предоставить своевременное уведомление таможене и, если возможно, другим официальным заинтересованным сторонам (таким как полиция, налоговые органы, компании, отвечающие за безопасность, или иные соответствующие органы/организации) в случае обнаружения подозрительных упаковок или неучтенного груза. Подозрительным контрабандным упаковкам следует обеспечить надлежащую безопасность.

2.3.8. Таможенные органы должны обеспечить обратную связь по результатам работы автотранспортной организации при рассмотрении вопросов обеспечения безопасности, относящихся к международной цепочке поставок. Специфические потребности малых и средних предприятий (МСП) также должны учитываться и рассматриваться.

3. Обучение, подготовка и осведомленность

3.1. Принцип

В настоящем разделе обобщаются методы обучения и подготовки персонала с учетом принципов политики обеспечения безопасности, что способствует повышенному вниманию к отклонениям от этих принципов и дает представление о действиях, которые следует

предпринять в ответ на упущения в сфере безопасности.

3.2. Цель

Обучить и подготовить сотрудников таможен и автотранспортной организации для увеличения их вклада в обеспечение безопасности цепочки поставок и их осведомленности в области выявления потенциально подозрительных ситуаций.

3.3. Реализация

3.3.1. Таможенные органы должны по запросу предоставить автотранспортным организациям, включая малые и средние предприятия, информацию и советы специалистов относительно обеспечения их безопасности, а также безопасности персонала, работающего с грузом и документацией. Таможенные органы должны помочь сотрудникам автотранспортных организаций научиться распознавать риски и сообщать об обстоятельствах, вызывающих подозрение (например, о таких показателях риска, как расхождение данных о весе, исчезновение груза, несоответствие платежей, особенности упаковки, маршрут, нетипичная и противоречивая документация).

3.3.2. Таможенные органы должны предоставлять автотранспортным организациям консультации и учебные материалы для отдельных компаний с целью оказания им помощи:

а) в оценке их уязвимости, которая может быть использована в преступных целях;

б) в разработке конкретных планов по снижению уровня уязвимости; и

в) внедрению таких планов.

3.3.3. Автотранспортные организации с учетом существующей опасности вовлечения своих сотрудников в преступную деятельность и в совершение таможенных нарушений должны предпринять усилия по их обучению с

привлечением таможенных органов и, когда это возможно, их профессиональных и, в рамках системы TIR, предоставляющих гарантии ассоциаций. Внутренние санкции в отношении сотрудников, замешанных в преступлениях и нарушениях, как правило, относятся к строгим мерам, которые в любой стране мира налагаются решениями соответствующих органов.

3.3.4. В соответствии с запросом автотранспортные организации должны по возможности содействовать ознакомлению таможенных органов с внутренними информационными системами и с системой обучения методам контроля производственных помещений и коммерческих операций компании.

3.3.5. В целях обеспечения безопасности, обработки груза и работы персонала, занятого в цепочке поставок, учебные материалы и рекомендации специалистов относительно выявления потенциально подозрительного груза должны находиться в открытом доступе.

3.3.6. Персонал, занятый обработкой груза, грузовой документацией или обеспечением безопасности, должен быть осведомлен о признаках, указывающих на то, что другие сотрудники могут быть вовлечены в преступную деятельность или подвергаться принуждению со стороны преступников.

3.3.7. Должностным лицам таможенных органов следует обращаться за консультацией к автотранспортным организациям и/или их профессиональным ассоциациям относительно стандартных процедур оформления транспортной и грузовой документации.

3.3.8. Поощряется содействие инициативам автотранспортной отрасли со стороны таможни и прочих заинтересованных органов. К таким инициативам относятся разработка и внедрение ре-

комендаций, наиболее эффективных методов, подготовка учебных схем, материалов и т.п., нацеленных на повышение осведомленности сотрудников автотранспортных организаций о рисках и существующей опасности использования товаров или транспортных средств в террористических целях, а также на оказание помощи организациям в принятии адекватных превентивных мер для минимизации этих рисков и угроз.

4. Информация – обмен, доступ и конфиденциальность

4.1. Принцип

Обработка документов по безопасности как электронными средствами, так и вручную должна обеспечивать ее читабельность и защиту от потери или ввода ошибочных данных.

4.2. Цель

Улучшить доступ к информации, обеспечить своевременное и точное предоставление информации и защитить ее от несанкционированного использования.

4.3. Реализация

4.3.1. У автотранспортной организации должен быть документ по обеспечению безопасности информации, соответствующий степени связанного с ней риска, а также особенностям и характеру деятельности компании и ее размеру.

4.3.2. Необходим надлежащий физический контроль в компьютерных зонах.

4.3.3. Контроль доступа к системам данных предполагает высокий уровень ответственности сотрудников и соответствующий уровень информационной безопасности. Сотрудники должны пройти подготовку в области компьютерных технологий и систем обеспечения безопасности данных.

4.3.4. Компьютерные системы должны предусматривать резервное копирование данных и контроль использования пользователями информационных систем.

4.3.5. Документы должны быть полными, понятными, точными и должны предоставляться своевременно.

4.3.6. Автотранспортные организации и таможенные органы должны соблюдать конфиденциальность коммерческой и «закрытой» информации, включая информацию о процедурах по обеспечению безопасности автотранспортных предприятий.

4.3.7. Таможенные органы должны отдавать предпочтение методам контроля, основанным на принципе «одного окна» или «оформления в одной точке».

4.3.8. Полное и своевременное внедрение системы обмена электронными данными необходимо для всех партнеров, принимающих участие в таможенных процедурах, в частности, для подтверждения завершения таможенного оформления, например, путем применения модуля SafeTIR в рамках системы TIR.

4.3.9. Для принятия превентивных мер таможенные органы должны сообщать торговым и транспортным предприятиям о новых типах мошенничества и преступной деятельности.

5. Обеспечение безопасности груза

5.1. Принцип

Обеспечение безопасности груза включает меры по предотвращению несанкционированного доступа к партии груза или ее обработке, а также меры, препятствующие незаконному доступу к содержимому груза путем, например, использования печатей или других средств контроля доступа.

5.2. Цель

Повысить безопасность и целостность грузов; усилить контроль доступа к ним в течение всего времени их нахождения в ведении автотранспортной организации; разработать стандартные процедуры, обеспечивающие безопасность грузов.

5.3. Реализация

5.3.1. В случае если автотранспортная организация имеет дело с товарами/пунктами назначения, требующими особых мер безопасности, она должна установить четкие правила и проинструктировать водителей в отношении наиболее безопасных способов получения груза, его транспортировки и доставки. Такие правила и инструкции могут включать проверку целостности погрузочных устройств, проверку пломб и номеров пломб, проверку документации, а также прочие доступные способы контроля. В случае обнаружения несоответствий необходимо указать на них в документах, относящихся к грузу.

5.3.2. Автотранспортная организация или ее агенты должны проверить безопасность груза и эффективность использования процедур контроля для предотвращения доступа к грузу лиц, не имеющих на это права, а также ошибочных действий персонала, уполномоченного заниматься обработкой грузов.

5.3.3. Таможенные органы должны указывать в представленной им грузовой декларации номер пломбы или иной идентификатор проверки погрузочных устройств/контейнеров.

5.3.4. Автотранспортная организация должна проверить пустые погрузочные устройства/контейнеры, полученные на хранение (или под погрузку) для того, чтобы удостовериться в отсутствии изменений в их конструкции.

5.3.5. Если только не проводится засекреченная операция,

таможенные органы должны удостовериться, что представитель организации, контролирующей груз, присутствует при досмотре груза или его изъятии для проверки. Однако в случае предъявления претензий стороны, ответственная за безопасность груза, должна быть обязательно извещена о такой проверке сразу же после ее проведения.

5.3.6. Если автотранспортная организация по какой-либо причине не может присутствовать при погрузке или разгрузке или не может проверить загруженные товары, этот факт должен быть четко указан в соответствующем таможенном и/или транспортном документе.

5.3.7. При получении или разгрузке товаров автотранспортная организация или ее агенты должны уведомить таможенные органы об обнаружении признаков нарушения целостности груза.

5.3.8. Таможенные органы должны стараться удовлетворить специфические потребности малых и средних предприятий, в частности путем предоставления им соответствующих консультаций и сведений, специального обучения т.д.

5.3.9. Необходимо обеспечить безопасность контрабандного товара, обнаруженного автотранспортной организацией или ее агентами. Такой товар должен подвергаться минимальной обработке и, если он связан с террористической или преступной деятельностью, в соответствии с действующими правилами о нем следует немедленно сообщить. (Действия автотранспортной организации и совместные с ней действия, надлежащим образом документированные, должны учитываться при рассмотрении ответственности автотранспортной организации).

6. Обеспечение безопасности транспортных средств

6.1. Основная идея

Обеспечение безопасности транспортировки должно предусматривать защиту от проникновения запрещенных лиц или материалов в цепочку поставок, в том числе на стыках между звеньями этой цепочки.

6.2. Цель

Повысить безопасность транспортировки.

6.3. Реализация

6.3.1. Автотранспортная организация должна стремиться установить на своих машинах оборудование по обеспечению безопасности, регулярно его проверять и инструктировать водителей о правилах его использования.

6.3.2. Таможенные органы должны обращать особое внимание на аспекты безопасности при проведении досмотра транспортных средств и контейнеров с целью установления их пригодности для международных перевозок под таможенными пломбами.

6.3.3. Автотранспортная организация или ее агенты должны установить режим обеспечения безопасности и контроля, исключающий возможность доступа неуполномоченных лиц к их транспортному средству.

6.3.4. Автотранспортная организация должна обеспечить защиту внутренних/внешних отсеков машины и ее панелей.

6.3.5. Автотранспортная организация должна установить минимально необходимый режим обеспечения безопасности и контроля для того, чтобы обезопасить и сделать эффективной работу перевозчика и предоставить доступ к автотранспортным средствам.

6.3.6. Автотранспортная организация должна определить

возможные места сокрытия нелегальных или запрещенных товаров на автотранспортных средствах и удостовериться в том, что эти места регулярно проверяются.

6.3.7. Автотранспортная организация должна располагать средствами связи для передачи информации об обнаружении случайных лиц, незаявленных материалов или признаков нанесения повреждений перевозочному или автотранспортному средству.

6.3.8. Таможенные органы должны стремиться к учету специфических потребностей малых и средних предприятий, предоставлять им необходимые консультации, информацию, учебные программы и т.д. по вопросам обеспечения безопасности транспортного средства.

7. Обеспечение безопасности предприятия

7.1. Принцип

Решение вопросов безопасности и контроля доступа на предприятие, принадлежащего автотранспортной организации и находящегося под ее управлением или контролем, включая вопросы обеспечения безопасности самого «здания», мониторинга и контролирования внешнего и внутреннего периметра предприятия, а также контроля, исключающего несанкционированный проход на предприятие и доступ к автотранспортным средствам, погрузочным платформам и зонам погрузки. Если контроль доступа невозможен, могут потребоваться повышенные меры предосторожности по другим аспектам безопасности.

7.2. Цель

Повысить безопасность предприятия.

7.3. Реализация

7.3.1. Автотранспортная организация должна, по мере возможности:

а) открывать доступ на предприятия организации исключительно ее уполномоченным лицам, принадлежащим ей автотранспортным средствам и товарам и обеспечить сохранность товаров, находящихся на ее территории;

б) следить за надежностью ограждений, установленных по периферии и периметру предприятия;

в) ограничить доступ к зонам хранения документов или грузов;

г) установить порядок, исключающий возможность доступа неуполномоченных или неизвестных лиц;

д) там, где это необходимо, поддерживать работу электронных систем безопасности, включая системы сигнализации в случае кражи, системы контроля доступа, кабельное телевидение (CCTV);

е) четко определить территории, доступ к которым ограничен;

ж) контролировать и учитывать въезд на территорию предприятия частных автотранспортных средств;

з) ограничить стоянку автотранспортных средств (за исключением транспортных средств, перевозящих грузы для предприятия) выделенными зонами, действительно изолированными от мест активных погрузочно-разгрузочных работ; стоянка автотранспорта сотрудников должна быть отделена от стоянки автотранспорта посетителей;

и) если это практически осуществимо, выдавать водителям всех автотранспортных средств одноразовый пропуск, предоставляющий доступ в определенные помещения и возможность ограниченной по време-

ни парковки в специально отведенных и контролируемых зонах; на пропуске должна быть указана дата и номерной знак автомобиля, который по запросу может предоставляться таможне;

к) разрешать только уполномоченному персоналу и водителям автотранспортных средств, представившим соответствующие документы, находиться в зонах погрузки и рядом с оборудованием;

л) по запросу предоставлять таможне доступ к системам контроля безопасности;

м) в соответствии с национальным законодательством по запросу предоставлять информацию таможенным органам в отношении любых субподрядчиков, работающих на предприятии, и любой компании, оказывающей вспомогательные услуги.

7.3.2. Таможенные органы должны:

а) контролировать и поощрять высокие стандарты обеспечения безопасности в помещениях автотранспортной организации и на утвержденных пунктах таможенной очистки;

б) предоставлять консультации автотранспортным организациям по повышению стандартов безопасности на их предприятиях;

в) организовывать передачу информации о подозрительных грузах или лицах, сводя к минимуму задержку легальных грузов и вмешательство в их транспортировку;

г) сообщать автотранспортным организациям и профессиональным автотранспортным ассоциациям о новейшем опыте таможенных органов в отношении пломб, прочих защитных устройств и иных мер безопасности;

д) учитывать специфические потребности малых и средних предприятий, в том числе путем

предоставления им необходимых консультаций, информации, обучения и т.д.;

е) рассмотреть возможность получения перечня данных об автотранспортных средствах, лицах, которым разрешен регулярный доступ на предприятие, с помощью автоматических средств, создающих минимальные неудобства для клиентов.

8. Обеспечение безопасности персонала

8.1. Основная идея

Создание в нужный момент и в соответствии с национальным законодательством условий для проверки на лояльность штатных и потенциальных сотрудников.

8.2. Цель

Повысить качество проверки анкетных данных сотрудников.

8.3. Реализация

8.3.1. Автотранспортная организация должна уделять особое внимание вопросам безопасности при приеме на работу персонала, в том числе путем включения обязанностей по обеспечению безопасности в трудовые договоры и в должностные инструкции. Если это разрешено национальным законодательством, должны быть приняты все разумные меры предосторожности при приеме на работу нового сотрудника, должна быть произведена проверка его личности и рекомендаций, а также того, не осуждался ли он ранее за нарушения, связанные с безопасностью, или за таможенные нарушения и нет ли данных об использовании им наркотиков.

8.3.2. Автотранспортная организация должна обеспечить всех сотрудников соответствующей информацией и учебными

материалами по вопросам обеспечения безопасности.

8.3.3. Соответствующий персонал автотранспортной организации должен быть подготовлен/проинформирован в отношении распознавания признаков оказания на сотрудника давления со стороны преступных элементов и должен знать, какие действия следует предпринять в случае возникновения таких подозрений.

8.3.4. Автотранспортная организация и таможенные органы должны при необходимости и в соответствии с местным законодательством проводить периодические проверки анкетных данных сотрудников, занимающих должности, напрямую связанные с вопросами обеспечения безопасности, и отмечать необычные изменения в социальном и экономическом положении сотрудника.

8.3.5. Автотранспортная организация и таможенные органы должны удостовериться в честности своих сотрудников и установить порядок, позволяющий провести эффективное расследование в случае возникновения подозрений о фактах обмана.

Автотранспортная организация должна способствовать повышению уровня осведомленности своих сотрудников в вопросах обеспечения безопасности.

9. Обеспечение безопасности торгового партнера

9.1. Основная идея

Безопасность торгового партнера распространяется на безопасность цепочки поставок в отношении поставщиков и клиентов автотранспортной организации, даже если автотранспортная организация не контролирует их работу. Средства связи,

оценка деятельности, обучение и повышение качества работы – вот составляющие эффективной системы безопасности.

9.2. Цель

Распространить безопасность по всей цепочке поставок и поддерживать действующие адекватные меры, обеспечивающие ее безопасность.

9.3. Реализация

9.3.1. При заключении контрактов с торговыми партнерами/поставщиками/подрядчиками в рамках международной цепочки поставок автотранспортная организация должна повысить осведомленность партнеров в вопросах безопасности и ввести в эти контракты при условии согласия сторон положения об обеспечении безопасности.

9.3.2. Такие положения в контрактах должны способствовать тому, чтобы торговые партнеры/поставщики/подрядчики оценили и повысили, если требуется, уровень безопасности своей цепочки поставок.

9.3.3. Автотранспортная организация должна по мере возможности избегать устных или письменных транспортных контрактов, предусматривающих оплату наличными средствами.

9.3.4. По запросу торговых и автотранспортных организаций таможенные и прочие органы должны предоставить информацию в отношении надежности их коммерческих партнеров, если это допускается действующим законодательством.

9.3.5. До заключения контракта автотранспортная организация должна проверить коммерческую информацию своих клиентов.

9.3.6. Автотранспортная организация должна действовать с исключительной осторожностью, если:

– клиенты предлагают денежные вознаграждения за транс-

портировку товаров, существенно превышающие рыночные ставки;

– клиенты предлагают транспортировку товаров, дата продажи или срок хранения которых истек;

- клиенты предлагают транспортировку товаров низкой стоимости, что делает коммерческую операцию невыгодной;

- имеются нелогичные указания в отношении маршрута, предполагающие отклонение от прямого следования к пункту доставки;

- поступают общие или целевые запросы на транспортировку ценных грузов от компании, которая обычно не занимается такой деятельностью.

10. Управление кризисной ситуацией и действия в экстремальной ситуации

10.1. Принцип

Управление кризисной ситуацией и восстановительные процедуры в случае непредвиденных ситуаций предусматривают предварительное планирование и разработку операционных процессов для экстремальных ситуаций.

10.2. Цель

Минимизировать последствия нарушения безопасности.

10.3. Реализация

10.3.1. Автотранспортная организация должна разработать и документировать совместно с соответствующими государственными органами план действий в экстренной ситуации и восстановительные процедуры в случае нарушения безопасности.

10.3.2. Планы действий в экстренной ситуации должны включать периодическую подготовку сотрудников и тестирование плана мероприятий.

10.3.3. Таможенные органы должны стремиться к оказанию

содействия организациям, которые обращаются за помощью при разработке стандартных планов обеспечения безопасности или иных аналогичных средств, связанных с безопасностью. Кроме того, следование рекомендациям, их правильное применение и документирование должно положительным образом учитываться при рассмотрении финансовых обязательств автотранспортной организации.

11. Оценка, анализ и повышение эффективности

11.1. Принцип

Постоянное соответствие эффективности системы управления безопасностью существующим требованиям должно обеспечиваться за счет следования установкам и целям политики обеспечения безопасности, использования результатов анализа состояния безопасности, отчетов о случаях ее нарушения, корректирующих и превентивных защитных мер и пересмотра методов управления безопасностью. Автотранспортная организация должна создать, отразить в документах, внедрить систему управления безопасностью и постоянно следить за ее соответствием настоящим рекомендациям.

11.2. Цели

Автотранспортная организация должна планировать и внедрять процедуры контроля, оценки, анализа и совершенствования системы управления безопасностью с целью:

а) определения степени ее соответствия настоящим рекомендациям;

б) обеспечения ее целостности и достаточности; и

в) выявления потенциальных возможностей повышения ее эффективности.

11.3. Реализация

11.3.1. Автотранспортная организация должна оценить риски нарушения безопасности своих операций и принять надлежащие меры для снижения этих рисков.

11.3.2. Автотранспортная организация должна проводить регулярную самооценку используемой системы управления безопасностью.

11.3.3. Автотранспортная организация должна документировать процедуру самооценки и назначить ответственные стороны. При необходимости, таможенные органы должны предоставить рекомендации по проведению самооценки для обеспечения целостности системы.

11.3.4. Автотранспортная организация должна постоянно отслеживать и при необходимости оценивать уровень внедрения и эффективность своей системы управления безопасностью. Если запланированные результаты не достигнуты, должны быть определены возможные корректирующие воздействия и разработан план работы по совершенствованию системы управления безопасностью.

11.3.5. Высшее руководство должно проверять систему управления безопасностью в целях поддержания ее эффективности с запланированной периодичностью. Необходимо регистрировать и хранить результаты проверок системы управления безопасностью.

11.3.6. В ходе проверки системы управления безопасностью следует дать оценку полученных сведений, поддерживать обратную связь с ответственными сторонами, разработать рекомендации по возможным усовершенствованиям, которые могли бы быть включены в план последующих действий по обеспечению постоянной эффективности системы.

Тульская юношеская – больше чем автошкола



Перед вами визитная карточка негосударственного образовательного учреждения – Тульской юношеской автомобильной школы ОАО «Тулаавтотранс». Визитка стилизована под водительское удостоверение, которое является пределом мечтаний жаждущих, но пока не уме-

ющих, управлять автомобилем. Одновременно она и персональное приглашение директора, гарантирующее предъявителю 10%-ную скидку оплаты за обучение.

Автор этого рекламного хода – директор автошколы Виктор Иванович Коликов. Он также

изобретателен в подготовке водителей, в постановке учебного процесса, в организации внеклассного воспитания подростков. Беседа с Виктором Ивановичем и его коллегами, посещение уроков и автополигона позволили составить благоприятное мнение о Тульской ЮАШ, с которым и познакомим вас, уважаемые читатели.

Представьте себе несколько гаражей с надстроенным вторым этажом – так выглядит здание, которое занимает Тульская юношеская автошкола. Помещение, вроде бы, неказистое, но каждый год выложи полмиллиона рублей за аренду – золотым оно оказывается...

Но, как говорится на Руси, не красна изба углами... Хотя и с углами в автошколе все обстоит отлично. Вы только еще поднимаетесь на второй этаж, но уже попадаете в автомобильный мир: на стенах чертежи и фотографии множества авто. Здесь и «трехкаретный» автомобиль «Грегуар», и газогенераторный ЗИС-13 времен войны и современные «лады» и «мерсы». Гордостью Виктора Ивановича является огромный, почти с пола до потолка плакат: «Москвич»-412 (выпускаемый АЗЛК с 1976 по 1982 г.) – такие большие и подробные учебные пособия уже давно не выпускаются.

Черно-белый фон автоэкспозиции оживляется цветными фотографиями и стендами, отражающими богатую интересными событиями жизнь ЮАШ – обучение на тренажерах, конкурсы по ПДД, соревнования по вождению, автопробеги по местам боевой славы.

Из мира истории в реальное сегодня вас возвращают броские указатели: «Подача заявлений», «Место оплаты». На дверях классных комнат более скромные таблички: «Безопасность движения», «Устройство автомобиля», «Оказание первой помощи», «Компьютерный класс».



Образно говоря, этими ко-ридорами и классами ежегодно проходят свыше 500 юношей и девушек. Два-три года назад их было значительно больше – до 2 тыс., но дает знать о себе демографический спад. Однако ЮАШ перестроилась в работе, сохраняет свои «производственные мощности» и выдерживает традиционное количество обучающихся за счет подготовки взрослого населения Тульской области. Общая численность, конечно, названа вместе с шестью филиалами ТЮАШ, которые в целях приближения к «потребителям» созданы в городах области – Ефремове, Кимовске, Киреевке, Новомосковске, Советске и в Щекине.

Территориальная разобщенность учебных пунктов восполняется единым руководством, единой организацией учебного процесса, единым преподавательским коллективом.

Теперь о пирогах в той избе с красными углами... Тульская юношеская во многом подобна средней общеобразовательной школе: здесь учатся подростки 15-18 лет, методика преподавания – школьная: объяснение учителя, задание на дом, опрос по предыдущей теме, внеурочные занятия, экзамены и т.д. Отличия – занятия проходят только с 15-16 часов дня (после уроков в обычной школе), предметы – интересные, а для мальчишек, так просто увлекательные, а по окончании не аттестат, а свидетельство, которое (когда исполнится 18) подлежит беспрепятственной замене на водительское удостоверение. И еще главное отличие: в ЮАШ детей приводят не за руку, не на аркане – ребята идут сами, с удовольствием, осознанно. Поэтому никого не приходится заставлять учиться, а только успевай отвечать на вопросы любознательной и эрудированной современной молодежи.

Всего в Тульской ЮАШ девять преподавателей (при общей численности 65 чел). Все они имеют педагогическое образование, а значит, умеют работать с детьми, знают, как их заинтересовать, как помочь в учебе. Законом обучения является учебный план подготовки водителей (категорий В и С, а также А и D). В течение двух лет обучения юноши и девушки без сожаления посвящают 90 часов своей жизни познанию «Правил дорожного движения», 92 – изучению «Устройства автомобиля, 38 – овладению «Основами безопасности движения», 12 – получению консультаций и еще 12 тратят на сдачу экзаменов.

И главное, ведь чуть не забыл, вождение автомобиля – 60 часов (и это почти в 2 раза больше, чем для взрослых кандидатов в водители)! Вот самая привлекательная для подростков часть учебы. Когда в первый раз мальчишки садятся за руль настоящего (не виртуального) автомобиля – в их глазах радость («Я за рулем!»), гордость («Я как взрослый!»), и... боязнь («А вдруг?»). Да, не

бойтесь, ребята, с вами всегда рядом опытный инструктор, а у него – дополнительные педали привода сцепления и тормоза, да руль он может попридерживать рукой: при вашей ошибке или в сложной ситуации вас подстрахует! Ничего не бойтесь, ребята! Оставайтесь радостными, гордыми, уверенными в себе – в этом секрет успеха вождения!

Практическая езда – важная часть в подготовке юных и взрослых водителей. ТЮАШ располагает сегодня 30 автомобилями, оборудованными для этой цели, и двумя мотоциклами. Все машины «молодого возраста», оформлены опознавательными знаками «Учебное транспортное средство» и привлечены рекламными объявлениями.

Автодром для учебной езды занимает 5,6 га, из которых треть покрыта асфальтобетоном. Одна только кольцевая дорога имеет длину 1 км. Виктор Иванович поделился своей мечтой – на кольцевой дороге нанести осевую линию, разметить перекрестки, установить семафоры, до-



рожные знаки и т.п., а 10–12 учебных автомобилей могли бы симпровизировать обстановку настоящего уличного движения (все упирается в деньги).

Высокий уровень обучения в ТЮАШ обеспечивается плодотворным творчеством преподавательского коллектива. Его возглавляет заместитель директора, а по школьному – заведующий учебной частью Андрей Анатольевич Ткачев. На основе рекомендаций Минобра РФ в ТЮАШ самостоятельно разработаны программы курса «Безопасность дорожного движения» с рекомендательным списком литературы, памятка «Начинающему водителю», положения по каждому из учебных процессов, как, например «Положение о проведении экзаменов».

Большим успехом является программа факультативного курса «Культура вождения», разработанная в 2003 г. А.А. Ткачевым, старшим преподавателем В.Н. Козловым, работающим с самого основания ТЮАШ, методистом А.А. Абрамовой. Чем же замечательна эта работа? Она посвящена вопросам безопасности движе-

ния и противопоставляет культуру поведения на дороге проявлению агрессивности. Чтобы убедить читателя в актуальности темы, напомним, что в прошлом году 4-я Международная неделя безопасности дорожного движения, проводимая ООН, прошла под девизом борьбы с агрессивностью на дорогах.

Десятичасовой курс рассматривает проблемы безопасности и культуры вождения в транспортном потоке, при обгоне, при выезде на перекресток, в условиях скоростного движения, в темное время суток и даже при обслуживании автомобиля. Каждый раздел программы практически излагает целую лекцию. Вот почему программа по своей сути является методическим учебным материалом для преподавателя и самостоятельной подготовки учащихся.

В ТЮАШ считают, что культура поведения на дороге – важная составляющая безопасного движения и прививать ее надо со школьной скамьи. Поэтому тема культуры вождения всегда проходила красной нитью при изложении «Правил дорожного

движения», «Основ безопасности движения» и вот год назад стала самостоятельным курсом. Он дается учащимся-подросткам дополнительно к основному учебному плану, но без увеличения стоимости обучения.

Высокое качество преподавания обеспечивается в Тульской ЮАШ постоянной работой с педагогическим составом. Специальная комиссия в составе директора ЮАШ, его заместителя и старшего преподавателя ежемесячно анализирует работу каждого члена педагогического коллектива, рассматривает их недочеты в исполнении учебного процесса и в проведении воспитательной работы. На каждом очередном заседании комиссии одному из педагогов устраивают настоящий экзамен: проверяют знания по всем новшествам в области безопасности движения, изменения структур управления, относящихся к делу подготовки водителей и организации движения. Выводы комиссии учитываются при определении размера премиальных выплат, которые, обычно, более чем удваивают ставку оплаты труда. Такая суровая система признана всеми работниками, так как призвана сохранить высокий уровень преподавания.

Щедро наделяя своих учеников знаниями автомобильного дела, автошкола строго контролирует полноту и прочность их усвоения. Кроме опросов на уроках, в ТЮАШ сложилась суровая система внутренних экзаменов, которая не признает школьной пятибалльной системы, а только «гаишное»: «сдал – не сдал» без отенков и полутонов.

Если «сдал» – уверенно иди на экзамены в ГИБДД, «не сдал» – пожалуйста, повторно пройди учебный курс и даже без дополнительной оплаты. И только если «завалил» практическую езду, то, будьте добры, запла-



тите за дополнительные часы тренировок.

Как говорил Суворов: «Тяжело в учении – легко в бою!» А посему, 92% кандидатов в водители из ТЮАШ сдают экзамены в ГИБДД с первого раза. Неудачи некоторых ребят объясняется лишь психологическими обстоятельствами: экзаменатор в милицейской форме для ученика-подростка как инспектор ДПС для законопослушного водителя...

По сдаче экзаменов с первого раза в ГИБДД среди 26 учреждений города, готовящих водителей, ТЮАШ занимает второе место после Учебно-курсового комбината «Тулаавтотранса». И еще один важный показатель. Статистика областного ГИБДД свидетельствует, что выпускники ТЮАШ, в том числе и взрослые, в первые три года по окончании автошколы не были виновниками ДТП.

Уважаемый читатель, позволим себе лирическое отступление. Безусловно, не каждый юный выпускник ЮАШ сразу приобретет автомобиль. Однако водительские навыки, заложенные в детстве, сохраняются на долгие годы. После окончания детской автошколы в 1947 г. (еще в 7 классе), мне впервые довелось взяться за руль через 45 лет: сел и поехал. Подучил ПДД, наездил 200 км под присмотром друга-водителя и сдал экзамены в ГИБДД. Надеюсь, что все другие выпускники ЮАШ не дурнее меня...

Итак, мы можем считать, что подготовка водителей в Тульской ЮАШ поставлена хорошо. Но, как сказано в названии статьи, ТЮАШ – больше чем автошкола. Педагогический коллектив проводит колоссальную (меньше оценки не дашь) внеклассную работу по профессиональному и патристическому воспитанию подрастающего поколения.

О тематическом оформлении помещения мы уже сказа-

ли. Самое первое занятие проходит в Музее автомобильного транспорта «Тулаавтотранса», что в здании напротив ЮАШ. Здесь новичков приветствует генеральный директор предприятия Юрий Александрович Шахов (так много помогающий автошколе), председатель Совета ветеранов автотранспорта Михаил Петрович Нефедьев (первый директор школы, и это тоже история!), ветераны Великой Отечественной. Экскурсовод проводит учеников по залам богатой экспозиции (кстати, в одной из витрин громоздятся кубки за автоспортивные победы команды Тульской ЮАШ).

Ежегодно школа проводит четыре традиционных автопробега. В начале второго года обучения – на поле Куликовом, что в Куркинском районе области. В День Победы молодые туляки отправляются на машинах в Брянскую область, где многие команды ЮАШ России съезжаются на Партизанскую поляну и участвуют в митинге у памятника воинам-автомобилистам. 23 февраля и в канун Дня работников ав-

томобильного транспорта юные водители проезжают по Кольцу обороны города-героя Тулы. У каждого обелиска – остановка: возложение цветов, воспоминания ветеранов, рассказ экскурсовода. Маршруты из года в год, вроде бы, одни и те же, да участники каждый раз другие. В этих автопробегах ребята получают дополнительную практику вождения, познают историю своей малой родины, чтобы стать истинными патриотами, а не Иванами не помнящими родства, что добиваются пропагандисты СМИ.

Черт побери! Живем в такое время, что всегда приходится оглядываться, – а платит кто? Ответим: не ребята, не их родители. Автошколе помогают спонсоры: ОАО «Тулаавтотранс», автоколонны и автопредприятия области. Сопровождение колонн бесплатно обеспечивает ГИБДД. Спасибо спонсорам – с их помощью проводится не только внеклассная работа, но частично и плановый процесс обучения, но только для юных кандидатов в водите-



ли. В выпускниках ТЮАШ руководители авторанспортных предприятий области видят свои потенциальные кадры. Освоив и полюбив автодело в стенах ТЮАШ, многие выпускники продолжают обучение по специальности в автомобильных колледжах и вузах, поступают работать на автопредприятия и в автосервис. Для лучших выпускников ТЮАШ в Тульском государственном университете зарезервировано пять мест (несколько лет назад было 26), правда, это не избавляет поступивших студентов от платы за обучение. К выпускникам ТЮАШ проявляют большой интерес и военкоматы – ведь это готовые специалисты военной специальности...

И, наконец, еще одна сторона жизни и деятельности Тульской юношеской школы. Учащиеся ЮАШ являются опорой ГИБДД: участвуют в операции «Колесо», месячниках по БДД и т.п. Учащиеся ТЮАШ проводят беседы и занятия с учениками начальной школы и дошкольниками в детских садах по правилам поведения детей на улице и по ПДД. Эти «гастроли» учащихся ЮАШ не остаются незамеченными. Во-первых, бесе-

ды со сверстниками вменяются им в обязанность и на основе отзыва, подписанного директором школы или заведующей детсадом, засчитываются при подведении итогов обучения. Во-вторых, ребята в школьном возрасте приобретают навыки общения с людьми и... преподавания. В-третьих, знания основ поведения на улице «растекаются» среди жителей области, а значит, повышается безопасность движения на дорогах и улицах.

И пусть не все из окончивших ТЮАШ сядут за руль автомобиля или свяжут свою жизнь с автотранспортом... Важно, что они будут грамотными участниками дорожного движения, даже оставаясь пешеходами и пассажирами, важно, что они приобщились к еще одной стороне производственной деятельности общества, прикоснулись к истории Родины, стали пропагандистами культурного поведения на дорогах. И еще – что они два года прожили вдали от «улицы», в социально-криминальном ее проявлении.

Вот какие славные дела совершаются в неброском с виду доме №69а по Тургеневской улице Тулы.

И в этом большая заслуга ветерана автотранспорта, преданного своему делу человека Виктора Ивановича Коликова и его единомышленников – преподавателей и инструкторов вождения, всех работников Тульской юношеской автомобильной школы. Виктор Иванович скромный человек. Он просто считает, что честно, на совесть продолжает дело, заложенное основателем школы Михаилом Петровичем Нефедьевым в начале 80-х г. Может быть, и так. Но ведь первые два преемника М.П. Нефедьева проработали по году-два, поскольку не смогли выдержать уровень, заданный основателем. А вот Виктор Иванович Коликов смог! Да еще в нынешних непростых деньгах измеряемых условиях.

Иногда М.П. Нефедьев приходит в бывший свой кабинет. Он видит, что в нем все по-прежнему очень скромно, но оборудование, автомобили, учебные пособия регулярно обновляются, база школы расширяется, работа с ребятами ведется интересно и плодотворно. И радуется сердце ветерана! Ему не жалко оставленной здесь части своей жизни и души. Они были отданы автошколе, детям, отрасли не зря! Все оставлено людям, продолжающим его дело сегодня.

Спасибо говорят отцы и матери многих поколений молодежи тульщины Михаилу Петровичу Нефедьеву, Виктору Ивановичу Коликову, Андрею Анатольевичу Ткачеву, Владимиру Николаевичу Козлову и всем их коллегам! Скажем спасибо им и мы, уважаемые читатели!

Виктор ШИФРИН,
выпускник детской
автошколы 1947 г.,
почетный дорожник
России



ВСЕГДА В СТРОЮ От рысаков до КАМАЗов

Статистика архивных данных сообщает нам, что в 1932 г. областная организация насчитывала 11 аймачных (районных) Советов, 137 первичных ячеек, в которых состояло 7250 членов ОСОАВИАХИМа. Они познавали азы военного дела, овладевали приемами рукопашного боя и учились, как выжить в условиях химического заражения.

Знаменательным событием в жизни оборонной организации стало создание 5 июня 1932 г. кавалерийской школы в г. Ойрот-Туре (ныне Горно-Алтайск). Тогда коллектив школы готовил из коренного алтайского населения по 300 кавалеристов для РККА. Так, например, в предвоенный 1940 год сотрудниками этой организации было проведено 12 областных соревнований по стрельбе из винтовки, подготовлено 362 кавалериста для Красной Армии, 658 человек стали ворышиловскими стрелками и 187 – получили удостоверение руководителей химических наблюдательных постов.

Во время Великой Отечественной войны в боях с немецко-фашистскими захватчиками в составе прославленных сибирских дивизий сражалось более 20 тысяч воспитанников ОСОАВИАХИМа из Горного Алтая. За годы войны для фронта было подготовлено

В республиканском центре г. Горно-Алтайска всем хорошо знаком небольшой деревянный дом на берегу реки Майма, где уже свыше семидесяти лет размещается автошкола РОСТО Республики Алтай. С 1991 г. ее возглавляет кадровый офицер, полковник В.В. Бородулин, а председателем республиканского Совета РОСТО является полковник запаса Ю.Б. Лазарев. У коллектива автошколы за эти годы сложились добрые традиции, которые яркими страницами своей истории начинаются с 5 августа 1927 г. Именно тогда на общем собрании двух общественных организаций – ОДВФ и ДОБРОХИМ – был образован ОСОАВИАХИМ Ойротской автономной области (с 3 июля 1991 г. Республика Алтай, как субъект РФ).

2000 кавалеристов, 1200 снайперов, 1100 специалистов-химиков. Оборонное общество области внесло свой вклад в достижение Победы в этой разрушительной войне.

Славные традиции областного ОСОАВИАХИМа с 1949 г. продолжило Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР). К тому времени общество насчитывало

22 240 членов. С открытием в городе парашютной вышки у молодежи появилась возможность заняться парашютным спортом, везде в районах создавались радио кружки и мотосекции.

В 1958 г. на базе кавалерийской школы был образован филиал Бийского автомотоклуба, который в дальнейшем преобразован в Горно-Алтайскую автомобильную школу ДОСААФ. Одним из основателей этого учреждения стал офицер запаса К.И. Щетинин.

– Сначала учебные классы автомотоклуба располагались в конюшне, – вспоминает Кирилл Иванович, – из наглядных пособий пригодились списанные «студебеккеры», полторка (ГАЗ-ММ), да «Форд». Учебу и практику нам удалось организовать в два потока. В каждой группе у нас обучалось по 35 человек. Уже в первый год работы автомотоклуба ДОСААФ свыше 200 выпускников стали водителями.

Шло время, автомотоклуб набирал силы, коллектив увеличивался: появились два преподавателя, два мастера практического обучения, семь инструкторов, заведующий гаражом и мастер по спортивным занятиям. Из бывших амбаров и конюшен сделали собственными силами приличный учебный корпус, который добротнo служит и по сей день. В дальнейшем под руководством К.И. Щетинина обустроивались и оформлялись учебные классы, был построен автодром.

Двадцать лет напряженного труда Кирилл Иванович отдал

делу подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах, поэтому по праву он является Почетным членом РОСТО. Только так мог трудиться для своей Родины боевой офицер, старшина-танкист, который прошел с боями от Тихвина до Берлина и расписался на рейхстаге. Грудь ветерана-фронтовика по праву украшают боевые награды: орден Отечественной войны 2-й степени, медали «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За взятие Берлина», «За победу над Германией».

В последующие годы под руководством А.Д. Комарова, а затем В.Г. Зяблицкого автошкола ДОСААФ была в числе передовых учебных организаций, занимала ведущие места в соревнованиях Алтайского края.

– В наши дни коллектив остается верен лучшим традициям автошколы РОСТО, – говорит полковник В.В. Бородулин. Ежегодно у нас проходят подготовку свыше 300 специалистов для Вооруженных сил России и 500 – для народного хозяйства. Например, каждый третий водитель в республике получил образование в нашей автошколе.

Основные усилия, – продолжает беседу Валерий Владимирович, – мы направляем на подготовку юношей к службе в армии и обучению молодежи массово-техническим профессиям, в том числе мы готовим водителей всех категорий.

Сегодня в оборудованных учебных классах занимаются сотни юношей и девушек. Несмотря на сложный период вре-

мени, руководство и дружный коллектив автошколы прилагают все усилия для выполнения планового задания. Среди преподавателей пользуется авторитетом А.А. Афанасьев, много лет проработавший на данном поприще и носящий высокое звание Почетный член РОСТО; из мастеров производственного обучения снискали уважение среди учащихся, курсантов и населения республики В.Г. Гонохов, Е. А. Семикин, В.В. Березиков и братья Чуркины.

Военно-патриотическое воспитание молодых людей, подростков стало основным стержнем в работе автошколы, которая тесным образом связана со многими организациями и учреждениями республики. Встречи с ветеранами войны, занятия с офицерами военного комиссариата, сотрудниками ГИБДД, МЧС отвлекают подростков от улицы, от правонарушений. Ребятам нравится заниматься в клубах «Пограничник», «Кадеты», «Русичи», «Щит». Созданный два года назад авиационно-спортивный клуб, которым руководит Николай Коровин, пользуется среди подростков большой популярностью. Желание прыгнуть с парашютом, преодолеть свое чувство страха и проявить при этом стойкость и смелость воспитывает у ребят высоконравственные качества характера.

В традицию по военно-патриотическому воспитанию вошло совместное проведение с Министерством образования, военкоматом, милицией для детей и подростков, по-

павших в трудные социальные условия, на высокогорном Семином перевале многодневных военных игр «Я патриот России». В уникальном спортивном комплексе Горного Алтая, расположенном на высоте около 2-х тысяч метров над уровнем моря, собираются подростки из всех районов и городов республики. Они готовятся и участвуют в военно-прикладном многоборье, куда входит бег с автоматом, стрельба, спортивные игры, упражнения, проверка теоретических знаний и операция «снайпер». Победившая команда и участники-призеры награждаются подарками.

Мальчишек и девчонок увлекают захватывающие военно-спортивные игры, они с интересом познают историю Российской армии, непременно хотят овладеть приемами самообороны. Познавая военное искусство, подростки прикасаются к самому святому, желая защищать свое Отечество.

Надо сказать, что на протяжении более чем семидесятилетней своей деятельности автошкола РОСТО (ДОСААФ) Республики Алтай зарекомендовала себя как организация, приносящая большую пользу в деле военно-патриотического воспитания не только молодежи, но всего населения региона. Используя имеющий потенциал и авторитет, ей еще много предстоит сделать в интересах укрепления экономической и оборонной мощи нашей страны.

Татьяна ЗОЛОТАРЕВА

У СТЕН ДРЕВНЕГО СОБОРА

С террористами шутки плохи...

– В этот подвал, где я беседую с вами, мы переехали только три месяца назад. Раньше в течение трех лет наша школа располагалась в Дмитровской гимназии №5, где мы арендовали несколько кабинетов. Почему мы оттуда уехали? Во-первых, здешнее помещение намного просторнее. Во-вторых, в связи со страхом перед террористическими актами к каждому ученику надо выходить, заводить его в класс. Бывало, что нам звонили и сообщали, что в школе заложена бомба, приходилось прерывать занятия, разбираться. Кажется – мелочь, но все это вызывало постоянную нервотрепку. А тут – свободно заходи, записывайся.

Люди приходят и удивляются – насколько тут все благоустроено. Мы практически не включаем вентилятор, потому что воздух и так нормальный, чистый. Иногда перед занятиями включим минут на десять – пятнадцать, этого вполне достаточно. Класс, где мы с вами сидим, оборудовали самостоятельно, вручную. Посторонних никого не допускали – это сейчас опасно. Поскольку если что-то случится – виноват буду я. Все стенды под агрегаты, а там и зилковский, и вазовский, и камазовский движки – все это мы тоже делали вручную. Это все настоящие агрегаты. Некоторые детали даны в разрезе.

– А на какие деньги приобреталось все это оборудование?

– Стенды под агрегаты мы делали сами, на свои средства,

Подвал – он подвалу рознь

Говорят, плохо, когда автошкола ютится в подвале здания, и против этого трудно что-то возразить. Никто не спорит, что гораздо лучше иметь собственное просторное помещение. Вот только где его взять? Поэтому приходится порой учить курсантов премудростям вождения автомобиля и в подвале. Все зависит от того, кому достался этот подвал – рачительному хозяину либо тому, кто палец о палец не хочет ударить, чтобы как-то благоустроить помещение.

Ученикам Дмитровской автошколы №3 повезло – их учат водить машину пусть и в подвальном помещении, но в аккуратных, чистых, благоустроенных классах, так и хочется сказать – аудиториях. Повезло автошколе и с местом, где она расположена – буквально в двух шагах и от железнодорожного вокзала, и от Дмитровского Кремля с древними соборами. Так же как и автошкола №2 в Клину, это учебное заведение подчинено Всероссийскому обществу автомобилистов.

У нас в гостях – директор автошколы Владимир Алексеевич ЯРОЩУК.

но много оборудования дало нам ВОА. К примеру, вся мебель в классах, в офисе, все стенды по правилам дорожно-

го движения куплены на их деньги. Компьютер тоже передали нам они. Сейчас ведется работа по подготовке компьютера к занятиям.

Помещение нам обеспечивает учебный процесс, и хорошо обеспечивает. Помогает и администрация города, она предоставила нам этот подвал в бессрочную аренду.

За рулем – молодежь и дамы

– Как давно вы работаете с ВОА?

– Три года. Всероссийское общество автомобилистов и Московское отделение во главе с Владимиром Михайловичем Белоусовым, как я уже говорил, сильно нам помогает. Раньше я возглавлял здесь, в Заречье другую автошколу, которая входила в РОСТО. Но там в девяностые годы работа пошла на спад. А здесь все идет по-другому. К нам потянулись люди, и сейчас мы практически полностью загружены, лишних мест нет. Из наших курсантов человека 4–5 – это те, кому еще нет 18 лет, молодые парни. Молодые девчонки к нам идут редко. Еще у нас 6–8 мужчин средних лет. Все остальные, процентов шестьдесят – дамы среднего возраста. Нельзя сказать, что это все представители бизнеса – есть и инженеры, и преподаватели, и медицинские работники. Самым младшим у нас семнадцать лет, самым старшим – шестьдесят. Всего сейчас учится пятьдесят человек, летом мы набираем группы и по шестьдесят. В двух группах в среднем у нас бывает по двадцать пять человек. Обучение продолжается два месяца.

Опыт старшего поколения

– Сколько у вас всего преподавателей?

– Всего их у нас три. Старейший преподаватель – Геннадий

Васильевич Светлов, ему 68 лет, он отставной военный, как и я. Медицинскую подготовку у нас преподает опытная женщина Наталья Петровна Воронина. Есть еще запасные, «на подхвате» – они заменяют тех, кто в отпуске, заболел.

Сам я заканчивал Челябинское автомобильное училище, подполковник в отставке. Геннадий Васильевич тоже подполковник в отставке, закончил военную транспортную академию в Ленинграде, автомобильный факультет. Это человек очень опытный – преподавал в военных и гражданских вузах, в частности, в Харьковском

ком автомобильно-дорожном институте, в Якутском государственном университете на военной кафедре, в последние годы был начальником Объединенной технической школы ДОСААФ.

Зарплата преподавателей небольшая – от трех до шести тысяч, в зависимости от времени года. Кроме того, как отставные военные, мы получаем пенсию. Всего в городе восемь автошкол, водители готовят также средние школы. Есть две школы системы РОСТО, есть две Мостранса, имеется техническая школа, есть учебный комбинат. Так

что конкуренция большая. Чтобы выстоять в ней, мы стараемся создать у себя комфортные условия для учебы. Те, кто у нас отучился, приводят затем сюда своих жен, детей, а это что-то значит!

Конечно, нельзя сказать, что конкуренция с другими автошколами у нас какая-то недобросовестная, кого-то мы подначиваем и т.д. Мы сотрудничаем с коллегами, общаемся с ними. Координируем деятельность с другими автошколами, находящимися в подчинении ВОА. Так, недавно у нас прошло совещание председателей городских комитетов ВОА и директоров автошкол. Обсуждали свои проблемы, делились опытом. Вместо запланированных двух часов просидели около пяти – было о чем поговорить!

– Какова у вас система оплаты за занятия?

– Мы разрешаем платить и сразу, и в рассрочку. Раньше плата составляла 3700, сейчас она равна 4500 руб. Сюда входит и плата за бензин, и все прочие расходы. Все это мы тщательно контролируем. В других школах нанимают мастеров – это отдельная статья расходов. Но я опасуюсь, что можно потерять контроль, отдав все мастерам. Пока что мы видим, что курсант пришел, уехал на практические занятия. А разрешить им заключать с мастерами отдельные договоры я пока опасуюсь. Короче, пока с таким методом обучения мы повременим.

Выручает начальник ГИБДД

– Автодрома у вас своего нет?

– Здесь есть учебно-курсовой комбинат, с директором которого я работал, когда возглавлял автошколу РОСТО в Заречье. Мы заключили с ним договор. У них есть хорошая пло-



щадка, а начальник ГИБДД города Дмитрова в любое время нас туда пропускает. Только полтора часа, когда на комбинате принимают экзамены по вождению, для нас путь туда закрыт, а так с утра до вечера мы можем у них на площадке заниматься. Машины у нас – две «шестерки», «семерка» и «пятерка». Всего их четыре. Пока ведем подготовку только на категорию «В». В планах на будущее – подготовка водителей на «С» и «D». Может, это будет уже на следующий год, но пока мы к этому не готовы. Признаюсь, что народ у нас часто спрашивает – почему нет подготовки на эти категории? А потому, что просто у нас пока нет для этого материальной базы – автомобилей, проще говоря. А также гаражей. Можно, конечно, оставлять автомобили на стоянках, но с гаражами все-таки лучше.

– Как Вы считаете, можно ли человека за два месяца научить водить машину?

– Основы автошколы, конечно, дает. Все зависит от конкретного человека. Некоторым хватает и двадцати часов вождения, а некоторым и сорока мало. Те, кому отведенных часов занятий не хватает, берут дополнительные часы и за это доплачивают. В других автошколах, я знаю, если человеку за шестьдесят, ему отказывают в дополнительных занятиях. Конечно, они при этом не говорят напрямую – вы слишком стары, а находят какой-то благовидный предлог – мест нет, уже набран курс и т.д. Тогда эти люди идут сюда, поскольку знают, что тут их не прогонят. У нас к таким людям особое отношение – мы понимаем, что им тяжелее, чем другим. Некоторые мастера и у нас отказываются обучать таких людей. Приходится нам самим им помогать. Я знаю одну

пожилую женщину, которой уже за шестьдесят лет, решившую выучиться водить автомобиль. Как она говорит, к этому ее подтолкнула жизнь – муж умер, машина осталась, а на дачу нужно ездить. Поэтому ей пришлось в таком возрасте идти на курсы. Помню, она нажала на сигнал и кричит – не знаю, почему гудит машина! Это не анекдот, это было. Теперь ездит, возит овощи на рынок, часто к нам приходит, консультируется.

Вообще, женщины – они на дорогах более аккуратные. Сейчас на дорогах сплошная дикость, ездят без всяких правил. А женщины стремятся соблюдать там какой-то порядок. Бывает, конечно, что и дамы начинают лихачить, но в этом деле все-таки до мужчин им далеко.

– У вас в Дмитрове тоже очень интенсивное движение?

– В последние два года порой возникают пробки километровой длины. Как начинается дачный период – половина Москвы устремляется на север через Дмитров. Много москвичей имеют здесь дачные участки. Сейчас, правда, сделали вокруг Дмитрова объездную дорогу, и поток автомобилей немножко спал. Развязку закончили делать осенью, в день города, но все равно движение остается очень интенсивным – всем надо заехать в город. То ли им на соборы надо полюбоваться, то ли в магазинах надо что-то купить.

За руль – со школьных лет

– Школьников вы обучаете водить автомобиль?

– Со школьниками мы занимаемся тоже. С этого года можно обучать с 16 лет, и мы набрали небольшую группу. С такими молодыми ребятами мы заключаем договор – пре-

доставляем им машины, дополнительно учим вождению. Могу сказать, что в основном идут заниматься те ребята, которые по-настоящему любят это дело, у которых родители – автомобилисты. Они хорошо овладевают искусством вождения автомобиля, успешно сдают экзамены. И сюда они приходят, уже имея некоторые навыки вождения – родители их этому учат. Поэтому с ними легче, чем с некоторыми женщинами. Те, правда, сдавая внутренний экзамен по теории, за пять минут справляются с тремя билетами. Но когда доходит до вождения, то у них начинаются трудности. Внутренние экзамены мы принимаем так – даем всем по три билета. А у нас такой порядок – если человек выучил первые пятнадцать билетов из тридцати, а остальных пятнадцати не знает, то он всегда провалится на экзаменах. Потому что билеты у нас распределены по десяткам – начало, середина и конец. Так вот, за пять минут женщины эти три билета сдают, в то время как мужчины сидят и размышляют. Но ездят, конечно, мужчины лучше.

– Как Вы считаете, можно ли выдавать права уже с 17 лет?

– Я считаю, что вопрос уже назрел. Просто я сравниваю нынешнюю молодежь с моим поколением – они же знают много больше нас. Так что когда говорят – молодой еще, не созрел – да почему не созрел? Парню 17 лет, это уже мужчина. Вот, читаю, двенадцатилетний парень где-то там перелетел на самолете с одного континента на другой. А мы что, отсталые? Так что права вполне можно давать и с 17 лет. А вообще все это преподавание нужно переносить в школу. Чтобы они там как следует занимались автоделом.

– Но Вы не боитесь, что чем моложе будет водитель, тем чаще на дорогах будут случаться ДТП?

– Нет, я этого не боюсь. Думаю, что хуже не будет, процент ДТП останется такой же. Конечно, будет и разгильдяйство, но оно случается как среди молодых, так и среди взрослых. Главное – соблюдать правила, чего некоторые не делают. Но это не зависит от возраста. Говорят, что количество происшествий на дорогах растет потому, что автошколы плохо готовят. Но неужели они не учат не ездить на красный свет? Вот, читаю сводку – поехав на красный, «Волга» столкнулась с иномаркой. Но это просто личная недисциплинированность отдельных водителей. Вообще, куда мы денемся от роста автомобилизации? Мы, конечно, не готовы к этому, я имею в виду наши дороги. Но это неизбежно. Поэтому надо стараться учить людей водить как можно лучше. Другого выхода из ситуации нет. Все равно люди будут покупать машины. А Россия – страна большая. В Москве и здесь, рядом со столицей, машин уже сейчас слишком много, но на периферии ситуация совсем другая. Водителя надо учить проявлять вежливость на дорогах, уступать друг другу. Его надо больше готовить и в психологическом плане. Мы, к примеру, проводим анализы дорожно-транспортных происшествий по Дмитрову, по области, нас этими данными снабжает Всероссийское общество автомобилистов. Мы знаем, в какое время это было, в какие дни ДТП случаются чаще всего. И анализируем все эти случаи, проводим информации, беседы по безопасности дорожного движения. Разъясняем слушателям – почему так произошло? Ведь если бы все соблюдали правила дорожного движения, проявляли бы вежливость, то

ничего бы этого не было. Конечно, мы учитываем состав аудитории – к молодым ребятам до 18 лет должен быть один подход, к пожилым женщинам – другой.

Активную общественную работу мы ведем среди школьников. Наш преподаватель Геннадий Васильевич, о котором я упоминал, готовит команды школьников на областные олимпиады по правилам дорожного движения и по вождению. В этом мы сотрудничаем с ГИБДД. И каждый год у нас по четыре девочки и четыре мальчика старших классов готовятся к участию в олимпиадах. В последние два года мы начали на этих олимпиадах преуспевать. Правда, призовых мест у нас пока нет, но в первую десятку уже вошли.

Сейчас готовится первенство России среди школьников. Мы туда тоже хотим послать команду и сейчас начинаем ее готовить. До этого в таких соревнованиях мы не участвовали, поскольку были еще «слишком молоды». Сейчас пока опора нашей областной команды – Орехово-Зуево. Знаете, как бывает – если кто-то идет впереди, все начинают тянуться за ним. Но соревнования, олимпиады – это не единственный вид нашей работы среди молодежи. Ребята выступают и в других школах в Дмитрове, проводят игры, эстафеты – чтобы другие школы тоже могли подтянуться.

О будущем – с надеждой

– Каким Вы видите будущее вашей автошколы?

– Думаю, что все будет у нас нормально. Надо работать. Конечно, не худо бы найти молодых преподавателей, но Геннадия Васильевича никто не заменит. Потому что он знает все, он может все доходчиво объяснить и молодому и пожилому. Когда заканчиваются занятия вечером, образуется группа: Генна-

дий Васильевич посередине, и человек пять, иногда шесть, семь, в основном женщины, с упоением слушают его, когда он что-то объясняет. И немудрено – он преподает уже сорок лет...

Раньше была большая проблема с мастерами – я за год сменил восемнадцать человек. Коллектив вообще очень сложно создать – его создают годами, но за месяц он может разлететься. Но сейчас все налаживается. Подобрали и мастеров, два из них – мои заместители. Это серьезные ребята, они добросовестно относятся к своим обязанностям. Хотя, конечно, постоянная головная боль – рост цен. Мы тоже не можем снижать цены за обучение.

Надеюсь, что Всероссийское общество автомобилистов поможет нам с обеспечением компьютерами. Недавно мы обсуждали вопрос о том, чтобы принимать на компьютере экзамены.

– А как Вы относитесь к идее сдавать экзамены только компьютерам?

– Я считаю, что тут нужно комбинировать, использовать не только компьютер. Молодежь – она с раннего возраста овладевает компьютерной техникой, а люди, которым за сорок, за пятьдесят, компьютер знают хуже. Кажется, такая простая вещь – нажать единицу или двойку, но трактористу с заскорузлыми пальцами это сделать трудно. Только нажмет, секунду передержит, и уже цифра перескакивает, а он не знает, что делать дальше. Или, бывает, одним пальцем сразу пять клавиш нажимает! Пальцы бывают толстые, натруженные, руки устали. Конечно, это мелочи, но им тоже надо уделять внимание...

**Беседу вел
Андрей ТАРАБРИН**

За рулем – «супермастера»



Оргкомитет соревнований (слева направо): Владимир Бокарев, Михаил Баринов, Валерий Виноградов.

Большой популярностью пользуется любительский автоспорт в славном городе Нижнем Новгороде. Так, на Нижневолжской набережной, уже в пятый раз прошли соревнования по мастерству управления автомобилем «Супермастер-2004». В них приняли участие инструкторы автошкол Нижегородского учебно-производственного комбината (НГУПК), Дзержинского учебно-курсового комбината (УКК), автошколы Академии МВД, автошколы «Автопилот», представители нижегородских автомобильных клубов «КЛАС», «Субару-клуб», компании «Элекс Плюс», Академии водительского мастерства Вадима Баханова, а также независимые автолюбители, бросившие вызов профессионалам.

На этот раз участников соревнований было больше пятидесяти человек. Гонкам предшествовала теоретическая часть – инструкторы автошкол отвечали на вопросы билетов по ПДД на



Упражнение «Парковка» выполняет команда Дзержинского УКК.



Команда ГОУ НГУПК (слева направо): Павел Зотов, Сергей Мотев, Алексей Лопухов, Анатолий Лебедев.

время. В каждом билете – 20 вопросов, ответить на которые надо было успеть в течение 10 минут. За каждый неправильный ответ или минуту сверх нормы начислялось 5 штрафных баллов.

После теоретического этапа участники вышли на старт. Первыми стартовали инструкторы автошкол на автомобилях марки ГАЗ. Успешно выполнив весь комплекс необходимых упражнений («Кольцо», «Параллельная

парковка», «Движение по кругу», «Восьмерка», «Змейка», «Бокс», «Колея»), первое место в этом классе машин с результатом 1 минута 40 секунд занял представитель НГУПК Павел Зотов. Вторым стал Владимир Богов из Дзержинского УКК, третьим – инструктор НГУПК Анатолий Лебедев.

Еще более азартными и зрелищными благодаря большому количеству участников стали заезды инструкторов на «Жигулях». Здесь чемпионом и бронзовым призером стали представители Нижегородской академии МВД Андрей Варваркин и Дмитрий Никитин, намного опередившие своих конкурентов. А серебряным призером стал Анатолий Мальков, представлявший НГУПК. «Козырным» приемом «академиков» стал их фирменный разворот с заносом задней оси, дававший экономию в две-три секунды и смотревшийся очень эффектно. Никто так и не смог превзойти инструкторов Академии в красоте и технике выполнения этого трюка.



Выезд участников соревнований в личном зачете на Нижневолжскую набережную.



«Змейка передним ходом».



Участник соревнований в личном зачете у подножия Чкаловской лестницы.



Упражнение «Восьмерка» выполняет инструктор ГОУ НГУПК Павел Зотов (1 место).

В итоге в командном первенстве первое место с минимальным отрывом заняла команда Нижегородской академии МВД, второе место – команда Нижегородского государственного учебно-производственного комбината автомобильного транспорта, третье место – команда Дзержинского учебно-курсового комбината.

Затем настала очередь соревнований в личном первенстве. Их участниками стали более 30 автолюбителей. Кроме отечественных вазовских «девяток» и «десяток» в гонках участвовали также автомобили «Субару», «Ауди», «Опель», «Хонда», «ДЭУ Нексия». Несмотря на конкуренцию автолюбителей на столь престижных иномарках, первое место занял Анатолий Жирнов на «девятке», выступавший за Нижегородский автоклуб. Его победу нельзя назвать случайностью – в соревнованиях «Супермастер» он участвовал уже третий раз и серьезно готовился к ним.

Наравне с мужчинами-автомобилистами в соревнованиях участвовали и представительницы прекрасного пола. В зачете среди женщин первенствовала преподаватель автодела НГУПК Юлия Кривихина, выступавшая на «ВАЗ-21074» и опередившая свою главную соперницу Ларису Горбунову, выступавшую на мощной «Субару».

В первенстве автомобильных клубов во второй раз кубок завоевала команда клуба «КЛАС» – ей всего на одну секунду удалось опередить команду Академии водительского мастерства Вадима Баханова.

В целом соревнования «Супермастер-2004» в этом году удалась на славу. Они привлекли много участников, болельщиков и стали настоящим праздником для всех автолюбителей Нижнего Новгорода.

Игорь ИВАНОВ

Автошколе исполняется 100 лет!

ДАЛЕКОЕ НАЧАЛО XX ВЕКА

...В 1895 г. по улицам Санкт-Петербурга проследовал первый в России автомобиль. Это, безусловно, была иномарка. Началом зарождения автомобильного транспорта в нашей стране как отрасли экономики считается 11 сентября 1896 г., когда Министерство путей сообщения Российской империи издало постановление «О порядке и условиях перевозки грузов и пассажиров по шоссе... в самодвижущихся экипажах»...

Перед началом Первой мировой войны в России автомобильный транспорт уже функционировал, хотя и имел незначительный удельный вес (в 1913 г. – всего 0,1% от грузооборота всех видов транспорта).

Сразу же возникла проблема обеспечения нарождающейся отрасли национальными кадрами. В 1913 г. на всех видах транспорта и в связи было занято лишь 2% работающих в стране. Шоферы сразу стали привилегированной частью рабочего класса. В среднем они получали по 100 руб. в месяц, что по ценам 1913-1917 гг. было достаточно высокой зарплатой: средний месячный заработок рабочего в России был равен 20–25 руб.

В первые годы после появления автомобиля системы научно обоснованных мероприятий по обучению автомобилистов, конечно, не было. Подготовка шоферов в основном велась индивидуально. На заре автомобилизации в России среди шоферов немало было энтузиастов-самоучек.

Формирование системы автомобильных курсов и других форм обучения шоферов во мно-

Образовательные учреждения, осуществляющие подготовку водителей транспортных средств – таково официальное название учебных заведений, где учат управлять автомобилем. В обиходе, в народном языке кратко и конкретно, учебные заведения такого профиля зовутся автошколами, что оправдано историей их создания.

Сегодня мы начинаем новую рубрику – «История автошколы». Почему именно сегодня? Как сказал бы Владимир Маяковский: «Время!» – а мы расшифруем этот лозунг применительно к нашему случаю.

Время, потому что пока автошколы не нашли своего истинного летописца, по первому знакомству с их историей, этот год можно считать 100-й годовщиной организации подготовки шоферов – водителей автомобиля. А это, конечно, бесспорный повод вспомнить о первопроходцах шоферского обучения.

гом связано с инициативой и поддержкой специальных периодических изданий, таких как «Автомобиль», «Автомобилист», «Южный автомобилист», «Самокат», «Циклист», которые активно выступали за подготовку национальных кадров шоферов. Надо подчеркнуть большое влияние на создание системы обучения шоферов, выражаясь современным языком, средств массовой информации, которые закладывали, сопровождали становление и

развитие подготовки специалистов для автотранспорта.

Высокая стоимость автомобиля вызывала оправданное беспокойство владельца нового вида транспорта, в лице которого зачастую выступало государство, за квалифицированную эксплуатацию автомобиля и безопасное его управление. Поэтому с самого начала в подготовке шоферов проявили свою жесткую линию государственные органы. Так, Министерство торговли и промышленности (через учебный отдел) и Правительствующий Сенат (при утверждении уставов школ шоферов) строго регламентировали и контролировали условия приема на курсы, правила езды, отбор шоферов.

Уже в 1900 г. в «Обязательном постановлении о порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях» требовалось получение специального разрешения на управление от городской управы. Автомобилист должен был точно указать в прошении назначение своего экипажа (пассажирский или грузовой, частный или общественный), место стоянки автомобиля, пройти строгий медицинский контроль, быть не моложе 17 лет. Уже тогда управа выдавала водителю особую книжку с правилами езды на автомобилях и номерной билет (жестяной) на каждый экипаж. Этот билет водитель был обязан иметь при себе во время езды на автомобиле. Скорость на улицах городов ограничивалась 12 верстами в час. Все автомобили регулярно осматривались техниками городской управы. Далеко не каждого желающего допускали не только к езде, но даже к обучению. Для шоферов предусматривались помощники – по существу кандидаты в водители.

В журнале «Циклист» (1900, №19) опубликовано сообщение «Как получить право езды в Петербурге на автомобиле». К прошению в городскую управу дол-

жен быть приложен рисунок или фотография автомобиля, его двигателя. Управа, рассмотрев прошение, делает распоряжение о назначении экзамена по умению управлять и по знанию устройства автомобиля. Проситель получал извещение и в назначенный час должен был явиться для экзамена: летом – на Семеновский плац, а зимой – в Михайловский манеж, где при технике, отряженной управой, выказывал свои познания и искусство в управлении мотором.

Первыми центрами подготовки шоферов в России стихийно стали экзаменационные комиссии, определявшие квалификацию водителя, контролировавшие получение им необходимых знаний об автомобиле, о правилах управления им.

Большая заслуга в развитии автомобилизма и автомобильного образования в России, в подготовке отечественных автомобилистов через военные школы принадлежит генералу от ка-

валерии Владимиру Александровичу Сухомлинову. Уже в первые годы XX в. довольно широкое использование автомобилей в армии требовало немедленной организации подготовки военных шоферов.

В.А. Сухомлинов одним из первых выступил с инициативой создания таких школ. Будучи командующим войсками Киевского военного округа и председателем Киевского клуба автомобилистов, он явился одним из родоначальников отечественной военной автомобильной педагогики.

В 1904 г. В.А. Сухомлинов учредил при штабе Киевского во-



Командующий войсками Киевского военного округа, потом военный министр В.А. Сухомлинов – основатель первой школы автомобилистов

енного округа школу шоферов, которая уже в 1905 г. выпустила первую группу «толковых, хорошо знающих дело и дисциплинированных» автомобилистов.

В декабре 1907 г. были открыты курсы шоферов при Торговом доме И. М. Фокина в Санкт-Петербурге. Одновременно начала функционировать школа шоферов при Первых петербургских политехнических курсах. Эта школа успешно действовала

вплоть до 1917 г. В 1908 г. открылся уже целый ряд московских и петербургских школ шоферов: 1908 г. – в Москве курсы шоферов инженера-технолога П. Г. Воронина, инженера-технолога А. А. Гранникова; в 1909 г. вплоть до закрытия в 1913 г. работала школа шоферов Я. И. Древицкого.

В создании системы обучения шоферов с самого начала активное участие принимали общественные организации с опорой на помощь государства. Так, 19 мая 1909 г. на заседании II (механического) отдела Императорского русского технического общества (ИРТО) Н.Г. Кузнецов доложил о создании школы шоферов, смете и плане ее организации. Было решено ходатайствовать перед МПС, военным и морским министерствами об отпуске средств на организацию школы шоферов. В ноябре 1910 г. рассмотрено предложение руководителя школы шоферов инженера Воронина об ассигновании МПС 1000 руб. на его школу, о предоставлении ей помещения курсов пожарных техников, о ежегодной смете на содержание курсов и т.п.

В 1910 г. курсы шоферов создает почетный гражданин Москвы А. В. Крылов совместно с братом. В связи с этим журнал «Автомобиль» (1910, №16) писал:



Автомобилисты начала XX века. Первые автомобили не имели кабины. Обивка сидений и одежда шофера были сделаны из кожи для защиты от неблагоприятных погодных условий.

РАЗРЕШЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМЪ

КУРСЫ ШОФФЕРОВЪ

ПРИ АВСТРИЙСКОМЪ ГАРАЖЪ

ТОВАРИЩЕСТВА ШОФФЕРОВЪ.

Москва, Софійка, д. 13. Телеф. 294-38.

Для гг. владѣльцевъ автомобилей постоянно имѣются при школѣ вполне опытные и отвѣтственные шоферы и завѣдующіе гаражами.

Ремонтъ автомобилей всѣхъ системъ.

Для **ПРОКАТА** имѣются роскошныя Ландоле и Дубль-сѣзаны.

РАЗРЕШЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМЪ

МОСКОВСКІЕ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ КУРСЫ

(ШКОЛА ШОФФЕРОВЪ)

СОСТОЯЩІЕ ВЪ БЪДЪНІИ МИНИСТЕРСТВА ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПО УЧЕБНОМУ ОТДѢЛУ.

СПЕЦІАЛЬНЫЕ КУРСЫ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЪЗДЫ

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ И ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ПО ДВИГАТЕЛЯМЪ ВНУТРЕННЯГО СГОРАНИЯ ПОДЪ РУКОВОДСТВОМЪ ОПЫТНЫХЪ ИНЖЕНЕРОВЪ,

УЧРЕЖДЕННЫЕ В. А. КРЖИВИЦКИМЪ.

При курсахъ мастерская для ремонта всѣхъ системъ и стоянка. Имѣются отвѣтственные шоферы и завѣдывающіе гаражами съ залогоми.

Адресъ курсовъ: Москва, Львово С.-Петербургское Шоссе, д. № 1. Телеф. 409-01.

Рекламы одних из первых школ (курсов) подготовки шоферов.

«При гараже братьев Крыловых (Москва, Зацепа, собственный дом) открыты, с разрешения Министерства торговли и промышленности, курсы шоферов. Цель курсов – дать шоферов, наиболее подготовленных к уходу за машиной и малому ремонту ее, на последнее будет обращено особое внимание; лица, не имеющие технической подготовки, на курсы приниматься не будут; соседство со школой гаража дает возможность обучающимся следить за ремонтом машин и в то же время знакомиться с разнообразными конструкциями большого числа марок».

Каждое учебное заведение по подготовке шоферов имело определенные задачи. Например, функционировавшие в 1910-1913 гг. в Санкт-Петербурге курсы шоферов при администрации по делам Российского таксомоторного акционерного общества готовили таксистов, а существовавшая с 1910 г. Первая учебная автомобильная рота обучала военных шоферов.

Свои задачи были у школы резерва Московской столичной полиции, где в 1912 г. введено обучение полицейских езде на автомобилях, проходило ознакомление с конструкцией и оборудованием. Инженер-механик технической части Московского

градоначальства В.И.Барышев читал лекции как классным чинам полиции, так и околоточным надзирателям и городовым. Здесь велись практические занятия, в ходе которых показывали остановку автомобиля в случае намерения шофера скрыться, езде с недозволенной скоростью и неисправным глушителем и т. п.

В 1913 г. редакция журнала «Автомобилист» подчеркивала, что «...в настоящее время все околоточные надзиратели и городовые настолько ознакомлены практически с правилами движения по городу автомобилей, что ни одно самое незначительное нарушение обязательных постановлений о порядке движения автомобилей по городу не ускользает от внимания стоящего на посту околоточного надзирателя или городского».

В конце XIX – начале XX вв. деятельность шофера имела ограниченное применение. В конце первого десятилетия прошлого столетия ситуация резко изменилась. Как писал в 1910 г. П. К. Энгельмейер: «...еще недавно автомобили имели исключительно спортивное значение... Однако мода на гонки теперь приходит, к выгоде автомобильного дела, главное значение которого – туризм, т. е. поездки на большие расстояния (несколько

тысяч верст) и промышленное сообщение... Но кроме туризма, автомобили получили уже обширное промышленное применение для пассажирского и грузового движения».

Такое разнообразие назначения автомобилей уже в конце первого десятилетия нашего века, естественно, повысило требования к подготовке шоферов.

Какие можно сделать выводы из истории первого десятилетия работы автошкол? Их создание в начале прошлого века определено жизненной потребностью времени и шло параллельно развитию автомобилизма при активном побуждении и поддержке органов печати и общественности, при материальной помощи государства. Государственные и частные разобщенные автошколы, выполняющие зачастую разные задачи, с самого момента создания придерживались единой методики обучения и учредительных документов под эгидой государства.

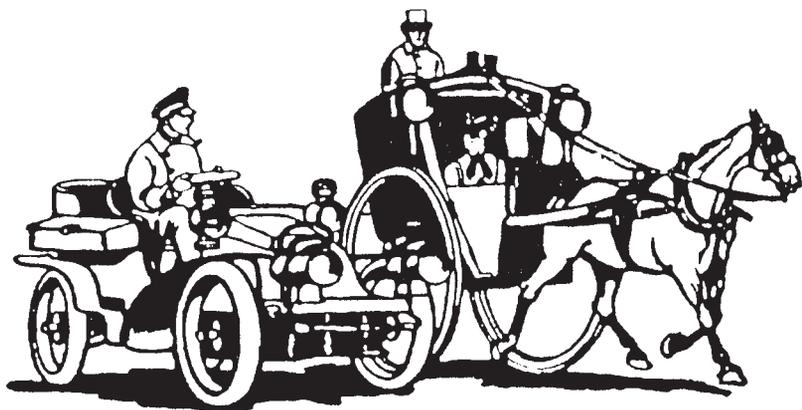
Еще отметим, что контроль за качеством подготовки и допуска к управлению автомобилем появился раньше формирования системы обучения. При этом сами экзаменационные комиссии вынуждены были стать первыми очагами подготовки шоферов, так как именно в них были сосредоточены технически грамот-

УСЛОВІЯ ПРИЕМА
ВЪ
ШКОЛУ ШОФФЕРОВЪ
ПРИ
Первыкъ Петроградскіѣхъ Политехническихъ Курсахъ.

—22—

1. Школа шофферовъ имѣеть цѣлю поготовлять шофферовъ, способныхъ къ управленію автомобилями и рациональному уходу за ними.
2. Въ школу принимаются лица грамотныя, не моложе 17 лѣтъ.
3. При школѣ имѣются оборудованныя мастерскія и автомобильный гаражъ, съ 8 автомобилями разныхъ системъ.
4. Занятія происходятъ ежедневно. Дневныя и вечернія группы.
5. Продолжительность обученія отъ двухъ до пяти мѣсяцевъ.
6. Начало занятій — пераго числа каждаго мѣсяца.
7. Плата за весь курсъ обученія съ практической ѣзды на автомобиляхъ составляетъ 125 рублей.
8. Желающіе поступить въ школу шофферовъ подаютъ о томъ заявленіе на имя заведывающаго школою съ приложеніемъ трехъ фотографическихъ карточекъ, свидѣтельствъ отъ какого-либо врача о нормальномъ слухѣ и зрѣніи и платы за полныя курсы.
9. Недостаточнымъ учащимся разбирается при заявленіи уплачивать взносъ 75 р. при условии, что остальные 50 р. будутъ внесены до приступа къ ѣздѣ на автомобиляхъ.
10. Прощенія принимаются и справки выдаются въ канцеляріи школы (Б. Ружейна, 6. Тел. 99-90) ежедневно, кромѣ праздниковъ, отъ 11—4 час.

Подробный проспектъ школы шофферовъ высылается бесплатно.



100 лет назад: конкуренты.

ные специалисты в самый начальный период возникновения автотранспорта.

И, как всегда на Руси, автомобильное образование, как новое дело, начиналось с запала энтузиастов, которые были названы выше.

Подготовка «шофферовъ» в начале XX в.

О том, насколько большое внимание подготовке шоферов уделяло уже тогда общество и правительство, свидетельствует широкое отражение этой проблемы в законодательстве России. На основании юридических документов, утверждавших уставы школ, можно представить довольно точную картину профессиональной подготовки шоферов в предреволюционный период. Лишь в Собрании узаконений и распоряжений Правительствующего Сената в период с 1909 по 1917 г. опубликовано 38 юридических документов, утверждавших уставы школ, благословлявших их открытие, а иногда прекращавших деятельность некоторых из них.

В период с 1909 по 1916 г. в Москве открыто 13 курсов шоферов; в Санкт-Петербурге — 17 курсов. Помимо столиц курсы шоферов создавались и в других городах России — Киеве, Риге,

Тифлисе, Одессе, Екатеринославе, Харькове, Ростове-на-Дону и др.

Курсы шоферов были частными, но контроль за их учреждением, открытием и деятельностью осуществляло Министерство торговли и промышленности Российской Империи под наблюдением Правительствующего Сената.

Таковыми, регулируемыми государством, были курсы шоферов П.Г.Воронина, созданные в Москве в 1909 г. Цель их деятельности была сформулирована следующим образом: «подготовлять лиц, могущих управлять различного рода для перевозки людей и грузов автомобилями, а также производить их ремонт». Курсы находились в ведении Министерства торговли и промышленности, утверждавшего учебный план и программу преподавания, включавшую «необходимые сведения, касающиеся нормальных условий работы двигателей и пользования автомобилями и моторными лодками; правила езды на автомобилях, подаваемые обязательными постановлениями подлежащего начальства и специальный уход за двигателями. Кроме того, производится обучение управления автомобилями и моторными лодками на практике».

Курсы были платными, срок обучения — от трех до пяти меся-

цев. При курсах имелись механические мастерские, гараж с автомобилями для практических занятий и техническая библиотека. Занятия проводились на протяжении всего года. Устав курсов П.Г. Воронина был типовым, полный его текст опубликовал журнал «Автомобиль». Как подчеркивалось редакцией журнала, устав воронинских курсов «может послужить основанием для уставов школ шоферов».

По данным учебного отдела Министерства торговли и промышленности за 1914 г. при трех-, пятимесячном сроке обучения наибольшее число шоферов выпустила петроградская школа М.А.Шуммера (с открытия в 1910 г.) — 680 человек; московские автомобильные курсы В.А.Крживицкого — 577 (с открытия в 1912 г.); петроградские курсы Е.И.Шмидта (с 1912 г.) — 512; московские курсы П.Г.Воронина (с 1908 г. — 337; петроградская школа В. П. Голубина (с 1912 г.) — 123; рижские курсы В.Я.Квессита (с 1912 г.) — 77.

В опубликованном в 1910 г. «Руководстве к испытанию шоферов», составленном П.К.Энгельмейером и В.И. Барышевым, перечислены качества хорошего шофера: нормальное телосложение, телесное и душевное здоровье, хорошее состояние зрения и слуха, возраст не менее 18 лет, гра-

мотность, знание обязательных постановлений, касающихся автомобильного движения, знание своей машины и любовь к ней, трезвость, вежливость, спокойствие характера, отсутствие лени, умение управлять своей машиной и ухаживать за ней, умение находить неисправности и устранять их. И надо отметить, что за прошедшие 90 лет не поблекло значение ни одного из этих качеств, не прибавилось дополнительных. А из названных качеств сегодня недостает многим водителям трезвости и вежливости.

Руководители школ шоферов, как правило, имели высшее техническое образование, что остается желанным и для сегодняшних реалий.

К сожалению, состояние обучения на заре рождения автошколы во многом напоминало, а может, и предвосхитило нынешнее положение. Структура преподавания в школах шоферов, состав преподавателей, объем производимых занятий не всегда были одинаковы. В значительной степени это диктовалось как мастерством самих преподавателей, так и условиями преподавания в каждой отдельной школе, числом учащихся, а также объемом средств, отпускаемых на обучение каждого ученика. Например, у Крживицкого размер платы за учение составлял 60-75 руб., у Шмидта и Голубина – 85, у Шуммера и Квессита – 125, а у Воронина – 120-200 руб.

Не все спокойно в автокоролевстве

Оживленные дискуссии в те годы велись на страницах отечественной периодики по многим вопросам обучения шоферов. Так, в 1913 г. в одной из петербургских газет под заглавием «Капканы» известный русский писатель Скиталец поместил статью о школах шоферов:

«...Капканами являются, увы, иные «школы для шоферов», улавливающие простаков посредством заманчивых объявлений. Берутся обучить шоферству

в один месяц и обещают тотчас по окончании школы предоставить место в 50-70, даже сто рублей...

Обыкновенно для обучения имеется один расшатанный старомодный автомобиль – и на нем час в день дают объяснения. Лектора окружают человек 40, так что не все видят и слышат, что он говорит. Каким образом тут можно узнать шоферское дело – один Аллах ведает.

По-видимому, шоферские школы стоят вне какого-нибудь надзора. Дело это приравнивается к ремесленному обучению, которое проводится как Бог на душу положит мастером в его мастерской. Это взгляд неправильный. Раз взято название: «школа», «курсы шоферов», то *контроль необходим, и каждый поступающий в такую школу должен иметь гарантию, что его действительно научат тому, за что взялись. Все шоферские школы должны быть подчинены одному центральному учреждению, и только в таком случае под вывесками таких школ не скрывались бы обирательские капканы* (Выделено, так как это актуально звучит и в сегодняшней обстановке. – *В.Ш.*).

Экзамены при городской управе поставлены у нас очень плохо: будущих шоферов испытывают главным образом в знании города,.. «по теории»... Экзамен же в умении управлять автомобилем, единственный действительно необходимый, проводится как-то несерьезно. Такие экзамены, даже по признанию некоторых экзаменаторов, не вполне обеспечивают действительную безопасность личного движения...

В последнее время возбужден вопрос о приглашении делегатов Санкт-Петербургского автомобиль-клуба для присутствия на этих экзаменах.

Мера эта вполне разумная, и я думаю, что отныне перестанут проваливать учеников, недостаточно твердо знающих географию города, или же не могущих сразу ответить на вопрос «в ка-

ком цилиндре произойдет семьдесят пятая вспышка?», а будут более строго проводить испытания в умении управлять автомобилем, благодаря чему, несомненно, сократится хроника городских происшествий и из нее совершенно исчезнет заголовок: «Зверства автомобилистов!»...

Таковы некоторые теневые стороны в деятельности тогдашних предвоенных (до 1913 г.) школ шоферов.

**По материалам книги
«История автомобильного транспорта России
(до 1917 года)».**

**Материал подготовил
Виктор ШИФРИН**

Р.С. В конце прошлого года состоялось первое заседание оргкомитета по подготовке к 100-летию российской автошколы, в который вошли представители организаций и ведомств, непосредственно связанных с подготовкой водителей. Председателем оргкомитета избран президент ассоциации «Роспрофтрансобр» Владимир Чуков. В рамках празднования юбилея планируется проведение смотра «Лучшая автошкола России», вручение лучшим работникам российских автошкол отраслевых наград, проведение научно-практической конференции «Автошкола XXI века. Проблемы и перспективы», а также проведение международного тематического автопробега с участием специалистов в области профессиональной подготовки водителей и безопасности движения. В следующих номерах журнала мы продолжим ретроспективу становления и развития отечественных автомобильных школ и непременно будем держать вас в курсе подготовки к юбилею.

Правила бибикания или особенности вождения по-арабски

В Египте, в Шарм-Эль-Шейхе, большинство водителей – это водители такси, маршруток и автобусов. Таксистами работают почти 50% египтян. Они приезжают из разных городов – Александрии, Каира и Луксора в Шарм, т.к. там большой поток туристов и таксисты очень востребованы. Да и получить права в Египте не составляет большого труда. На права там даже не учатся. Чтобы водить машину, египтянам достаточно прийти в полицию, сдать тест и заплатить 3 доллара. Тест заключается в том, что перед водителем расставляются колышки, а он должен их объехать. Не надо уметь разворачиваться, парковаться, объехал колышки и лицензия на вождение у тебя в кармане! Ну, и водят они соответственно...

В Шарме нет ни одного светофора, а в Каире на них не обращают внимания. Перейти дорогу в Каире невозможно, поэтому все пользуются подземными переходами. В Шарме подземных переходов нет и пешеходов водители не пропускают (**ну совсем как у нас в Москве – Ред.**). Как хочешь, так и переходи! Движение в Шарме одностороннее. Там почти нет дорожных знаков, но если и попадают

Нам всегда очень интересно, как обстоят дела с вождением в других странах, особенно в экзотических. Наша соотечественница Дарья Перминова, живущая в Египте согласилась поделиться своими впечатлениями от местных автомобилистов.

они на дороге, внимания на них никто не обращает! Знак сбавить скорость всеми игнорируется, знак не сигнализировать вблизи отелей тоже никому не помеха! Единственные знаки, на которые обращают внимание – это знаки «Поворот здесь», т.е. если тебе нужно ехать в другую сторону, ты должен доехать до этого знака и только там повернуть на встречную полосу. Из-за этого дорога занимает намного больше времени. Арабские водители совершенно не пользуются поворотниками, чтобы повернуть или сделать обгон. Им легче посигнализировать. У них кто первый посигналил тот и прав! Поэтому когда едешь на такси – только и слышно со всех сторон бибиканье, быстро становишься нервным и дерганым. Ехать



на такси вообще самоубийству подобно. Мало того, что они водить не умеют совершенно, так они еще гонят на бешеной скорости, обгоняют, сигналият, а на твои мольбы ехать чуть помедленнее не обращают внимания. А еще они включают музыку и начинают «танцевать» обеими руками, не держа руль. Просто ужас охватывает. А когда мы первый раз сели в такси, то водитель-араб не стал себя утруждать, достал из-под нижней панели два проводка, чиркнул ими друг об друга, машина завелась и поехала. Ужас!!! В Египте все гоняют на огромных скоростях. Чтобы хоть как-то обуздать бешеных водителей на дорогах сделаны «лежачие полицейские». Это такие горочки и металлические квадратики. Но для некоторых, самых безбашенных водителей, даже они не помеха. В Египте большое количество аварий и случаются они постоянно. Например, кто-то проигнорировал твоё бибиканье, а ты пошел на обгон, дорогу не поделили, вот тебе и авария.

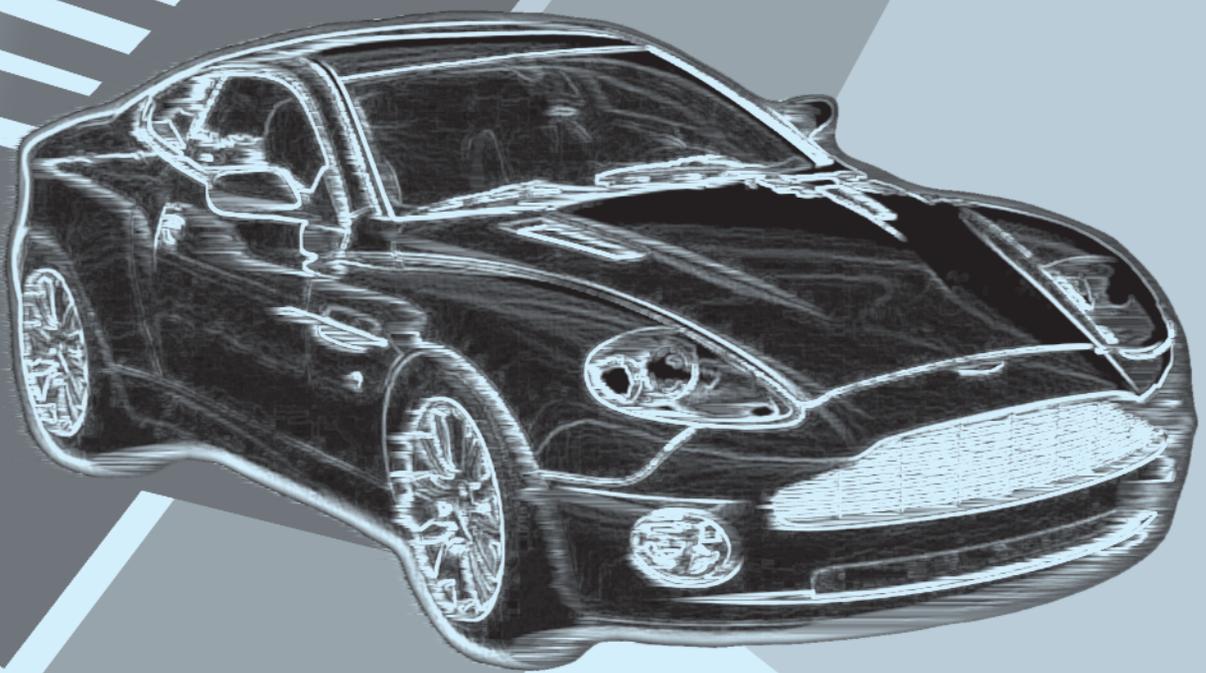
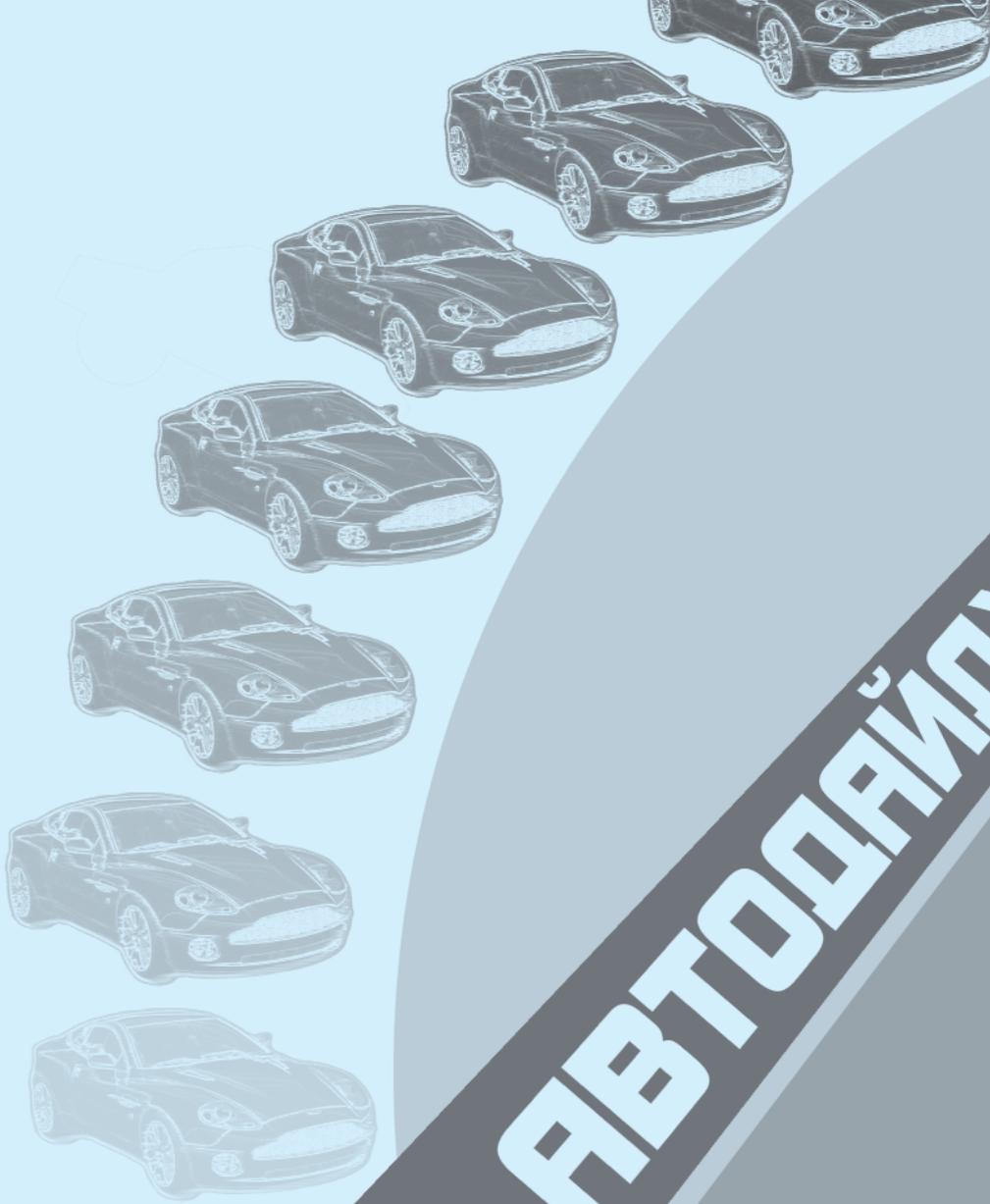
Арабы очень любят российские марки автомобилей, наиболее популярны у них «нива», «копейка» и «шестерка».

Подобная ситуация с дорожным движением характерна для наиболее посещаемого египетского курорта Шарм-эль-Шейха, настоящей туристской мекки, представьте теперь, что творится в более глухих уголках страны...

К сожалению, возвращаясь на родину, я не раз сталкивалась с уже знакомой мне, «арабской» манерой вождения машины, тем обиднее, что мои соотечественники становятся похожими на водителей Африки, которые даже ПДД не читали, а права получили за 3 доллара и умение завести мотор и проехать между колышками.



АВТОДАЙДЖЕСТ



Планета возмущена



Норвежские водители возмущены вышедшим законом, запрещающим обклеивать салон автомобиля фотографиями рыбы. Запрещены также графические и любые другие изображения рыбы на внутренней и внешней поверхности автомобиля. По сведениям полиции, норвежские водители постоянно отвлекаются на рыбные картинки, создавая аварийные ситуации на дорогах. Кого-то обуревают рыболовецкие мечты, кого-то гложет страсть гурмана. Так или иначе, потомственным ихтиофилам придется наслаждаться любимым зрелищем исключительно вне проезжей части дороги.

Парламент Норвегии рассматривает также проект о запрещении курения трубок за рулем автомобиля. Во многих случаях курящий норвежец управляется одной рукой в таких ситуациях, которые сложны и для «двухруких» водителей. Необходимость величественно держать трубку в ладони – почти генетическое свойство северной нации.

В Осло уже начались демонстрации протеста – водители с рулем в левой руке и трубкой в правой скандируют у здания стортинга: «Трубка в руке – Родина в сердце!»

Нефтеперерабатывающие предприятия Азии возмущены вестью о том, что китайское правительство всерьез рассматривает возможность перевода автотранспорта на новое топливо – рисовый отвар. Разработки по использованию риса в качестве дополнительного энергоресурса ведутся в Китае уже давно, но буквально на днях стало известно о новом прорыве, осуществленном китайскими учеными. Сообщается, что экспериментальный двигатель, смонтированный по проекту КБ «Ни Хао», работает исключительно на продуктах распада риса, обладая поразительно высоким КПД.



Ученые утверждают, что для преодоления расстояния в 100 км автомобилю, снабженному новым двигателем, потребуется всего 1,5–2 литра рисового отвара. А скорость подобного транспорта ограничена только термостойкостью покрышек.

Семьи швейцарских инспекторов возмущены участвующими случаями добровольного ухода из жизни своих основных кормильцев. Как свидетельствует статистика, наибольший процент самоубийств среди стражей дорожной полиции зарегистрирован в Швейцарии. В этой законопослушной стране не принято брать деньги с водителей, а нарушений на дорогах происходит крайне мало. Это и приводит к тому, что большое количество швейцарских постовых, вымотавшись от безделья, кончают жизнь самоубийством. В большинстве случаев стражи порядка разбивают голову об пистолет, так как боевых патронов швейцарским гибдэдэшникам не полагается. В данный момент в парламенте Швейцарии создана специальная комиссия, призванная решить вопрос занятости служащих дорожной полиции на посту. В частности, предлагается выдать всем полицейским

плееры, в которых скучающие стражи смогут слушать произведения Ф. Дюрренматта, М. Фриша и других национальных писателей в исполнении актеров с упокаивающим тембром голоса.

Дорожная полиция Марокко возмущена поведением... обезьян. Дело в том, что непонятливые твари забрасывают представителей власти, находящихся с полосатой палочкой на посту, апельсинами, киви и авокадо. Если киви, в общем-то, не может нанести серьезного урона постовому, то незрелый авокадо вполне может вызвать обморок. Правительство Марокко в спешном порядке приняло решение о строительстве защитных тентов в местах дежурства полицейских, а также о выдаче зонтиков, с которыми служители порядка смогут совершать пешие обходы дорожного полотна. Проблема, казалось бы, таким образом решена, но остается загадкой, почему обезьяны нападают именно на дорожную полицию. То ли животных привлекает характерная полосатая палочка, то ли цвет формы, то ли какой-то особенный запах полицейских, который обезьяны способны отличить и соответственно среагировать.

Представители нечистокровного населения Японии возмущены, по их словам, проявлением национализма со стороны местного автопрома. В стране восходящего солнца закончены работы над новым проектом «Asiamobile». Готовое транспортное устройство было представлено недавно на выставке мини-автомобилей в Токио. Автомобиль «BabyBoy» («Малыш»), как ласково называли его создатели, вмещает только одного человека, причем исключительно азиатско-дальневосточного происхождения. Имея 180 см в длину и

70 см в ширину, похожий на сигару «Малыш» способен развивать скорость до 80 миль в час, прекрасно преодолевает городские пробки, без труда паркуется на самых напряженных участках и, кроме того, вооружен всеми компьютерными нововведениями, не исключая автоматического катапультирования при явной опасности столкновения. Колеса «Малыша» способны поворачиваться на 360 градусов, а корпус рассчитан на сгибание вправо-влево таким образом, чтобы не причинить повреждений водителю. Комфорт владельца, кстати, обеспечен с избытком. Начать с того, что водитель нахо-

дится в лежачем положении, следя за дорогой при помощи LCD-монитора, расположенного на внутренней стороне верхней крышки автомобиля. При желании владелец может менять вид камеры, фокус и цветность изображения. Руль «Малыша» выполнен в виде компьютерного джойстика, что позволяет увеличить пронырливость машины. В целом создатели довольны своей работой: «Теперь водителю будет казаться, что он играет в игру, а не испытывает постоянный стресс на дороге». У изобретения есть только два минуса: в машине никак невозможно курить, и в нее могут поместиться



только чистокровные азиаты. В Токио уже начались волнения метисов по поводу дискриминации детей от смешанных браков.

Представительницы прекрасного пола, предпочитающие машину пешеходному образу жизни уже много лет возмущены отношением к традиционной дамской обуви – шпилькам. Но не везде их недовольство остается без внимания. Российских ученых-автомобилистов всегда беспокоит проблема женщины за рулем. Что больше всего волнует специалистов в женщинах? Оказалось, обувь: туфли на высоких каблуках неустойчиво ведут себя при пользовании педалями. В заботе о безопасности движения женщинам предложено пользоваться при посадке за руль сменной обувью. Но не тут то было... Эти рекомендации вызвали бурю возмущения женской части водителей из-за неэстетичности процесса переобувания. Чтобы преодолеть поток негодования слабой, но прекраснейшей части водительского племени, конструкторы разработали для модниц необычные дополнения к заводской конструкции автомобиля. В полу кабины вдоль педалей управления авто устраивается паз, в который углубляется «шпилька»

туфельки, и каблучок может свободно перемещаться, причем пятка женской ножки всегда находится на уровне пола. Это, казалось бы, чисто техническое решение уравнивает водителей мужчин и женщин в соответствии с положениями Конституции России.



Вокалист группы «R.E.M.» Майк Стайп возмущен наглостью водителей электрических автомобилей. Не так давно, в самом центре Лос-Анджелеса музыкант был сбит электрокаром, потому что не услышал шума мотора. Сначала свидетели происшествия, было, списали ДТП на ослабленный слух, которым страдают большинство рокеров, но позже выяснилось, что двигатель транспортного средства изначально бесшумен. После курса реабилитации Стайп предложил

разработчикам североамериканского автопрома встраивать в электрокары музыку, которая сопровождала бы действующий двигатель машины. Не удивимся, если пострадавший певец будет настаивать на некой конкретной музыке, а именно, группы «R.E.M.».

Рядовые сотрудники одного из Бухарестских таксопарков возмущены эгоистичным поступком своего коллеги. Недавно этот шофер вернул своим клиентам забытую сумку, в которой лежали 10 тыс. долларов. Герой был поощрен тридцатидолларовой купюрой от владельцев пропавшей и премией за честность от своего начальства. Водители таксопарка не довольны правильным поступком товарища, ведь у них принято тратить вырчку от забытых в салонах автомобилей вещей на совместные корпоративные походы в бары и на футбольные матчи.

Руководство израильской дорожной полиции возмущено поведением таксиста, засунувшего двух раввинов в багажник своего автомобиля. Дело в том, что, когда служители синагоги попросили срочно их подвезти, в салоне уже сидела дама, а по иудейским канонам раввинам запрещено контактировать с женщинами. Другого такси ждать не было времени и находчивые священнослужители предложили занять место в багажнике машины, на что жадный до прибыли водитель не преминул согласиться. Теперь ему грозит лишение прав, так как в Израиле запрещено перевозить людей в багажнике автомобиля.



*Материалы собрали
Алла МОСКВИНА
и Дмитрий ЗЛОБИН*

**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!
КОЛЛЕГИ!**

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ
ПОДПИСКА
НА 2-Е ПОЛУГОДИЕ
2005 ГОДА.**

**ЖУРНАЛ
«АВТОШКОЛА ПРОФИ»**

– ЕДИНСТВЕННОЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ,
ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ И
СПЕЦИАЛИСТОВ АВТОШКОЛ.
И ВСЕХ, КТО ХОЧЕТ НАУЧИТЬСЯ
КЛАССНО И БЕЗОПАСНО ВОДИТЬ
АВТОМОБИЛЬ.

**«АВТОШКОЛА ПРОФИ»
ПОМОЖЕТ ВАМ В ДОРОГЕ!**

подписной индекс 83110



**Журнал
«Автошкола Профи»
№ 3-4/2005**

Журнал зарегистрирован
Министерством Российской
Федерации по делам печати,
телерадиовещания и средств
массовых коммуникаций

Свидетельство о регистрации
ПИ № 77-15748 от 20.06.2003 г.

Редакционный совет:

В.В. Бурков – ведущий инспектор управления подготовки ЦС РОСТО (ДОСААФ);

В.А. Виноградов – президент Межрегиональной ассоциации автошкол;

С.А. Дорофеев – заместитель председателя Всероссийского общества автомобилистов;

А.В. Елистратов – начальник отдела управления начального профессионального образования Министерства образования РФ;

А.В. Жуков – исполнительный директор Ассоциации автомобильных школ;

В.В. Максимычев – директор отраслевого научно-методического Центра Министерства транспорта РФ;

А.С. Несов – генеральный директор ОАО «УПК «Мосавто-транс»;

О.А. Никонова – президент ассоциации юношеских автомобильных школ;

В.И. Чуков – президент Российской ассоциации профессионального транспортного образования;

И.С. Шакиров – начальник управления подготовки специалистов ЦС РОСТО (ДОСААФ);

В.В. Швецов – первый заместитель начальника ГУ ГИБДД СОБ МВД РФ.

**Издательский дом
«Трасса»**

Главный редактор –
А.П. Яськов

Заместитель главного редактора –
И.С. Борисов

На 2-е полугодие 2005 г.
журнал распространяется
через каталог **«Роспечать»**,
подп. индекс 83110
и по редакционной подписке

Почтовый адрес редакции:

109544, г. Москва, а/я 22
Телефон редакции:
(095) 234-58-11
E-mail: avtoprofi@list.ru