

ТЕНДЕНЦИИ И НАПРАВЛЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Р.А. Сподарев¹, С.Р. Сподарев¹, Г.В. Середин¹, А.А. Илунина¹, Г.Д. Жайворонок¹

¹ ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет
имени Г.Ф. Морозова», г. Воронеж, Россия

Автор, ответственный за переписку: Сподарев Руслан Александрович, spruslan78@mail.ru

Аннотация. В статье проведен анализ существующей системы подготовки водителей. Проведен анализ аварийности по вине водителей со стажем вождения менее 2-х лет, рассмотрены причины, влияющие на высокую аварийность у водителей с маленьким стажем вождения.

Ключевые слова: подготовка водителей, снижение аварийности, повышение безопасности на дорогах.

TRENDS AND DIRECTIONS OF MODERNIZATION OF THE DRIVER TRAINING SYSTEM

R.A. Spodarev¹, S.R. Spodarev¹, G.V. Seredin¹, A.A. Ilunina¹, G.D. Zhayvoronok¹

¹ Voronezh State Forestry Engineering University named after G.F. Morozov, Voronezh, Russia

Abstract. The article analyzes the existing driver training system. It analyzes the accident rate caused by drivers with less than 2 years of driving experience and examines the reasons for the high accident rate among drivers with little driving experience.

Keywords: driver training, reducing accident rates, and improving road safety.

Подготовка водителей транспортных средств является одной из ключевых составляющих обеспечения безопасности дорожного движения. В Российской Федерации ежегодно происходит десятки тысяч дорожно-транспортных происшествий (ДТП), уносящих жизни тысяч людей. По оценкам специалистов, 80–90% ДТП происходят по вине человеческого фактора, то есть из-за ошибок водителей. Около трети погибших в авариях на дорогах – люди наиболее активного трудоспособного возраста, что подчеркивает остроту проблемы. Качественная подготовка будущих водителей призвана снизить аварийность, формируя у них необходимые навыки управления автомобилем и культуру безопасного поведения на дороге.

Современная система обучения водителей в России переживает период реформ и обновления. В последние годы государством предпринимаются шаги по пересмотру программ обучения, техническому переоснащению автошкол и ужесточению контроля за их работой. Тем не менее сохраняются серьезные проблемы – от неоднородности качества учебного процесса до коррупционных рисков при сдаче экзаменов. Возникает необходимость оценки текущего состояния этой системы, выявления ее недостатков и поиска путей развития с опорой на международный опыт и лучшие отечественные практики.

Осознавая вышеописанные проблемы, государственные органы и профессиональное сообщество в последние годы инициировали масштабную модернизацию системы подготовки водителей. Эти преобразования затрагивают как содержание учебного процесса, так и организационные механизмы, и опираются на современные технологии. Рассмотрим основные тенденции модернизации:

Актуализация учебных программ. Министерство просвещения РФ совместно с МВД и Минтрансом разработало новые примерные программы обучения водителей, учитывающие изменения законодательства и дорожной ситуации. Планируется с 1 сентября 2023 года внедрить обновленный учебный план во всех автошколах. Ключевые нововведения: включение в теоретический курс тем про агрессивное (опасное) вождение, про правила пользования современными средствами мобильности (электровелосипеды, гироскутеры и др.), про использование цифровых документов (электронных водительских удостоверений, электронного ПТС и пр.). Также больше внимания уделяется изучению основ законодательства – увеличено число часов на правовые дисциплины. Содержание по медицине и безопасности расширяется с учетом новых правил (например, обязательное ношение световозвращающего жилета при аварийной остановке вне населенных пунктов – теперь это тоже разбирают с учениками). Таким образом, программа становится более практико-ориентированной и современной. Одна из целей – донести до будущих водителей принципы безопасного поведения (не только знание знаков, но и понимание риска агрессивной езды, важности дисциплины).

Увеличение доли практического обучения. Реформаторы делают акцент на том, что молодым водителям не хватает практики. Поэтому в новых стандартах предусмотрено некоторое увеличение минимального количества часов вождения. Например, для категории В часы практики на механике увеличены с 56 до 58 часов, на автомобиле с АКПП – с 54 до 56 часов. Хотя прибавка кажется небольшой, сам посыл – курс должен быть более практикоориентированным – очень важен. Представители Минпросвещения подчеркнули, что изменения направлены прежде всего на усиление практической подготовки водителей. В некоторых автошколах самостоятельно увеличивают количество вождений сверх минимума, особенно если ученик чувствует неуверенность – эти затраты могут быть заложены в более дорогие пакеты обучения. Тенденция такова, что ценится не формальный минимализм, а реальное приобретение навыков. Кроме того, внедряются новые формы практики: помимо классического автодрома, тренировки проводятся на специальных полигонах, имитирующих различные дорожные ситуации. Все более популярными становятся курсы экстремального или контраварийного вождения для выпускников автошкол – пока это добровольные занятия, но обсуждается возможность включения элементов контраварийной подготовки и в базовый курс (например, обучение выходу из заноса на скользкой дороге при помощи тренажера).

Цифровизация обучения (дистанционные технологии). Широко внедряются цифровые технологии в систему подготовки. С 2020 года, после опыта дистанционного обучения в пандемию, автошколам разрешили часть теоретических занятий проводить в дистанционном формате. Новые правила прямо предусматривают возможность онлайн-уроков по теории ПДД. Это означает, что ученик может слушать лекции и проходить тесты через интернет-платформы, не присутствуя физически в классе. Конечно, практические занятия дистанционно проводить нельзя, но теория вполне подходит для электронного обучения. Многие автошколы создали собственные порталы или пользуются готовыми сервисами, где ученики смотрят видеоуроки, сдают промежуточные тесты, получают консультации преподавателей через видеосвязь. Дистанционное обучение делает процесс более гибким и доступным, особенно для занятых людей или жителей удаленных районов. Однако такое новшество потребовало дополнительных требований к автошколам – им необходимо иметь техническое оснащение и программные средства для онлайн-классов. Возникла даже проблема: представители отрасли посчитали некоторые требования чрезмерными, например, проверка оборудования для дистанционных занятий, отсутствие четких критериев оценки онлайн-курсов. Тем не менее, цифровизация – неизбежный и прогрессивный шаг.

Помимо онлайн-лекций, активно используются электронные тренажеры билетов ПДД: учащиеся могут через приложения решать экзаменационные задачи, отслеживать свои ошибки, что повышает результативность подготовки к теории. В некоторых регионах (например, Москва) ГИБДД интегрирует свои сервисы с автошколами: результаты внутреннего тестирования могут передаваться в инспекцию, а запись на экзамен происходит онлайн.

Применение тренажеров и виртуальной реальности. Одна из наиболее инновационных тенденций – внедрение автотренажеров (симуляторов вождения) в учебный процесс. Современные технические средства позволяют создать виртуальную модель автомобиля и дорожной среды, в которой ученик может тренироваться без риска и расходов на топливо. Такие симуляторы давно применялись в авиации, а теперь становятся доступны и для автошкол. Преимущества тренажеров очевидны: полная безопасность (новичок может учиться стартовать, переключать передачи, не боясь аварии), экономия ресурсов (не тратится бензин, не изнашивается техника) и возможность моделировать редкие или сложные ситуации (гололед, горная дорога, внезапное появление препятствия) по желанию инструктора. В России уже есть производители подобных комплексов, и ряд крупных автошкол оборудовали классы с VR-очками и имитаторами рулевого управления. Например, упоминаются автошколы в Московской области, где созданы групповые VR-классы: несколько учеников одновременно в очках виртуальной реальности выполняют упражнения, сидя за макетами рулей и педалей. Это пока редкость из-за высокой стоимости оборудования, но технология стремительно дешевеет. Тренажеры особенно полезны на начальном этапе обучения – они позволяют преодолеть страх у человека, никогда не сидевшего за рулем, отработать основные движения (поворот руля, переключение скоростей) в комфортной обстановке. Также симуляторы используют для повышения квалификации: опытные водители могут на них тренироваться в контраварийных приемах, имитировать отработку опасных ситуаций. Российские разработчики предлагают линейки тренажеров для разных видов транспорта – легковых машин, грузовиков, автобусов, мотоциклов – что может найти применение и при подготовке профессиональных водителей. Таким образом, внедрение VR и иммерсивных технологий – важное направление модернизации обучения водителей, которое будет развиваться по мере доступности.

Повышение требований к персоналу автошкол. Как уже упоминалось, с 2018 года введены новые стандарты для инструкторов, требующие опыта и отсутствия нарушений. Эта мера уже принесла положительный эффект, устранив из профессии случайных людей. Однако на этом не останавливаются: рассматривается необходимость регулярного повышения квалификации инструкторов. Периодические обучающие семинары, курсы переподготовки (например, раз в 5 лет) помогут инструкторам быть в курсе изменений ПДД, совершенствовать методику преподавания. Кроме того, обсуждается идея ввести аттестацию преподавателей теории – проверку их знаний законодательства и психолого-педагогических навыков. Секретарь Совбеза Н. Патрушев еще в 2020 году подчеркнул, что нужно уделить особое внимание квалификации сотрудников автошкол. В некоторых регионах местные власти организуют курсы для инструкторов: так, существуют программы обмена опытом, где лучшие мастера делятся наработками. Все эти шаги направлены на то, чтобы преподаватели и инструкторы стали профессионалами высокого уровня, способными качественно готовить водителей. Ведь именно от мастерства учителя зависит, каким водителем выйдет ученик.

Ужесточение контроля и внедрение системы оценки автошкол. Государство стремится ввести метрики качества обучения и на их основе регулировать работу автошкол. Одно из предлагаемых нововведений – рейтинг автошкол. В 2023 году Правительством РФ внесен в Госдуму законопроект о внесении изменений в закон «О

безопасности дорожного движения», предусматривающий оценку автошкол по результатам деятельности. Предлагается учитывать такие показатели, как процент сдачи экзаменов их выпускниками и количество ДТП с участием водителей, окончивших данную школу. На основе этих критериев автошколам будут присваиваться оценки или категории. Цель – стимулировать конкуренцию за качество: хорошие школы с высокой результативностью будут привлекать больше учеников, а слабые – либо улучшатся, либо уйдут с рынка. Премьер-министр Михаил Мишустин отмечал, что нововведение должно мотивировать учебные заведения на добросовестную работу. Вместе с тем, эксперты указывают на сложности: нужно продумать четкие и справедливые критерии, чтобы рейтинг действительно отражал качество обучения. Например, не совсем корректно винить автошколу в том, что какой-то ее выпускник через год попал в ДТП, особенно если причина – нетрезвое состояние или грубое нарушение сознательно, не связанное с пробелами обучения. Поэтому вероятно будут использовать комплексную систему оценки, учитывающую и успехи на экзаменах, и стаж инструкторов, и оснащенность школы. Пока рейтинги не введены повсеместно, некоторые города сами публикуют статистику по автошколам. Так, в Москве и Петербурге иногда обнародуются списки школ с процентами сдачи, чтобы абитуриенты могли сделать осознанный выбор.

Разделение функций обучения и экзаменации. В дискуссиях о реформе прозвучала радикальная мысль – полностью отделить систему подготовки от системы приема экзаменов. Инициаторы (члены Общественной палаты РФ) предлагают рассмотреть вариант, при котором автошколы отвечают только за обучение, а экзамен проводят независимые центры или инспекторы, не связанные ни с автошколой, ни с ГИБДД напрямую. Сейчас и так экзамен принимает ГИБДД, но автошколы взаимодействуют с инспекцией (подают списки, подгоняют учебный процесс к требованиям экзамена). Предлагается дать автошколам больше свободы в методах обучения – вплоть до самостоятельной разработки программ и сроков обучения для каждого ученика (персонифицированный подход). При этом роль экзамена как независимой проверки должна усилиться. Такой подход, по мнению сторонников, позволит школам внедрять инновации без оглядки на устаревшие нормы, а конкуренция заставит улучшать услуги. В качестве противовеса – обязанность автошколы довести ученика до сдачи экзамена: если он не сдал с первого раза, школа должна предоставлять дополнительные занятия бесплатно до достижения результата. Подобная система ответственности сделала бы качество обучения смыслом работы школы, иначе ей пришлось бы тратить ресурсы на переобучение. Пока это лишь предложение, но оно демонстрирует стремление искать новые управленческие решения в подготовке водителей.

Борьба с коррупцией и прозрачность экзаменов. Модернизация немыслима без искоренения коррупционных проявлений. В этом направлении уже предприняты конкретные шаги: во всех экзаменационных автомобилях ГИБДД устанавливаются видеокамеры и микрофоны, фиксирующие процесс сдачи. Экзамен записывается, что служит доказательством при разборах жалоб – это защищает и кандидатов (от возможной предвзятости), и инспекторов (от ложных обвинений). Кроме того, присутствовать при экзамене теперь могут общественные наблюдатели – например, представители общественных организаций автомобилистов. Такая мера введена, чтобы обеспечить открытость и исключить кулуарные договоренности. Результаты экзаменов зачастую публикуются онлайн, сами билеты ПДД давно открыты и едины по всей стране, что тоже снижает почву для мошенничества. В последние годы силовые органы провели ряд оперативных мероприятий против коррупционеров в этой сфере, что создало атмосферу неизбежности наказания. Все это – важные элементы очистки системы. В идеале, процесс получения прав должен стать максимально прозрачным: от

медицинской комиссии (которая тоже реформируется, вводятся электронные реестры выданных справок) до получения пластикового удостоверения. Только устранив "теневые схемы", можно обеспечить, что каждый водитель на дороге прошел честный путь обучения и проверки знаний.

Улучшение взаимодействия с общественностью и между ведомствами. Положительной тенденцией стало то, что вопросы подготовки водителей активно обсуждаются на общественных площадках. Проводятся круглые столы, конференции (например, в Общественной палате РФ, профессиональные форумы «Автошкола года» и т.п.), где собираются представители автошкол, ГИБДД, Министерства образования, эксперты по безопасности движения. Обсуждение проблем открыто и с разных сторон помогает выработать сбалансированные решения. Так, вырабатываются рекомендации по корректировке тех или иных норм, учитывающие мнение инструкторов «с земли». Профессиональные объединения (Федерация автошкол, Союз автошкол и др.) также вносят свои предложения – например, по изменению устаревших нормативов. Важна межведомственная координация: подготовка водителя – комплексный процесс, касающийся и МВД (экзамены, контроль), и Минпросвещения (программы обучения), и Минздрава (медконтроль), и даже Минтранса. Сейчас эти ведомства совместно участвуют в разработке новых правил, что видно на примере упомянутого совместного приказа о программе. Такой подход обеспечивает учет всех аспектов: медицинского, технического, педагогического.

Перечисленные направления модернизации уже дают первые результаты. Например, по данным ГИБДД, в 2025 году несколько увеличилась доля успешной сдачи экзаменов, что связывают со смягчением чрезмерных требований и лучшей подготовкой. В то же время отмечается тревожный тренд: число аварий с водителями-новичками выросло – в 2025 году количество погибших в ДТП по вине водителей со стажем до 2 лет оказалось на 10% больше, чем годом ранее. Это свидетельствует о необходимости срочного повышения качества обучения и воспитания ответственности у новых водителей. Предпринимаемые реформы должны повлиять на эту статистику в будущем. Таким образом, модернизация находится в процессе: правовая база обновляется, технологии внедряются, контроль ужесточается. Но не менее важно развитие системы подготовки с опорой на лучший зарубежный опыт и распространение удачных практических инициатив внутри страны. Этим аспектам посвящен следующий раздел.

Нельзя не отметить и лучшие российские практики, на которые следует опираться. В разных уголках страны уже есть удачные примеры – будь то строгая и качественная подготовка в автошколах ДОСААФ, успешные региональные программы наставничества, или новые технологии обучения, опробованные энтузиастами. Распространение этих наработок при поддержке государства позволит подтянуть общий уровень системы.

Преодоление существующих недостатков – задача непростая, требующая комплексных усилий всех участников процесса. Однако тенденции свидетельствуют: курс взят верный. Современная система становится более ориентированной на безопасность, а не на формальное обучение. Если заявленные реформы будут полноценно реализованы – от обновления программ до искоренения коррупции – то через несколько лет на дороги будут выходить водители, значительно лучше подготовленные к реальным условиям. Это, в свою очередь, должно позитивно сказаться на дорожной обстановке, сократив число ДТП и их тяжесть.

В перспективе развитие системы подготовки водителей приведет к формированию в России устойчивой культуры безопасного вождения, когда каждый новый водитель будет иметь не только удостоверение, но и необходимые компетенции и ответственность. Можно ожидать, что профессия инструктора станет престижнее,

автошколы превратятся в высокотехнологичные центры обучения, а процесс получения прав – прозрачным и заслуживающим доверия у общества. Все эти изменения требуют времени и настойчивости, но они уже начались. В итоге выигрывает общество: повышается безопасность, сохраняются человеческие жизни, достигается основная цель – сделать дороги России безопаснее при растущей моторизации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Общественная палата РФ. Круглый стол «Перспективы развития подготовки водителей транспортных средств...» (пресс-релиз), 09.04.2025.
2. Сазонов К. «Научат и оценят: как изменятся правила подготовки водителей» // Известия, 2024. (Об изменениях в программах обучения, дистанционных технологиях и рейтинге автошкол).
3. Солдатов Р., Сазонов К. «Учебная тревога: за два года в России закрылось более тысячи автошкол» // Известия, 06.04.2023. (Аналитическая статья о причинах сокращения числа автошкол и последствиях для качества обучения).
4. Баршев В. «Утверждены новые требования к инструкторам по вождению» // Российская газета, 18.10.2018. (О введении профессионального стандарта для мастеров обучения вождению). «Стало известно, кто чаще всего попадал в ДТП в 2024 году» // Газета.Ру, 02.04.2025. (Со ссылкой на данные МВД РФ о статистике ДТП по стажу водителей).
5. «ГИБДД отменила “площадку” на экзамене» // Коммерсантъ, 23.03.2021. (О новых правилах проведения практического экзамена на водительские права с 1 апреля 2021 года).
6. Солдатов Р. «Дали на липу: как обходят правила выдачи справок для водителей» // Известия, 25.11.2022. (Расследование о покупке медицинских справок для получения прав и мерах МВД по противодействию).
7. Трубин А. «В ГИБДД назвали главные причины ДТП среди молодых водителей» // Autonews.ru, февраль 2023. (Сообщение столичной ГИБДД о типичных причинах аварий у водителей со стажем до 2 лет).
8. Зубова Я.В. Анализ зарубежного опыта обучения вождению и формирования водительских компетенций // Современная зарубежная психология, 2023, Т.12, №1, С.7–15. (Научная статья о сравнении традиционных и прогрессивных подходов к обучению вождению, модели GDE и выводы для реформирования системы подготовки водителей.)

REFERENCES

1. Public Chamber of the Russian Federation. Round table “Prospects for the development of training of vehicle drivers...” (press release), 09.04.2025.
2. Sazonov K. “Will teach and evaluate: how the rules of driver training will change” // Izvestia, 2024. (On changes in training programs, distance technologies and the rating of driving schools).
3. Soldatov R., Sazonov K. "Training Alert: More Than a Thousand Driving Schools Have Closed in Russia in Two Years" // Izvestia, 06.04.2023. (Analytical article on the reasons for the decline in the number of driving schools and the consequences for the quality of training).
4. Barshev V. "New Requirements for Driving Instructors Have Been Approved" // Rossiyskaya Gazeta, 18.10.2018. (On the introduction of a professional standard for driving instructors). "It has become known who was most often involved in traffic accidents in 2024" // Gazeta.Ru, 02.04.2025. (Referring to the Russian Ministry of Internal Affairs data on traffic accident statistics by driver experience).
5. “The traffic police have abolished the ‘platform’ in the exam” // Kommersant, 23.03.2021. (On the new rules for conducting a practical exam for a driver’s license from April 1, 2021).
6. Soldatov R. “They gave it to me on a piece of paper: how they circumvent the rules for issuing certificates for drivers” // Izvestia, 25.11.2022. (Investigation on the purchase of medical certificates for obtaining a driver’s license and the Ministry of Internal Affairs’ measures to counter it).

7. Trubin A. «The Traffic Police Named the Main Causes of Accidents Among Young Drivers" // Autonews.ru, February 2023. (Report by the Moscow Traffic Police on the typical causes of accidents among drivers with less than 2 years of experience).

8. Zubova Ya.V. Analysis of Foreign Experience in Driving Training and the Formation of Driver Competencies // Modern Foreign Psychology, 2023, Vol.12, No.1, pp.7–15. (A scientific article comparing traditional and progressive approaches to driving education, the GDE model, and recommendations for reforming the driver training system)