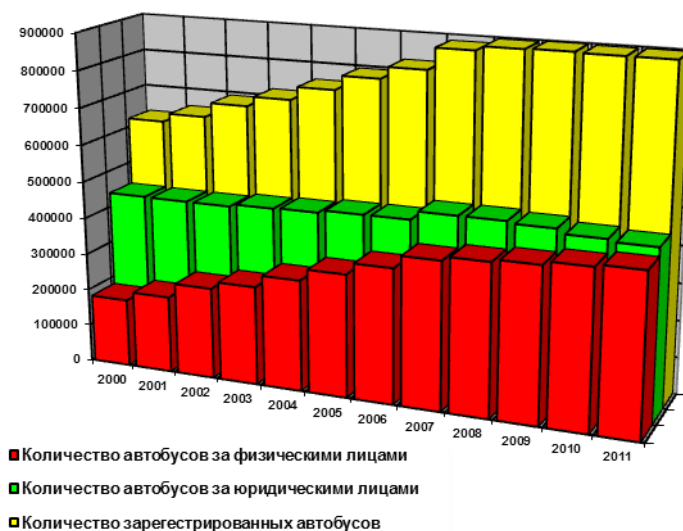


Доклад на тему «Система подготовки и повышения квалификации водителей профессионалов в РФ»

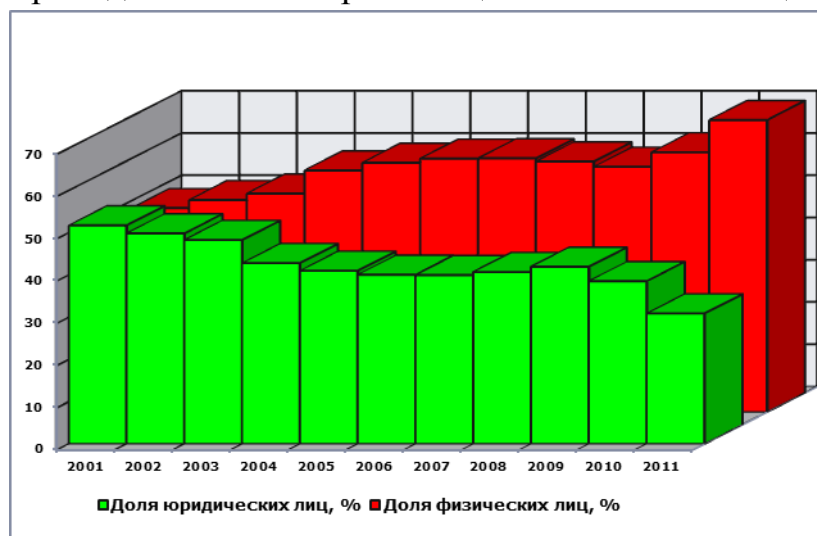
Уважаемые коллеги! В своем выступлении я хотел бы осветить вопросы подготовки водителей профессионалов, т.е. водителей осуществляющих перевозки пассажиров и грузов на коммерческой основе или работающих по найму в качестве водителя транспортного средства. Прежде чем озвучить саму проблему подготовки водителей профессионалов, хотел бы, для начала, привести некоторую статистику, характеризующую необходимость принятия соответствующих действий по улучшению ситуации в этом вопросе.

На приведенном ниже графике мы увидим количество зарегистрированных автобусов на организациях и частных лицах.



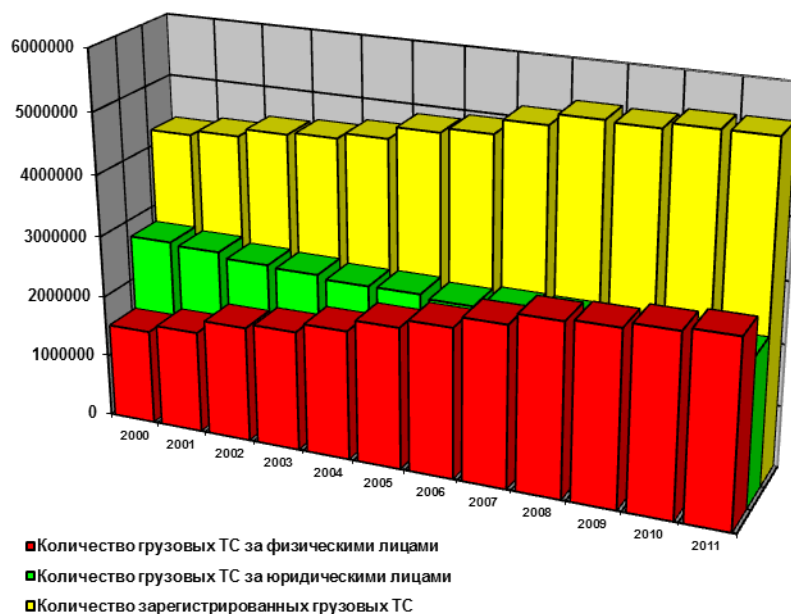
Как видно из графика за последние 5 лет парк автобусов достиг уровня объективной востребованности, при этом количество автобусов находящихся у физических и юридических лиц практически равно. Наличие лицензирования перевозки пассажиров и надлежащего контроля дает положительный эффект, однако слабый контроль за перевозками, осуществляемыми физ. лицами и возможность уходить от ответственности, в связи с имеющимися послаблениями со стороны законодательства приводят к ситуации, показанной на графике ниже.

Процентное соотношение погибших в ДТП совершенных автобусами принадлежавшими организациям и частным лицам

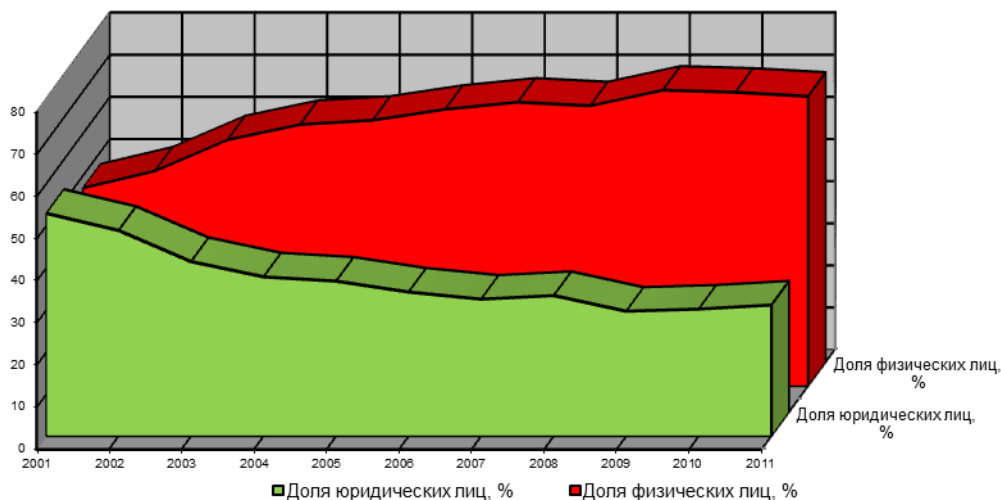


На графике видно что 70% ДТП в которых погибли люди, создали водители, управляющие транспортными средствами, зарегистрированными на физических лицах.

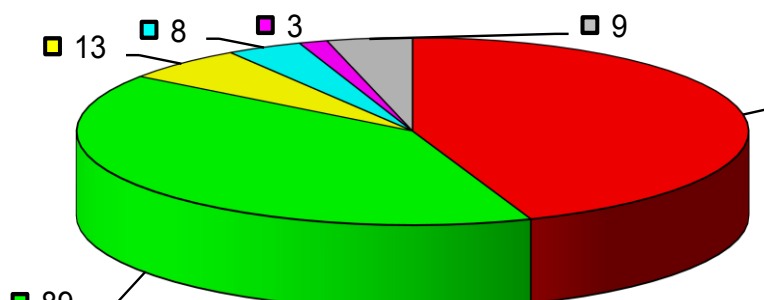
Аналогичная ситуация и с грузовым транспортом, где также наблюдается тенденция насыщения рынка грузовых транспортных средств и увеличения количества погибших за счет водителей управляющих транспортными средствами, принадлежащими физическим лицам.



Процентное соотношение погибших в ДТП совершенных грузовыми автомобилями, принадлежащими организациям и частным лицам



Ниже приведен график, на котором представлена статистика ДТП при перевозке опасных грузов.



Происшествия при перевозках опасных грузов по видам распределяются следующим образом:

- **опрокидывание транспортного средства** – 97 (из них 96 – опрокидывание цистерны);
- **столкновение транспортных средств** – 89;
- **наезд на стоящее транспортное средство** – 13;
- **наезд на пешехода** – 8;
- **наезд на препятствие** – 3;
- **иные** – 9.

Как мы видим, почти половина из них - это опрокидывание. Напомню, что опрокидывание - это происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий.

Всем понятно, что данный вид происшествия напрямую связан с профессионализмом водителя, так как в большинстве случаев причиной опрокидывания являются: неправильно выбранный скоростной режим, не закрепленный или неправильно закрепленный груз, загруженное не в соответствии с требованиями транспортное средство (цистерна), отсутствие навыков управления транспортным средством в различных погодных условиях, режимах движения и отсутствие навыков прогнозирования опасных ситуаций, не соблюдения режима труда и отдыха. Ситуация усугубляется тем, что в России, профессия «Водитель транспортного средства» и просто лицо, управляющее транспортным средством, не разделены по уровню образования, что приводит к минимизации знаний и навыков водителей профессионалов, а отсутствие периодического повышения квалификации и должного квалификационного отбора приводит к тому что мы сейчас наблюдаем на дорогах.

В Евросоюзе накоплен большой опыт подготовки водителей профессионалов и России, в целях гармонизации нормативных правовых актов и подходов реализации вопросов повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов, необходимо использовать этот опыт и применить его на территории Российской Федерации. В частности, при создании нормативных правовых актов, регламентирующих систему подготовки водителей профессионалов, целесообразно использовать Директиву ЕС 2003/59/ЕС «О базовой квалификации и периодической переподготовке водителей некоторых автотранспортных средств, занятых в перевозке товаров или пассажиров». Данная директива предполагает проведение дополнительного обучения как минимум по следующим темам:

1. Устройство транспортных средств;
2. Технические характеристики;
3. Погрузка и крепление груза;
4. Комфортное и безопасное вождение;
5. Режим труда и отдыха;
6. Знание специальных правил по перевозке пассажиров и грузов;
7. Разбор типовых аварийных ситуаций;
8. Транспортная безопасность, антитеррор;
9. Физическое состояние водителя, морально-психологический аспект;
10. Умение прогнозировать аварийные ситуации;
11. Знание основ экономики перевозочного процесса и организации рынка.

Реализация требований, изложенных в статье 328 Трудового кодекса Российской Федерации по определению порядка подготовки и проведению профессионального отбора водителей с целью повышения качества перевозочного процесса и как результат снижения аварийности на дорогах,

позволит создать систему подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей профессионалов. ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» готовит предложения в Министерство транспорта Российской Федерации по подготовке соответствующих нормативно-правовых актов.

Спасибо за внимание.