

|  |
| --- |
| **Анализ результатов опроса автошкол** |
| Электронный опрос руководителей автошкол Москвы |
| Март 2016 г. |

**В последнее время происходят фундаментальные изменения в сфере подготовки и обучения учащихся автошкол. Они коснулись как самих программ обучения, так и требований, предъявляемых к образовательным организациям. Существенно поменялась законодательная база: приказ Минобрнауки «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», вышедший в августе 2014 года, и** Федеральный закон №273-ФЗ «Об образовании в РФ» ужесточили требования к материально-технической базе автошкол. Осенью 2016г. Вступит в силу новый Административный регламент МВД, определяющий новые правила сдачи экзаменов для получения водительского удостоверения.

С целью изучения мнения руководителей автомобильных школ, Союз Автошкол провел опрос, в котором приняли участие 70 образовательных организаций из всех округов Москвы.

Участники опроса ответили на 25 наиболее актуальных вопросов, с которыми автошколы столкнулись в процессе работы после названных изменений. В ходе опроса выяснилось, что больше всего автошколы волнуют требования к их материально-технической базе, взаимодействие с ГИБДД и изменения законодательства в сфере образования.

**В частности, автошколы высказались за введение дифференцированных требований к минимальной площади закрытой площадки** для обучения первоначальным навыкам вождения по категориям подготовки (для категории А – 0,12 га, для категории В – 0,18 га, для категории С – 0, 24 га). Так считают 69% опрошенных. Вместе с тем, около половины участников опроса, считают неоправданным норматив емкости закрытой площадки для обучения первоначальным навыкам вождения площадью 0,24 га в количестве 8 учебных автомобилей, имеющих право заниматься одновременно. Так думают 47% директоров автошкол, 34% руководителей считают вариант оправданным, остальные 19% выбрали иной вариант.

Одинаковый результат показали ответы на вопрос достаточно ли закрытых площадок для обучения вождению в целом в Москве и в округе, где работают автошколы в частности: 59% директоров отметили недостаточность их количества в обоих случаях.

Руководители автошкол ответили на вопрос об объеме площадей, которые не достает для обучения. 28% опрошенных оценили недостающую необходимую площадь в 1 га в каждом округе, 25% посчитали необходимым предоставить каждой автошколе по 0,24 Га и по мнению еще 27% автошколы нуждаются как минимум в одной дополнительной общей площадке в каждом округе, 20% директоров автошкол не видят недостатка в закрытых площадках.

Впрочем, большинство руководителей автошкол (60%) не считают задействование московскими автошколами закрытых площадок для обучения вождению за пределами МКАД проблемой – их позиция такова: автошколы организуют практическое обучение там, где дешевле и доступнее земельные участки. Весьма возможно, что такое мнение высказали как раз те автошколы, что и используют закрытые площадки за пределами МКАД, хотя их учебные классы расположены в Москве. Согласно другим исследованиям Союза Автошкол, более половины московских автошкол формально отправляют своих учеников учиться первоначальным навыкам вождения далеко за МКАД.

Ситуация могло бы улучшить выделение земли на муниципальных участках. Для 40% автошкол представляется уместным разрешение со стороны городских властей арендаторам сдавать имеющиеся свободные площади в субаренду без повышения базовых ставок аренды со стороны собственника (как правило, это городские власти) в качестве исключения из действующих требований, что позволит обойтись без выделения дополнительных муниципальных земельных участков. Равное число автошкол (30%) высказались в пользу вариантов выделения муниципальных участков земли на льготных условиях профессиональным объединениям автошкол с последующим совместным использованием автошколами-членами и выделение муниципальных участков земли на коммерческих условиях непосредственно автошколам.

На вопрос о возможности полного отказа от обучения на закрытых площадках автошколы не пришли к единому мнению: результаты поделились примерно поровну: 47% участников опроса согласны отказаться от привычной схемы обучения и 43% автошкол не готовы перейти к новому формату обучения.

**Помимо площадок для обучения, автошколы сильно беспокоит излишняя, по их мнению, нагрузка, включающая требования Федерального закона №273-ФЗ «Об образовании в РФ»** в части обеспечения питанием учащихся и наличия лицензированного медицинского кабинета. Так считают 77% и 81% руководителей автошкол, соответственно. Еще 9% руководителей автошкол считают нереализуемым на практике требование создавать условия для обучения инвалидов в каждой автошколе. По их мнению, такие варианты обучения могут быть устроены в нескольких автошколах, по одной в каждом округе, что не повлечет ущемлений прав граждан с ограниченными возможностями. Выходом из данной ситуации может стать создание при профессиональных объединениях автошкол центров по обучению лиц с ограниченными возможностями по программе подготовки водителей, где у автошкол будет возможность заключать договора на обслуживание своих учеников в таких центрах. Такой вариант устраивает 77% принявших участие в опросе автошкол.

Логичным развитием предложения представляется создание Единого Городского центра для проведения медицинского обследования кандидатов в водители для всех автошкол, где можно в одном месте пройти и осмотры нарколога и психиатра (режим одного окна). Данное предложение одобряют 64% образовательных организаций.

Спорный вопрос о несении ответственности за своих выпускников после получения водительского удостоверения (до 2 лет) не вызывает понимания у 73% руководителей автошкол. Они обосновано считают, что в статистике ДТП, которой оперирует ГИБДД, нет точных указаний на виды нарушений начинающими водителями Правил дорожного движения. Например, проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора, вождение в нетрезвом виде, выезд на полосу встречного движения – это явно не те навыки, которым обучали в автошколе. Это не ошибки начинающих водителей, а сознательный выбор лиц, управляющих транспортным средством. Тем не менее, 6% директоров готовы нести ответственность за своих выпускников.

**Взаимодействие с ГИБДД является крайне чувствительной темой для всех автошкол.** Среди основных проблем здесь называется дефицит инспекторов в МОТОРЭР при приеме экзаменов у кандидатов, неполное удовлетворение заявок на прием экзаменов (актуально для 60% автошкол),

предоставление автомобилей на экзамены (47% автошкол считают, что не должны предоставлять свои автомобили в экзаменационные подразделения ГИБДД, т.к. это является частью государственной услуги, оплачиваемой кандидатами отдельно, а еще 26% автошкол допускают возможность предоставления автомобилей на экзамен, но только для сдачи экзаменов исключительно своими учениками).

**На вопрос согласны ли Вы, что инструктор автошколы не должен находиться в автомобиле** во время приема экзамена на площадке / в городе, участники ответили утвердительно 43%, отрицательно 43% и не определились 4% опрошенных.

Результаты опроса свидетельствуют о спорной и неоднозначной оценке со стороны автошкол взаимодействия ГИБДД с образовательными организациями. Об этом свидетельствуют ответы вопрос считают ли автошколы процедуру регистрации учебных групп в МОТОРЭР необходимой для организованного экзамена или компетенция автошколы ограничивается только выдачей свидетельства об окончании обучения, а проведение экзаменов – это компетенция ГИБДД, оплачиваемая кандидатами в водители в виде госпошлины. Утвердительный ответ (процедура регистрации групп – необходима) дали 43% автошкол, отрицательный - 34% образовательные организации. Среди высказанных мнений можно выделить такие, как необходимость данной процедуры, при условии принятия четких правил, регулирующих возможность отказа в регистрации учебной группы.

**Во многом именно поэтому автошколы высказались за подготовку приказа МВД, регламентирующего порядок взаимодействия автошкол и ГИБДД** при регистрации учебных групп и организации экзаменов для автошкол (81% автошкол считают такой приказ необходимым). Подготовку еще одного важнейшего приказа МВД, регламентирующего порядок взаимодействия автошколы и ГИБДД при проверках учебно-материальной базы и выдачи заключений о ее соответствии действующим требованиям, поддерживают 86% руководителей автошкол. Что же касается самого процесса проверок, то директора автошкол не дали однозначного ответа считают ли требования при проверке документов ГИБДД завышенными (утвердительный ответ (требования завышены) дали 51% автошкол, отрицательный – 34%). 64% представителей автошкол считают актуальной проблему соблюдения сроков проверки и выдачи заключений ГИБДД о соответствии учебно-материальной базы автошколы действующим требованиям, в то время, как 30% автошкол, участников опроса, не видят в этом проблему.

Результаты опроса позволяют говорить о негативном отношении к выездным проверкам ГИБДД со стороны автошкол. Так, 77% автошкол, принявших участие в опросе не поддерживают наделение ГИБДД полномочиями проверять соблюдение условий выданных заключений, а также контролировать учебные группы во время обучения. Однако, при этом более половины (73% автошкол) считают не оправданной выездную проверку учебно-материальной базы автошколы сотрудниками ГИБДД при повторном обращении в связи с продлением действия договоров аренды. Они считают оптимальным выходом из этой ситуации, способным снизить нагрузку как на проверяемых, так и на проверяющих, предоставление нового договора или пролонгацию старого договора для выдачи нового заключения без выездной проверки.

Для учащихся автошкол была бы удобной возможность зачета экзамена по теории в ГИБДД одновременно со сдачей теоретического экзамена внутри автошколы. Например, при уровне сдачи автошколой теоретического экзамена с первого раза выше 80% на протяжении 12 месяцев. Такое предложение готовы поддержать 67% автошкол.

Исследование помогло определить основные проблемы, которые выделяют автошколы в своей работе. Вместе с тем, были предложены варианты выхода из них, которые предлагают сами автошколы, что может оказаться полезным при дальнейшем совершенствовании системы подготовки водителей автотранспортных средств.