***Нелли Романович,***

*доктор социологических наук,*

*профессор кафедры политологии и политического управления РАНХиГС*

*при Президенте РФ (Воронежский филиал),*

*генеральный директор Института Общественного мнения «Квалитас»*

**НЕПРОФЕССИОНАЛИЗМ – НОВАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ПРОБЛЕМА**

Все чаще можно услышать мнение, что Россия больна тотальным непрофессионализмом. Утверждается, что массовый непрофессионализм — это болезнь, которая по силе своего разрушения может сравниться разве что с коррупцией.

Причину непрофессионализма некоторые эксперты усматривают в низком качестве образования дипломированных выпускников вузов. Резкий перелом социально-экономической системы в 90-х годах превратил миллионы профессионалов своего дела в непрофессионалов-экономистов, менеджеров, юристов, психологов. Человек гордо заявляет, что у него два-три образования, но не является профессионалом ни в одном из них.

Однако, как показывают постоянные опросы в сфере кадрового консалтинга, наше общество не осознает всей опасности сложившейся ситуации. Из года в год в списке приоритетных действий получение качественного высшего образования ставится на одно из последних мест (важно, чтобы было образование, а качество его неважно).

Профессионалом стало быть не модно, не престижно. Престижно зарабатывать большие деньги, а что за этим стоит – не важно.

Непрофессионализм всегда чреват ущербностью в любой сфере деятельности. Но размер этого ущерба зависит о характера деятельности. Если это кулинария, то появляется риск невкусного обеда, если это строительство или же медицина, то риск многократно возрастает, поскольку связан с вероятностью человеческих жертв. У непрофессионального строителя может рухнуть дом, у неграмотного медика может погибнуть пациент. Обычно, чтобы стать профессионалом, следует много учиться (по меньшей мере, несколько лет). Но есть сфера деятельности, которая не требует столь длительного обучения, несмотря на то, что последствия непрофессионализма в этой деятельности не менее губительны. Это вождение автомобиля. Два-три месяца учебы и будущий водитель получает права и становится участником дорожного движения. При этом все понимают, что ездить он ещё не умеет. Сложилась даже присловье: чтобы научиться ездить на автомобиле, надо на нем… ЕЗДИТЬ. То есть умение приходит в процессе самой деятельности. Но пока новоиспеченный водитель учится справляться с четырехколесным конем, его ошибки – это потенциальные ДТП, в которых люди могут либо получить травмы, либо расстаться с жизнью.

Кто сегодня является участником дорожного движения? Каковы причины и следствия ДТП? Об этот расскажет исследование, проведенное в городе Воронеже в апреле 2013 года Институтом общественного мнения «Квалитас», опрошен 801 человек методом телефонного интервью, выборка репрезентативна для населения г. Воронежа старше 18 лет по полу и возрасту.

Большинству воронежцев (**53%**) никогда не приходилось ездить за рулем автомобиля. Остальные с разной степенью регулярности «держались за баранку» транспортного средства. Кто-то часто – **37%**, кто-то редко – **11%**. Среди тех, кто часто, количество мужчин (**66%**) значительно превосходит число женщин (**15%**). Среди тех, кто редко, количество мужчин (**11%**) и женщин (**10%**) примерно уравнено. Автомобиль стал средством передвижения в основном молодежи – **57%** юношей и девушек от 25 до 30 лет управляют машиной довольно часто. Чем старше респонденты, тем реже они пребывают в водительском кресле. А среди высокодоходных горожан не расстаются с рулем **70%** опрошенных.

Что изменилось в этом отношении за последние годы?

***Лично Вам приходится или не приходится ездить за рулем автомобиля?***

С 2006 по 2013 год число водителей в Воронеже выросло вдвое - с **24%** до **48%**. А значит, и число автотранспорта на дорогах увеличилось если и не вдвое, то все равно весьма значительно. И это чревато пробками, авариями, износом дорожного покрытия и прочими издержками желания быстрой езды.

Заметили ли эти проблемы жители города?Мы обратились к ним с вопросом: *«****Если говорить в целом, ситуация с безопасностью движения в Воронеже за последние год-два улучшилась, ухудшилась или не изменилась?».*** Большинство опрошенных (62%) ответили, что ситуация с безопасностью движения за последние два года в Воронеже ухудшилась.

Это и не удивительно, поскольку стремительно растет число машин и неопытных водителей. В негативных оценках лидируют женщины – **70%** из них засвидетельствовали ухудшение безопасности на дорогах. Ничего не изменилось на воронежских дорогах для **21%** горожан. Чаще других не замечают изменений молодые люди (**37%**).

***Если говорить в целом, ситуация с безопасностью движения в Воронеже за последние год-два улучшилась, ухудшилась или не изменилась?***

Хотя число позитивных оценок безопасности дорожного движения увеличилось с **1%** в 2006 году до **15%** в 2013 году, это свидетельствует, скорее о том, что дороги мало-помалу все же ремонтируются, чем об общей ситуации с безопасностью на дорогах.

А данные Управления ГИБДД по Воронежской области однозначно свидетельствуют в сторону негатива. Всего за 12 месяцев прошлого года зарегистрировано 3.917 автоаварий - на **1,5%** больше, чем в 2011 году. Число погибших по сравнению с 2011 годом выросло на **7%**.

Поэтому следующий вопрос к населению был о причинах ДТП: *«****Какие причины, на ваш взгляд, больше всего влияют на увеличение количества ДТП в Воронеже?»***

Основная причина ДТП, по мнению населения – это **непрофессионализм водителей** и **незнание правил дорожного движения** (**36%**). На втором месте – **разбитые дороги** (**29%**), на третьем - **перегруженность улиц автомобилями** (**21%**). И как довесок на четвертом месте – целая обойма «человеческого фактора»: **хамство и наглость водителей** (**20%**), **несоблюдение правил на дорогах** (**19%**), **пьянство за рулем** (**19%**) и **отсутствие культуры как у водителей, так у пешеходов** (**17%**). Меньше всего **претензий – к работникам ГАИ** (**8%)** и **недостатку дорожной инфраструктуры:** пешеходных переходов, светофоров и пр. (**7%**).

Безусловно, интересно проследить, как менялись с течением времени причины, влияющие на увеличение аварийности на улицах Воронежа.

***Какие причины, на Ваш взгляд, больше всего влияют на увеличение количества ДТП в Воронеже?***

Если в 2006 году главной причиной ДТП были, по мнению населения, **разбитые дороги** (**72%**), то в 2011 году общий уровень культуры на дорогах вышел на первое место (**43%**). А в 2013 году лидирует уже **непрофессионализм и неопытность водителей** (**36%**). Заметим, что претензии к компетентности водителей повышаются с каждым годом, в то время как претензии к разбитым дорогам снижаются. То есть, так называемый, человеческий фактор вышел на первое место. Одна из двух вечных российских бед («дураки» и «дороги») попеременно доминируют одна над другой.

В 2012 году на автомобильных дорогах и улицах населенных пунктов области зарегистрировано 3920 ДТП. В них погибли 615 человек и более 4.7 тыс. человек получили ранения. Из всех ДТП более 80 процентов произошло по вине водителей личного транспорта. 3534 дорожно-транспортных происшествий произошли из-за нарушения водителями правил дорожного движения. Число ДТП по причине нарушения правил дорожного движения выросло по сравнению с показателем 2011 года на **2,0%**, число погибших возросло на **11,6%.**

Вопрос об ужесточении наказаний для водителей, нарушающих правила дорожного движения, достаточно злободневный. Штрафы для водителей растут, хотя ещё десять лет назад они были минимальными. Уникальность отечественного законодательства в том, что по закону в России есть две разные минимальные зарплаты. Одна – собственно зарплата, которая, например, в 2004 году составляла 600 рублей, а в 2013 году подросла до 5 205 рублей. А есть «минимальный размер оплаты труда для оплаты штрафов». Он, в отличие от «зарплатного МРОТ» долгое время оставался на одном уровне и составлял 100 рублей. Поэтому «мелкие» штрафы в России в 2004 году кружились вокруг отсетки 50 рублей. По результатам опросов ИОМ «Квалитас», в 2004 году большинство воронежцев (67%) выступали за повышение уровня штрафов для водителей. Против повышения штрафов высказались тогда **22%** опрошенных. Причем была парадоксальная ситуация: чем беднее горожане, тем чаще они настаивали на ужесточении штрафа, а чем богаче (казалось бы, могут заплатить), тем решительнее они выступали «против».

Штрафы для водителей в России были настолько мизерные, что "не осуществляли превентивную функцию и не стимулировали предупреждение правонарушений и правомерное поведение". Именно так обосновал своё обращение в парламент республики мэр Петрозаводска Виктор Масляков, требуя увеличить вдвое штрафы для пьяных водителей, по вине которых совершается каждое пятое ДТП.

В 2004 году в России за управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения налагался штраф от 1000 до 2000 рублей и могли отобрать права на один год. ГосДума тогда отклонила поправку, предусматривающую лишение водительских прав до 2 лет за вождение автомобиля в нетрезвом состоянии. "Лучше арест на 40 суток - посидит в Бутырке и больше не будет ездить пьяным, а отбирая права, мы лишаем человека его профессиональной деятельности, - вступился за водителей В.В.Жириновский. "Мы же врачей не лишаем их врачебной практики, хотя **70%** диагнозов после смерти больного не подтверждается", - так аргументировал лидер ЛДПР свою инициативу.

Но время шло и штрафы ужесточались. В 2012 году за управление автомобилем в нетрезвом виде водителей лишали прав на 1.5-2 года, а с 1 сентября 2013 годы срок лишения прав увеличился до 3 лет, кроме того нарушителя обязали выплачивать штраф в сумме 50 000 рублей.

За последний год штрафы выросли многократно. Например, за передачу руля человеку, у которого нет документов на управление машиной, в 2012 году владелец машины выплачивал 100 рублей штрафа или отделывался предупреждением, а с 1 сентября 2013 года обязан выплатить штраф в размере 3000 рублей. То есть сумма штрафа выросла в 30 раз! Если же водитель забыл свои права дома, то ему теперь грозит штраф до 15000 рублей (в 2012 году – 2500 руб.). А если владелец автомобиля передал свою машину лицу заведомо не имеющему права управления транспортным средством или же лишенному такого права, сумма штрафа составит 30 000 рублей (в 2012 году – 2500 рублей). Перевозка детей без детских кресел в 2012 году могла обернуться штрафом в размере 500 рублей, а в 2013 году эта сумма увеличилась до 3000 рублей.

Санкции к провинившимся водителям ужесточаются, но число нарушений правил дорожного движения и число ДТП пока не становится меньше. Возможно, помимо ужесточения штрафных санкций, следует разрабатывать комплексные меры для уменьшения непрофессионализма водителей и обеспечения безопасности на дорогах.