**Сколько стоит обучение вождению? Миф и реальность!**

 **У любого товара или услуги есть рыночная цена, которая зависит от ряда факторов: себестоимости, соотношения спроса и предложения, рыночной конъюнктуры и так далее. Но в ряде случаев государство выступает в роли регулятора, устанавливая минимальную цену на тот или иной продукт или сервис.**

 Например, существует минимальная цена бутылки водки. И если кто-то предлагает алкоголь по цене, которая ниже установленной законодателем планки, это – «тревожный звонок» для потребителя: возможно, тут что-то не так? И это правильно: достаточно вспомнить случаи отравлений некачественным алкоголем в разных регионах России. Получается, что о потребителях алкоголя мы беспокоимся. А вот об участниках дорожного движения – нет. На обучение в автошколах минимальной цены не существует. А ведь водитель-недоучка опасен и для себя, и для своих пассажиров, и для других участников дорожного движения.

 Посчитать минимально возможную стоимость подготовки водителя самой популярной категории «В» несложно, если знать основные статьи расходов.

 Давайте посчитаем, что называется, по минимуму. **Объём программы, соответствующей стандартам Минобрнауки и согласованной с ГИБДД, предполагает 136 часов теории и 56 часов вождения**. Средний размер учебной группы при этом составляет 20 человек. При зарплате преподавателя теории в 12,8 тысяч рублей стоимость обучения ПДД каждого ученика составит чуть больше 1200 рублей. При зарплате инструктора по вождению в 16 тысяч рублей его занятия с каждым курсантом будут стоить около 6 тысяч  рублей.  Зарплата с начислениями составляет 8700 руб.

 Следующая статья расходов – ГСМ. По самым скромным подсчётам, расход бензина марки А-92 на маршруте в 20 км за час составит 11,6 литра, что обойдётся в 6,1 тысяч рублей. Получается, что вместе с зарплатой преподавателей сумма расходов составляет около 14,8 тысяч. А ведь ещё нужно оплачивать коммунальные услуги, проводить техобслуживание и ремонт учебных автомобилей, платить транспортный и земельный налоги и закладывать в конечную стоимость хотя бы скромные 5% рентабельность, при которой до вычета налога УСНО общая калькуляция «потянет» почти на 25 тысяч рублей.

 Требования к учебным программам для всех автошкол одинаковые, а значит, их прямые затраты на обучение будут сопоставимыми. Хорошо, давайте поверим в чудеса оптимизации, в разумную экономию на работе административно-управленческого и технического персонала, в инструкторов-бессребреников, которые дают водителям отличную подготовку и при этом готовы работать за зарплату меньше вышеупомянутой. Такой высший пилотаж экономии теоретически позволяет снизить стоимость обучения примерно до 20 тысяч рублей.

 На практике же на рынке соответствующих услуг можно найти предложения автошкол по 14 тыс. рублей! Откуда такая цена? Специальное сезонное предложение» рекламная акция, направленная на привлечение клиентов? Демпинг с целью вытеснить конкурентов?

 Отнюдь. Такая цена сохраняется на протяжении многих лет. Закономерно возникает вопрос: За счет какого источника финансирования происходит такое.? Неужели эти предприниматели систематически работают себе в убыток? Верится с трудом. Значит, они нашли другие способы экономии. Скажем, себестоимость подготовки можно существенно удешевить, если часть заложенных в программу учебных часов провести только «на бумаге». Особенно выгодно получается, если урезать количество учебных занятий: сэкономите и на зарплате, и на бензине. Результат не замедлит себя ждать. Ищите его в сводках ДТП.

 Объяснить низкую цену экспресс-обучением для тех, кто уже умеет водить и пришёл только за корочкой, тоже нельзя. С 2014 года ГИБДД не принимает экзамены у самоучек. Допуск к экзамену получают только те, кто освоил теорию и практику в лицензированной автошколе. Но вот беда: качество обучения в автошколе потребитель её услуг осознает только на этапе сдачи экзамена. К этому времени курсант уже оплатит обучение по привлекательной цене.

 **Никто не против свободной конкуренции на рынке услуг. Но поскольку «невидимая рука рынка» вступает в противоречие с реальной практикой соблюдения требований к подготовке водителей, государству, на наш взгляд, следует обратить внимание на эту проблему.**Для Белгородской области целесообразным было бы ввести минимально допустимую цену на обучение в автошколе в размере 20 тысяч рублей. Начиная с этой планки, у автошкол появляется возможность организовать более-менее полноценное обучение.

 Конечно, существует риск, что недобросовестные бизнесмены просто увеличат ценник, ничего более не изменив. Но тогда они потеряют свое единственное конкурентное преимущество – демпинговую цену – и будут вынуждены либо уйти с рынка, либо подтянут качество, чтобы не потерять клиентов.

*Александр Ахтырский,*

*председатель регионального отделения ДОСААФ России*