

УДК 378:147.004

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН****¹Журымбаев С.Г., ²Самашова Г.Е.***¹Казахстанский государственный университет имени Е.А. Букетова, Караганда,
e-mail: sakura3874@mail.ru;**²Казахстанский государственный технический университет, Караганда,
e-mail: gsamash74@mail.ru*

В данной статье авторы рассматривают вопросы подготовки водителей транспортных средств в Республике Казахстан. Состояние сферы подготовки водителей является наиболее актуальной, которое на данный момент не отвечает современным требованиям обеспечения безопасности на дорогах. От уровня подготовки водителей транспортных средств зависит аварийность на автомобильных дорогах.

Ключевые слова: водитель, подготовка водителей, обеспечение безопасности на дорогах, травматизм

IMPROVING TRAINING DRIVERS OF VEHICLES IN KAZAKHSTAN**¹Kurymbaev S.G., ²Samashova G.E.***¹Karagandinsky State University named after E.A. Buketova, Karaganda, e-mail: sakura3874@mail.ru;**²Karagandinsky State Technical University, Karaganda, e-mail: gsamash74@mail.ru*

In this article the authors examine the issues for drivers of vehicles in the Republic of Kazakhstan. State sphere drivers training is the most urgent, which currently does not meet modern requirements of road safety. The level of training of drivers of vehicles depends on accidents on the roads.

Keywords: the driver, driver training, road safety, injuries

Проблема повышения качества образования становится наиболее актуальной в связи с вхождением Республики Казахстан в единое мировое образовательное пространство, где востребованным оказывается специалист, квалифицированный в ряде областей, постоянно занимающийся самообразованием. Принятая в 2004 году «Государственная программа развития образования в Республике Казахстан на 2005–2010 годы» определила государственную образовательную политику на ближайшее пятилетие, выдвигая главную цель – развитие системы образования, ориентированно на результат [1].

Экономические и социальные преобразования в современном Казахстане требуют от системы профессионального образования определения основных направлений развития и механизмов адаптации или модернизации в современных социально-экономических условиях, дающих новое видение роли образования в государственной политике. Возрастает необходимость ее научного и нормативно-правового сопровождения, конструктивного использования казахстанского, российского и зарубежного опыта, учета общемировых тенденций развития экономики и человеческих ресурсов [2].

Высокий уровень дорожно-транспортных происшествий (ДТП) свидетельствует о том, что в период перехода к рыночным

отношениям среди населения снизилась дисциплина, притупилось чувство взаимной ответственности между участниками дорожного движения, уменьшилось внимание к обучению Правилам дорожного движения. Как следствие общей низкой культуры поведения на дорогах – большие человеческие и материальные потери Республики Казахстан в последнее время [2].

Цель исследования: рассмотреть основные проблемы подготовки водителей транспортных средств.

Методы исследования: обобщение теоретического материала, связанного с состоянием сферы подготовки водителей, которое на данный момент не отвечает современным требованиям обеспечения безопасности на дорогах.

Профессиональная деятельность требует от специалиста не только глубоких теоретических знаний, но и необходимой специальной подготовки. Поэтому подготовка высококвалифицированных специалистов, способных быстро приспосабливаться к новым условиям труда, обладающих высоким профессионализмом, конкурентоспособностью, является одной из актуальных проблем современного образования.

Травматизм на дорогах уже не одно десятилетие называют «эпидемией» и, несмотря на принимаемые меры, эта эпидемия

набирает всё большие обороты. По оценкам экспертов ООН, которые представлены в Глобальном плане ООН по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, «...к 2020 году ДТП в качестве причин смертности обгонят такие болезни, как инсульт и СПИД». По их прогнозам «...при отсутствии незамедлительных и действенных шагов дорожно-транспортный травматизм станет пятой ведущей причиной смерти (населения всех возрастов) в мире, ежегодно уносящей 2,4 миллиона человеческих жизней» [3].

Казахстан не является исключением в этой печальной статистике. Комитет дорожной полиции МВД Республики Казахстан опубликовал полную статистику ДТП в 2012 году, из которой следует, что по сравнению с 2011 годом дороги стали опасней, общее количество аварий выросло на 17,9%. Всего на дорогах республики в 2012 году было зарегистрировано 14 168 происшествий, в которых погибли 3 022 человека и 17 488 получили ранения. Погибших и раненых тоже стало больше – на 11,6% и на 24,9% соответственно [3].

Главными причинами аварий на дорогах остаются водители. Превышение скорости привело к 23,4% всех ДТП. На втором месте (9,2%) выезд на встречную полосу, далее следует нарушение правил проезда пешеходных переходов (7,9%) и правил проезда перекрестков (7,9%). С каждым годом растёт количество ДТП по вине водителей, стаж управления транспортными средствами которых составляет до одного года.

Причин такого кризисного состояния дорожного движения много, среди них происходящая массовая автомобилизация населения, несоответствие параметров дорог уровню загруженности, плохое качество дорожного покрытия и ремонта дорог, техническое оснащение и так далее. Решать проблемы необходимо комплексно, это «принятие дополнительных мер по адаптации общества к современным требованиям обеспечения безопасности дорожного движения, учитывающих международные правовые документы и рекомендации, передовой опыт применения инновационных технологий, финансовых механизмов и управленческих решений в данной сфере» [5].

Среди основных проблем наиболее актуальной является состояние сферы подготовки водителей, которое на данный момент не отвечает современным требованиям обеспечения безопасности на дорогах. От

знаний, умений, навыков, опыта водителя, которые позволяют оценивать дорожные ситуации, принимать правильные решения, уметь быть ответственным, зависят жизни всех участников дорожного движения.

Подобные требования выдвинуты и в Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года, в которой говорится, что «при формировании кадрового потенциала отрасли автомобильного транспорта необходимо совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров» [6].

Участники четвертого международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», представляющие органы государственной власти, международные организации, общественные объединения, образовательные и научно-исследовательские учреждения, предприятия транспортной отрасли и дорожного хозяйства, профессиональные ассоциации, средства массовой информации государств-участников Содружества Независимых Государств, который состоялся 27–28 сентября 2012 г. в г. Санкт-Петербурге, рекомендовали государствам-участникам СНГ разработать и утвердить профессиональные стандарты подготовки водителей по всем типам транспортных средств, а также требования к учебным организациям, осуществляющим такую подготовку [5].

Отвечая на вопросы депутатов Мажилиса парламента о том, что МВД намерено сделать, чтобы повысить качество подготовки водителей, заместитель министра внутренних дел Ерлик Кененбаев отметил: «Порядка более 900 у нас автошкол, которые готовят нам водителей, и качество подготовки этих водителей, мы считаем, не соответствует тем стандартам, требованиям, которые предъявляются. Конечно, мы не можем контролировать учебный процесс, но в данное время наши представители будут принимать участие при приеме экзаменов и при получении водительского удостоверения. Мы будем жестко отсеивать тех водителей, которые не будут соответствовать предъявляемым требованиям к знаниям правил дорожного движения, практике вождения и так далее» [7].

Во всех нормативных документах, положениях, рекомендациях озвучены основные проблемы подготовки водителей:

- отсутствие адекватной нормативной базы;
- содержательная часть обучения только частично определена документально;
- система приема экзаменов;

– отсутствие системы контроля за квалификацией водителя после того, как он получил водительское удостоверение;

– отсутствие какого-либо органа по координации действий всех участников системы подготовки водителей.

Понимание того, что закладка фундамента основ профессионализма водителя должна проходить именно на этапе подготовки водителей, выявило ещё одну значимую проблему – это подготовка педагогических кадров для системы подготовки водителей, так как эффективность учебного процесса зависит не только от продолжительности обучения, но и во многом от квалификации преподавательского состава. Успех достижения цели обучения зависит не только от того, что усваивается (содержание обучения), но и от того, как усваивается: индивидуально или коллективно, с опорой на внимание, восприятие, память или на весь личностный потенциал человека, с помощью репродуктивных или активных методов обучения. К сожалению, преподаватели-инструкторы и не слышали о таких основных понятиях, как метод, форма обучения, обучение, активность обучаемых и активные методы обучения. Трудно добиться существенного повышения качества подготовки водителей без повышения качества подготовки самих преподавателей.

В Республике Казахстан полностью отсутствует какая-либо система подготовки или переподготовки педагогических кадров для нужд автошкол, нет и единых квалификационных требований, при приёме инструктора на работу, нет не только гарантии, но и какой-либо уверенности, что он сам хороший водитель и главное – умеет этому учить.

Квалификационные требования к деятельности по подготовке, переподготовке водителей транспортных средств, утвержденные постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 марта 2012 года № 321 включают наличие [8]:

- 1) стенда учебной документации;
- 2) учебного плана и тематического плана по предметам типовой программы;
- 3) программы обучения, разработанной на основании типовых программ, утвержденных организациями;
- 4) расписания занятий;
- 5) графика вождения;
- 6) схемы маршрутов;
- 7) оснащенного помещения для проведения занятий – оборудование (учебное и лабораторное), обеспечивающее веде-

ние учебного процесса в соответствии с утвержденными типовыми и учебными программами подготовки и переподготовки (допускается использовать помещение и оборудование на правах аренды);

8) транспортных средств, не менее одной единицы, для каждой категории, по которой будет проводиться обучение;

9) преподавателей и мастеров производственного обучения по вождению автомобиля, которые должны иметь:

– высшее или среднетехническое образование по автомобильной специальности;

– водительское удостоверение той категории, по которой они будут проводить обучение;

– водительский стаж не менее пяти лет;

10) фонда актуализированных нормативных документов по вопросам подготовки, переподготовки водителей.

Таким образом, вопрос профессионализма преподавателей и мастеров производственного обучения по вождению автомобиля остаётся нерешённым.

Для сравнения: квалификационные требования инструктора-преподавателя в Германии включают:

– среднее техническое образование;

– водительское удостоверение категорий А, В, С, СЕ;

– отсутствие медицинских противопоказаний;

– моральная устойчивость (отсутствие судимости, грубых нарушений ПДД);

Инструктор-преподаватель проходит обучение, продолжительность которого составляет 700 часов. Сдаёт экзамены:

– письменный экзамен – 60 минут,

– устный экзамен – 30 минут,

– практическое вождение – 60 минут.

К самостоятельной работе в качестве инструктора-преподавателя (право получения лицензии) допускаются лица, имеющие опыт работы не менее 5 месяцев в автошколе. Один раз в два-четыре года он обязан пройти повышение квалификации.

В Германии процедура оценки качества знаний преподавателей при допуске к самостоятельной работе осуществляется комиссией, состоящей из юриста, механика, педагога, автоинструктора, представителя надзорного органа. При этом с первого раза экзамен сдают только 40% будущих преподавателей, по результатам пересдач – ещё 30%, а оставшиеся 30% – вообще не допускаются к самостоятельной преподавательской деятельности [9].

Приведенные данные показывают большую разницу требований к подготовке пре-

подавателей. Перед преподавателями на курсах подготовки и в автошколах встает много новых проблем: выражение целей образования на языке профессиональных задач, структуризация учебных планов, обучение слушателей операциям мышления, методологии системного подхода, применение компьютерных программ, переход к новым дидактическим системам. Это огромная и напряженная работа.

К недостаткам, снижающим эффективность учебного процесса, необходимо отнести:

- отсутствие нового методологического подхода к обучению;
- низкий уровень квалификационных требований к профессиональной подготовке преподавателей теоретического курса и мастеров производственного обучения (инструкторов);
- снижение затрат на содержание квалифицированных специалистов, лишь часть преподавателей автошкол имеют профильное образование;
- старение и вытеснение опытных преподавательских кадров молодыми, не имеющими специальной подготовки;
- неумение преподавательского состава пользоваться новейшими наглядными пособиями, техническими средствами обучения;
- неумение мастеров производственного обучения (инструкторов) методически правильно строить занятия по практическому вождению.

Поэтому очень важно, чтобы преподаватель хорошо знал предмет, владел разнообразными методическими средствами и приемами, имел основные психолого-педагогические знания, научился строить взаимоотношения со слушателями, которые имеют разный возраст и уровень знаний.

Для подготовки профессиональных преподавателей и мастеров производственного обучения вождению в сфере подготовки водителей автотранспортных средств необходимы более четкая регламентация квалификационных требований и организация курсов повышения квалификации, где преподавателей знакомят бы с современными достижениями в области педагогических и информационных технологий, с психофизиологическими аспектами подготовки водителей.

Такие курсы повышения квалификации функционируют в России, Республике Беларусь, Украине, их единицы по сравнению с количеством автошкол и курсов по подготовке водителей. Ситуация в дорожном

движении требует создания таких курсов и в Республике Казахстан. Трудно добиться эффективного повышения качества подготовки водителей без повышения качества подготовки самих преподавателей, поэтому преподаватели и мастера производственного обучения, не имеющие педагогического образования, и лица, вновь поступившие на работу, должны в обязательном порядке проходить обучение по программе повышения квалификации, связанной с педагогическими основами деятельности преподавателя (мастера) по подготовке водителей транспортных средств.

В Казахстане проблема подготовки и переподготовки водителей стоит очень остро. На первый план выдвигается задача приобретения водительского удостоверения. На курсах водителей учат только управлять транспортным средством, поэтому у начинающих водителей отсутствуют необходимые практические знания, умения и навыки [10].

Задачей переподготовки водителей считается повышение их профессионализма, то есть водительского мастерства. В настоящее время пока еще нет даже лишь приближенного единого для всех людей и условий критерия соответствия всем требованиям эффективного и безопасного вождения. Существует необходимость понятия водительского мастерства или водительской непригодности.

Водитель – это участник дорожного движения, он является основным и наиболее сложным элементом в системе организации безопасности дорожного движения. Несмотря на то что опытному, квалифицированному, находящемуся в хорошем физическом состоянии водителю удаётся нередко избежать дорожно-транспортных происшествий даже в чрезвычайных обстоятельствах при крайне неблагоприятных дорожных условиях, всё ещё до 90% всех происшествий совершается по вине водителей или пешеходов. Связано это с подготовкой и квалификацией участников дорожного движения, с их умением действовать в критических ситуациях, которые в значительной мере зависят от индивидуальных физических, моральных и психологических особенностей [11].

Опыт ведущих стран мира показывает, что существенное влияние на снижение уровня аварийности оказывают [12]:

- совершенствование законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и правоприменительной деятельности дорожной полиции;

- развитие дорожной сети, совершенствование дорожных покрытий, внедрение современных методов регулирования дорожного движения;

- улучшение технического состояния и конструкций АТС;

- совершенствование служб по оказанию медицинской помощи пострадавшим;

- совершенствование образовательного процесса.

Все перечисленные факторы функционирования дорожного движения в большей степени зависят от уровня подготовки, переподготовки и квалификации водительского персонала, понимания ими всех составляющих безопасности организации дорожного движения. Недостаточные теоретические знания и ограниченная практика езды при обучении водителей не способствуют разрешению проблем аварийности на транспорте.

Поэтому необходимо менять учебно-производственный процесс подготовки и переподготовки водителей транспортных средств до инженеров-транспортников, проводить работу по подготовке принципиально новых учебно-методических материалов, которые будут предназначаться не только для водителей, но и для других участников транспортного процесса: экспедиторов, диспетчеров, механиков, юристов транспортного профиля и других специалистов.

Список литературы

1. Государственная программа развития образования в Республике Казахстан на 2005–2010 годы // Индустриальная Караганда. – 2004, октябрь. – 21. – (№ 99–100). – С. 5–10.

2. Курымбаев С.Г. Современные требования к уровню подготовки водителей // Вестник Карагандинского университета. – 2008. – № 3 (51). – С. 91–96.

3. Международный Форум «Безопасность на дорогах. Обязательный технический осмотр – ради безопасности жизни» 6–7 декабря 2012 года – АСТАНА, 7 дек. ИА Новости-Казахстан: <http://newskaz.ru/society/20121207/4419190.htm>.

4. Курымбаев С.Г. Теоретическая модель подготовки бакалавра транспорта к использованию информационных технологий. Вестник Казахского национального университета. Серия «Педагогические науки». – 2010. – № 2–3 (30–31). – С. 40–49.

5. Четвертый международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». 27–28 сентября 2012 года – Санкт-Петербург, Межпарламентская Ассамблея государств – участников СНГ и Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации: <http://www.road-safety.ru/fourth/statistics/>.

6. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года. Указ Президента Республики Казахстан от

11 апреля 2006 г. № 86. Казахстанская правда от 13 апреля 2006 г. № 87 (25058).

7. Tengrinews. kz. | Общество. Интервью заместителя министра внутренних дел Ерлик Кененбаев. 12 февраля 2013 г.

8. Правила подготовки водителей транспортных средств. Утверждены постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 марта 2012 г. № 321.

9. Эльвик Р. Справочник по безопасности дорожного движения / Р. Эльвик, А. Боргер. – Копенгаген, 1996. – 646 с.

10. М.М. Бекмагамбетов Автомобильный транспорт Казахстана, этапы становления и развития. – Алматы: Print-S. – 2003. – 247 с.

11. Дымерский В.Я., Костин А.А. Технические средства обучения водителей автомобилей: учеб. пособие для учащихся техникумов. – М.: Высш. школа, 1982. – 279 с.

12. Курымбаев С.Г. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан / Materiály IV mezinárodní vědecko-praktická conference «Evropská věda XXI století – 2008», 2008. – Dil 16. Technické vědy. Moderní informační technologie: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o. – С. 10–11.

References

1. Gosudarstvennaja programma razvitiya obrazovaniya v Respublike Kazahstan na 2005–2010 gody // Industrialnaja Karaganda. 2004, oktjabr. 21. (no. 99–100). pp. 5–10.

2. Kurymbaev S.G. Sovremennye trebovaniya k urovnyu podgotovki voditelej // Vestnik Karagandinskogo universiteta. 2008. no. 3 (51). pp. 91–96.

3. Mezhdunarodnyj Forum «Bezopasnost na dorogah. Objazatelnyj tehničeskij osmotr radi bezopasnosti zhizni» 6–7 dekabrja 2012 goda ASTANA, 7 dek. IA Novosti-Kazahstan: <http://newskaz.ru/society/20121207/4419190.htm>.

4. Kurymbaev S.G. Teoreticheskaja model podgotovki bakalavra transporta k ispolzovaniju informacionnyh tehnologij. Vestnik Kazahskogo nacionalnogo universiteta. Serija «Pedagogičeskije nauki». 2010. no. 2–3 (30–31). pp. 40–49.

5. Chetvertyj mezhdunarodnyj kongress «Bezopasnost na dorogah radi bezopasnosti zhizni». 27–28 sentjabrja 2012 goda Sankt-Peterburg, Mezhparylamentskaja Assambleja gosudarstv uchastnikov SNG i Sovet Federacii Federalnogo Sobranija Rossijskoj Federacii: <http://www.road-safety.ru/fourth/statistics/>.

6. O Transportnoj strategii Respubliki Kazahstan do 2015 goda. Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 11 aprelya 2006 g. no. 86. Kazahstanskaja pravda ot 13 aprelya 2006 g. no. 87 (25058).

7. Tengrinews. kz. | Obshhestvo. Intervju zamestitelja ministra vnutrennih del Erlik Kenenbaev. 12 fevralja 2013 g.

8. Pravila podgotovki voditelej transportnyh sredstv. Utverzhdeny postanovleniem Pravitelstva Respubliki Kazahstan ot 12 marta 2012 g. no. 321.

9. Jelvik R. Spravochnik po bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija / R. Jelvik, A. Borger. Kopenagagen, 1996. 646 p.

10. M.M. Bekmagambetov Avtomobilnyj transport Kazahstana, jetapy stanovlenija i razvitija. Almaty: Print-S. 2003. 247 p.

11. Dymerskij V.Ja., Kostin A.A. Tehničeskije sredstva obuchenija voditelej avtomobilej: ucheb. posobie dlja uchashhsja tehnikumov. M.: Vyssh. shkola, 1982. 279 p.

12. Kurymbaev S.G. Problemy obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija v Respublike Kazahstan / Materiály IV mezinárodní vědecko-praktická conference «Evropská věda XXI století 2008», 2008. Dil 16. Technické vědy. Moderní informační technologie: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o. pp. 10–11.