

УДК 37.014.53"197/198"

В. Б. Сопіга,
аспірант
(Тернопільський національний
педагогічний університет ім. В. Гнатюка)

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ПІДГОТОВКИ ВЧИТЕЛІВ АВТОСПРАВИ ЗАГАЛЬНООСВІТНЬОЇ ШКОЛИ В 1970–1990 РОКАХ

Прогрес держави значною мірою залежить від компетентностей фахівців різних галузей. Кількісні та якісні показники перевезень вантажів та пасажирів залежать від низки чинників, у тому числі від рівня підготовки водіїв.

Загальновідомо, що для навчання майбутніх шоферів необхідно, щоб учителі автосправи мали високий рівень професійної компетентності.

Для вибору оптимальної методики та змісту підготовки сучасних педагогів доцільно здійснити історичний екскурс, зокрема, проаналізувати соціально-економічні фактори, які впливають на підготовку вчителів автосправи.

Окремі аспекти історико-педагогічного аналізу викладання автосправи висвітлені в працях таких науковців: А. Педорич, М. Корець, М. Пшеничний, І. Шиманович та ін. Зв'язок між розвитком виробництва автомобілів у світі та підготовкою вчителів трудового навчання із профілю "Автосправа" розкритий у наукових студіях А. Педорича. М. Корець дослідив проблему вивчення автосправи школярами в 70-х роках ХХ ст. у рамках науково-технічної підготовки вчителів трудового навчання. Ретроспективний аналіз окремих шкільних програм, у тому числі з "Автосправи", здійснили М. Пшеничний та Д. Крилов. У контексті дослідження політехнізації підготовки вчителів трудового навчання І. Шиманович порушила питання вивчення циклу дисциплін, пов'язаних із автосправою.

Мета статті полягає у виявленні та аналізі соціально-економічних факторів підготовки вчителів автосправи у 1970–1990 рр.

Завдання статті:

- розкрити зв'язок між використанням автомобільного транспорту та підготовкою вчителів автосправи в зазначений період;
- дослідити проблеми впровадження навчання автосправи старшокласників у загальноосвітніх школах у 1970–1990 рр.

Для пошуку оптимального змісту підготовки вчителів автосправи у зв'язку зі специфікою їхньої роботи доцільно проаналізувати такі питання, як використання автотранспорту в державі та навчання

майбутніх водіїв в умовах загальноосвітньої школи.

На початку 70-х рр. XX ст. вантажний автомобільний транспорт використовувався не завжди ефективно. Тому Постановою Ради Міністрів СРСР від 05.08.1973 р. було вирішено здійснювати подальше вдосконалення використання вантажного автотранспорту шляхом реалізації таких заходів: збільшення кількості автомобілів в автопарку, покращення організації їх використання, підвищення змінності роботи, розширення використання автомобілів у вихідні та святкові дні, скорочення простоїв, розширення централізованих перевезень вантажів. За рахунок цих дій було заплановано до 1975 р. довести загальну кількість перевезень вантажів у СРСР до 170 млн. тонн [7, с. 554–555].

З метою покращення обслуговування народного господарства автомобільним транспортом у постанові ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР від 28 жовтня 1982 р. “Про поліпшення планування і організації перевезень народногосподарських вантажів і посилення впливу господарського механізму на підвищення ефективності роботи підприємств і організацій транспорту” зазначено, що під час розробки п’ятирічних планів необхідно звертати більше уваги на курс скорочення нормативних термінів доставки вантажів [8, с. 590]. Відповідно транспорт повинен був використовуватися більш ефективно. Для цього було необхідно:

- використовувати автомобілі з кращими технічними характеристиками, зокрема, з більшою вантажопідйомністю та швидкістю руху;

- уникати простою автомобілів;

- покращувати організацію перевезень вантажів.

Щоб зрозуміти ефективність рішень керівництва СРСР щодо використання автотранспорту, проаналізуємо статистику досліджуваного періоду.

Кількість перевезень автотранспортом у 1970–1990 рр. подано в *таблиці 1*, дані для якої взяті з офіційної статистики України [11, с. 226, 234; 12, с. 5]. Динаміка транспортування наочно зображена у вигляді графіка на *рисунку 1*.

Таблиця 1

Статистичні дані про перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом на території України у 1940–1990 рр.

Рік	Перевезення вантажів, млн. тонн	Вантажооборот, млрд. т/км	Перевезення пасажирів, млн. осіб
1970	3058	41,6	5061
1975	4057	58,6	7089
1980	4392	70,1	7801
1985	4727	71,8	8077
1990	4897	79,7	8331

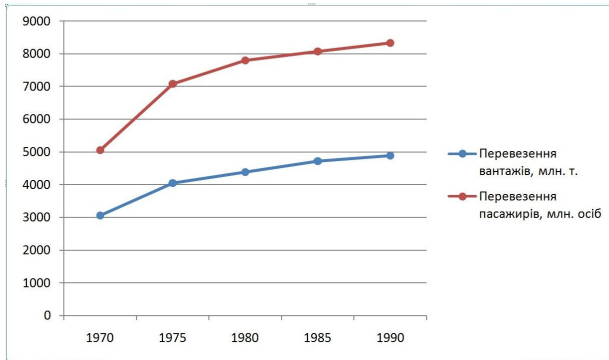


Рис. 1. Динаміка кількості перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом в Україні

У табл. 2 згруповано статистичні дані щодо змін кількості легкових автомобілів, які знаходилися в приватній власності в досліджуваній період [12, с. 89; 11, с. 238].

Таблиця 2

Статистичні дані про кількість легкових автомобілів приватної власності (1970–1990 рр.)

Рік	1970	1980	1985	1986	1987	1988	1990
Кількість автомобілів на 1000 населення, шт.	6	31	46	50	53	57	63
Зростання кількості автомобілів на 1000 населення, шт.		+25	+15	+4	+3	+4	+6

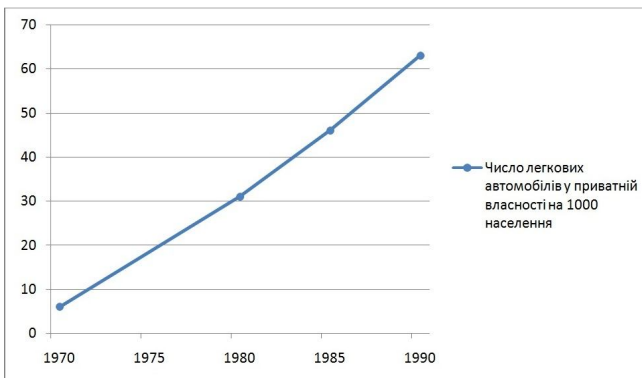


Рис. 2. Динаміка змін кількості легкових автомобілів у приватній власності населення України

На підставі наведених даних можна стверджувати, що кількість перевезень вантажів та пасажирів стрімко зростає за період 1970–1975 рр. (перевезення вантажів зросло на 32,6 %, пасажирів – 40,1 %). У наступні роки зростання продовжувалося, але динаміка росту сповільнювалася. За останні п'ять років (1985–1990 рр.) кількість перевезень вантажів збільшилася всього на 3,6 %, а пасажирів – на 3,1 %.

Проаналізовані офіційні документи дають можливість стверджувати, що протягом досліджуваного періоду в державі був курс на збільшення використання автотранспорту. Однак, оперуючи статистичними даними відзначаємо, що рішення керівництва країни були не завжди ефективними.

У зв'язку зі зростанням кількості автомобілів на початку 1970–х рр. необхідно було збільшувати кількість водіїв. Їхню підготовку здійснювали в автошколах ДОСААФ, у технічних навчальних закладах, в окремих вищих та середніх школах. Після постанови Ради Міністрів СРСР від 14 січня 1969 р. “Про навчання учнів старших класів середніх загальноосвітніх шкіл автосправи” спостерігався процес збільшення кількості закладів освіти, де відбувалося навчання автосправи старшокласників.

Вивчення автосправи (починаючи з IX класу) запланували ввести у декілька етапів. У 1969–1970 навчальному році – у 510 школах, в 1970–1971 н.р. – в 1020, в 1971–1972 н.р. – у 2030 школах СРСР [1]. При цьому на початок 1969–1970 н.р. в СРСР існувало 42,9 тис. середніх денних шкіл, на початок 1970–1971 н.р – 44,2 тис, на початок 1971–1972 н.р – 45.5 тис. (таблиця 3).

Таблиця 3

Упровадження автосправи у середніх школах СРСР

Навчальний рік	К-сть шкіл СРСР, у яких запланували вивчення автосправи, шт.	Відсоток приросту шкіл із вивченням автосправи відносно попереднього року, %	Загальна кількість середніх денних шкіл в СРСР, тис.	Відсоток шкіл із вивченням автосправи від загального числа середніх шкіл, %
1969–1970	510		42,9	1,9
1970–1971	1020	100	44,2	2,3
1971–1972	2030	98,8	45,5	4,5

У наступні роки відбувалося збільшення кількості середніх загальноосвітніх навчальних закладів, у яких вивчали автосправу. Станом на 1974 р. лише на території України 734 школи (це 19 %) були охоплені вивченням автосправи [3, с. 23].

Для навчання автосправи в школі необхідне матеріальне

(спеціалізовані навчальні класи, навчальні автомобілі, посібники тощо) та кадрове забезпечення (вчителі правил дорожнього руху, вчителі будови та експлуатації автомобіля, обслуговуючий персонал та інструктори практичного водіння). Оскільки ще не було необхідної кількості спеціально підготовлених учителів для навчання автосправи старшокласників, то забезпечення шкіл кваліфікованими кадрами становило загальнодержавну проблему.

Вирішення проблеми якісної підготовки майбутніх фахівців, у тому числі вчителів автосправи, було передбачено в офіційних документах СРСР на початку 70–х рр. XX ст., в яких зазначено [7, с. 113]:

- ввести єдину методику обліку та планування загальноосвітньої підготовки молоді для забезпечення максимального застосування всіх форм середньої освіти;
- закінчити до 1975 р. запровадження навчальних планів і програм із усіх шкільних предметів;
- розробити та опублікувати комплекти навчально-методичних посібників і підручників, що спиралися б на досягнення науки та виробництва.

До того ж, успішному впровадженню навчання автосправи старшокласників у сімдесятих роках двадцятого століття сприяли:

- перехід до всезагальної середньої освіти та відповідно збільшення контингенту учнів;
- спрямованість освіти на політехнізацію;
- організація міжшкільних навчально-виробничих комбінатів.

Відповідно до постанови Ради Міністрів СРСР № 662 від 23 серпня 1974 року “Про організацію міжшкільних навчально-виробничих комбінатів трудового навчання та професійної орієнтації населення” (МНВК) основними завданнями їх було ознайомлення учнів із трудовими процесами та змістом праці робітників на підприємстві, здійснення професійної орієнтації учнів із метою їхньої підготовки до свідомого вибору професії [6, с. 10]. У МНВК поряд із іншими напрямками трудової підготовки було організовано також вивчення старшокласниками автосправи. Це сприяло покращенню підготовки водіїв в умовах середньої загальноосвітньої школи.

У наступні роки відбувалося подальше збільшення кількості школярів, які вивчали автосправу. На території УРСР наприкінці 70–х рр. XX ст. було 775 шкіл та МНВК, в яких лише за 1979 р. навчання автосправи пройшли більше 42 тис. учнів (близько 5 тис. – на категорію “В” і 37 тис. – на категорію “С”). Водночас тільки 70 % навчальних закладів володіли необхідною матеріально-технічною базою для організації якісної підготовки водіїв [2, с. 56]. Отже, за п’ятирічний період (1974–1979 рр.) відбулося незначне збільшення

кількості шкіл та МНБК, у яких школярі проходили навчання автосправи: із 734 до 775 закладів в УРСР.

Випускники сільських шкіл, які отримали посвідчення водія, як правило, працевлаштовувалися в місцевих аграрних підприємствах. Тому для вирішення проблеми забезпечення кабінетів автосправи навчальними автомобілями, запасними частинами та іншим обладнанням школам доцільно було співпрацювати з місцевими сільськими господарствами.

Розуміючи це, у наказі Міністерства сільського господарства СРСР, всесоюзного об'єднання "Союзсільгосптехніка" Ради Міністрів СРСР, Міністерства освіти СРСР від 30 червня 1975 р. зазначено, що Міністерство сільського господарства та органи, що знаходяться під його юрисдикцією, повинні сприяти забезпеченню кадрами (інструкторами, водіями тощо) та відповідно до заявок органів народної освіти здійснювати безоплатну передачу сільським середнім загальноосвітнім школам сільськогосподарських машин, тракторів, запчастин, які не використовувалися, але були придатними для навчальних цілей [10, с. 80–81].

Поряд із матеріальним забезпеченням перед школами постала проблема безпечної організації занять із практичного водіння, оскільки мали місце факти дитячого травматизму. Так, тільки за 1975 р. у результаті порушень правил техніки безпеки в одній зі шкіл Харківської області, трактор, яким керував учень, зіткнувся з іншим трактором, що призвело до тяжкої травми школяра. У Житомирській області на залізничному переїзді навчальний автомобіль зіткнувся з пасажирським поїздом. Учениця 10 класу, яка виконувала практичне водіння, загинула, а майстер з виробничого навчання був важко травмований. За висновками Міністерства освіти такі випадки мали місце тому, що адміністрація цих шкіл допускала безконтрольність в організації практичного водіння. Зокрема, заняття проводилися за рахунок інших уроків, навчальні маршрути не узгоджувались із органами місцевих ДАІ, не виконувалися вимоги правил техніки безпеки під час організації практичного водіння [5, с. 5].

Проблема безпеки руху стосувалася не тільки учнів, які навчалися водінню, а й усіх інших школярів. Із розвитком автотранспорту проблема дитячого травматизму на дорогах країни загострювалася.

Унаслідок ДТП у 1975 р. в УРСР загинуло 625 і поранено 4159 підлітків (з вини дітей загинуло 156, поранено 1582 осіб). За шість місяців 1976 р. постраждали 1866 дітей, із них 786 (42 %) – через порушення правил дорожнього руху. Майже половина ДТП виникла через помилкові дії учнів на дорогах, неуважності до навколишньої

ситуації [4, с. 6].

За даними Міністерства освіти, у багатьох школах десятигодинну програму правил дорожнього руху виконували формально, не в усіх школах оцінювали знання учнів, часто не виставляли поточні оцінки і не проводили заліки. Методика пояснення правил дорожнього руху була неефективною. В інститутах удосконалення вчителів та у педагогічних навчальних закладах методика навчання автосправи майже не вивчалася. У багатьох школах Української республіки незадовільно організовували практичні заняття під час вивчення автомобіля і трактора. У зв'язку з цими факторами рішенням колегії Міністерства освіти УРСР 13.10.1976 було ухвалено [4, с. 6–9]:

– завідувачам обласними відділами народної освіти вжити додаткових заходів для усунення недоліків у проведенні профілактичної та виховної роботи щодо запобігання ДТП;

– керівникам шкіл посилити роботу із формування в учнів навичок поведінки на вулицях та дорогах, створити майданчики для практичного навчання правил дорожнього руху, активізувати роботу юних інспекторів.

Таким чином, непоодинокі нещасні випадки призвели до поглибленого вивчення учнями безпеки руху, здійснення профілактичної та виховної роботи серед школярів.

У зв'язку з розвитком науки та техніки необхідно було змінити підхід до трудової підготовки учнів, зокрема, старшокласників. Тому Радою Міністрів СРСР доручено Міністерству освіти СРСР та Академії педагогічних наук СРСР розробити в 1984–1985 рр. нові типові навчальні плани та програми трудового навчання школярів із більш повним урахуванням досягнень науково-технічного прогресу. До того ж, до закінчення середньої школи учні повинні опанувати певну професію та у встановленому порядку скласти кваліфікаційні екзамени. Нормативними документами було передбачено поступове введення нових програм протягом 1986–1990 рр. Також було заплановано збільшити кількість годин на трудову підготовку в X–XI класах (до 8 годин на тиждень) [9, с. 4].

Для реалізації вищезазначених вимог у СРСР ввели обов'язкову професійну підготовку. Для цього у 1986–1987 рр. розробили 20 програм з різних профілів для учнів VII–VIII (VIII–IX) класів і 139 – з конкретних професій для IX–X (X–XI) класів. Серед запропонованих профілів була автосправа, яку вивчали у VII–VIII (VIII–IX) класах. Навчання учнів професії “Водій автомобіля (категорія “B” і “C”)” здійснювали у IX–X (X–XI) класах [9, с. 90–96].

Обов'язкова професійна підготовка школярів себе не виправдала. Тому в 1988 р. її було відмінено через неефективність. Окрім скасування професійної освіти, негативний вплив на навчання

старшокласників автосправи мало напружене соціально-економічне становище країни. Зокрема, це проявилось у відмові підприємств від шефства над школами, також мали місце непоодинокі випадки закриття МНВК через недостатнє фінансування їхньої діяльності.

Оскільки для вивчення автосправи необхідні значні матеріальні затрати, то проблема фінансування підготовки водіїв загострилася у зв'язку з економічною кризою в державі. Система забезпечення коштами процесу навчання майбутніх шоферів у загальноосвітніх школах, яка існувала у попередні роки, у кінці 80-х рр. ХХ ст. стала неефективною. Питання фінансової підтримки вивчення автосправи у середніх школах залишалося відкритим.

Висновки. Здійснене дослідження дозволяє зробити такі висновки:

1. До основних соціально-економічних факторів підготовки майбутніх вчителів автосправи в 1970–1990 рр. належать: зростання кількості автотранспорту в державній та приватній власності; організація міжшкільних навчально-виробничих комбінатів у 1974 р.; збільшення кількості шкіл, де навчали автосправи старшокласників під час загальноосвітньої підготовки; введення обов'язкової професійної освіти учнів у 1984 р. та її скасування у 1988 р., економічна криза в країні наприкінці 80-х рр. ХХ ст.

2. У зв'язку зі збільшенням кількості шкіл із навчанням автосправи у 70-х роках виникла потреба у великій кількості спеціально підготовлених педагогів. Зростання автотранспорту ускладнювало дорожній рух, тому підвищувалися вимоги до підготовки водіїв, а відповідно й до вчителів автосправи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Алдешкин Н. Школьники за руль / Н. Алдешкин // За рулем. – 1969. – № 12. – С. 17

2. Зайчиков С. Н. Больше внимание изучению автодела в школах / С. Н. Зайчиков // Школа и производство. – 1981. – № 6. – С. 56–58.

3. Корець М. С. Теорія і практика технічної підготовки вчителів трудового навчання : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04 / Корець Микола Савич. – К., 2007. – 481 с.

4. Про заходи запобігання дорожньо-транспортним пригодам // Збірник наказів та інструкцій Міністерства Освіти УРСР. – 1976. – № 22. – С. 6–9.

5. Про нещасні випадки при виконанні учнями вправ з практичного водіння автомобіля або трактора // Збірник наказів та інструкцій Міністерства Освіти УРСР. – 1976. – № 2. – С. 5.

6. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам

: сб. документов / сост. К. У. Черненко и М. С. Смиртюков. – Т. 10 : октябрь 1973 г. – октябрь 1975 г. – М. : Политиздат, 1968. – 552 с.

7. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / под. общ. ред. К. У. Черненко и М. С. Смиртюкова. – Т. 13 : Апрель 1979 г. – март 1981 г. – М. : Политиздат, 1968 – 672 с.

8. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / под. общ. ред. К. М. Боголюбова и М. С. Смиртюкова. – Т. 14 : Апрель 1981 г. – март 1982 г. – М. : Политиздат 1983. – 703 с.

9. Сборник документов по трудовому и профессиональному обучению / сост. С. М. Кулешев, Ю. П. Аверичев. – М. : Просвещение, 1987. – 208 с.

10. Сборник документов по трудовому обучению / сост. Ю. П. Аверичев, С. М. Кулешев – М. : Просвещение, 1983. – 192 с.

11. Статистичний щорічник України за 2010 рік / Держ. служба статистики України ; за ред. Г. О. Осауленка. – К. : ТОВ “Август Трейд”, 2011. – 560 с.

12. Транспорт и связь СССР: статист. сб. / Госкомстат СССР. – М. : Финансы и статистика, 1990. – 239 с.