

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ НЕПРЕРЫВНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ОРЕНБУРГСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ

Любимов И.И., Якунин Н.Н., Любимова Н.В.
Оренбургский государственный университет, г. Оренбург

Современное общество переживает этап глубоких фундаментальных трансформаций, приведших к тому, что образование, знание, интеллект становятся определяющим ресурсом развития и новой экономики, и общества в целом. В этой связи в качестве определяющего направления деятельности системы образования страны в настоящее время выдвигается идея превращения российского образования в важнейший фактор обеспечения растущей конкурентоспособности России в условиях цивилизационных вызовов XXI века, что находит отражение в таких официальных документах, как Национальная доктрина образования в Российской Федерации до 2025 года (от 4 октября 2000 г. N 751), Современная модель образования, ориентированная на решение задач инновационного развития экономики (от 8 мая 2008 г. № 03- 946), Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (от 17 ноября 2008 г. N 1662-р), Прогноз научно-технологического развития Российской Федерации на долгосрочную перспективу до 2030 года. Названные документы стали базовыми для разработки и реализации Приоритетного национального проекта «Образование» (от 5 сентября 2005 г.), Национальной образовательной инициативы «Наша новая школа» (от 4 февраля 2010 г. Пр-271), Федеральной программы развития образования на 2011-2015 гг. (от 7 февраля 2011 г. N 61), Проекта Государственной программы «Развитие образования (2013-2020 гг.) и, наконец, Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» (подписанного Президентом Российской Федерации 30 декабря 2012 года, одобренного Советом Федерации 26 декабря 2012 года и принятого Государственной Думой 21 декабря 2012 года), определившими приоритетные направления совершенствования современного российского образования. Среди основных приоритетов государственной политики была выдвинута идея непрерывного образования, смысл которой заключается в обеспечении каждому человеку постоянного творческого развития на протяжении всей жизни, обновления знаний и совершенствования навыков [1].

Выпускник, закончивший ВУЗ сталкивается с тем, что то образование, которое он получил в университете не в полной мере обеспечивает его потребности при работе на предприятии. Это объясняется тем, что при осуществлении конкретного вида деятельности любой субъект рыночных отношений должен придерживаться требований того ведомства в области которого он ведёт свою деятельность. В нашем случае это Министерство транспорта РФ.

Автомобильный транспорт является областью стратегических интересов любого развитого государства, т.к. автомобильный транспорт обеспечивает достаточный грузо – пассажирооборот и мобильность. В связи с этим в обязанности

государства входит обеспечение безопасности перевозки грузов и пассажиров, как на внутренней территории, так и в международном сообщении.

В настоящее время существует три основных направления развития систем обеспечения безопасности на транспорте: обеспечение безопасности дорожного движения; обеспечение безопасности при перевозке опасных и крупногабаритных грузов; обеспечение транспортной безопасности.

Каждое из этих направлений регламентируется соответствующими нормативными, под нормативными актами и контролируется государством. В Российской Федерации это соответственно: Федеральный закон РФ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Федеральный закон РФ от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом»; Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждённые Приказом Минтранса РФ от 15.01.2014 №7; Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утверждённые Приказом Минтранса РФ от 08.08.1995 № 73; Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.); Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ); Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), подписано 01.07.1970; Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) от 19.05.1956; Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "О транспортной безопасности".

Значительно больше международных правовых актов в сфере организации дорожного движения и обеспечения его безопасности принято в Европе: Европейское соглашение о применении статьи 23 Конвенции 1949 г. о дорожном движении, касающейся размеров и веса автомашин, допускаемых к движению по некоторым дорогам Договаривающихся Сторон, от 16 сентября 1950 г.; Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию 1949 г. о дорожном движении и Протокол 1949 г. о дорожных знаках и сигналах от 16 сентября 1950 г.; Европейское соглашение относительно разметки дорог от 13 декабря 1957 г.; Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 г.) от 1 мая 1971 г.; Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) от 1 мая 1971 г.; Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах от 1 марта 1973 г.; Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), Женева, 1 апреля 1975 года (Российская Федерация не участвует); Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (ETS № 52) с Общим списком нарушений правил дорожного движения, Страсбург, 30 ноября 1964 г. (Российская Федерация не участвует); Европейская конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88), Брюссель, 3 июня 1976 г. (Российская Федерация не участвует); Рекомендации

Комитета министров Совета Европы (№6 R (87) 18 относительно упрощения уголовного правосудия от 17 сентября 1987 г. и др.

Начиная с 2002 года было выдвинуто несколько международных политических инициатив, объединивших страны, в том числе Российскую Федерацию, для поддержки совместных усилий в интересах сокращения ДТП и дорожно-транспортного травматизма: ЕКМТ (Сессия Совета Министров в Бухаресте 29-30 мая 2002 г.); Резолюция ООН 58/289 (Повышение глобальной безопасности дорожного движения); Резолюция 57-ой Всемирной ассамблеи здравоохранения (Резолюция WHA57.10 о безопасности дорожного движения и здравоохранения, 22 мая 2004 г.); Общеевропейская Программа ЕЭК ООН-ВОЗ по транспорту, окружающей среде и здоровью (THE PER); Хартия МСАТ по безопасности дорожного движения.

В настоящее время в системе ЕЭК ООН действует 18 международных соглашений и документов, касающихся прямо или косвенно вопросов обеспечения безопасности движения, стороной которых является Российская Федерация: Конвенция о дорожном движении 1968 года (т.н. Венская Конвенция 1968г.); Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года; Европейское Соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года; Европейское Соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года; Европейское Соглашение о дорожной разметке 1957 года; Протокол о дорожной разметке 1973 года, вносящий добавление к Европейскому Соглашению 1971 года, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года; Соглашение 1975 года о минимальных требованиях к выдаче и периоду действия водительских удостоверений; Соглашение 1958 года, касающееся принятия единых технических требований к колёсным транспортным средствам, оборудованию и частям, которые могут быть установлены и/или использованы на колёсных транспортных средствах, и условиях взаимного признания одобрения типа, выданных на основе этих предписаний (т.н. Женевское Соглашение 1958 года); Соглашение 1997 года, касающееся принятия единых условий периодических технических осмотров колёсных транспортных средств и взаимного признания таких осмотров (т.н. Венское Соглашение 1997 года); Соглашение 1998 года, касающееся установления глобальных технических правил для колёсных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колёсных транспортных средствах; Европейское Соглашение 1970 года (с переработкой в 1999 году), касающееся работы экипажей автомобилей, участвующих в международных автомобильных перевозках (Соглашение AETR); Конвенция 1956 года о договоре на международную перевозку грузов автомобильным транспортом в международном сообщении (Конвенция CMR); Протокол 1978 года к Конвенции 1956 года о договоре на перевозку грузов автомобильным транспортом в международном сообщении; Конвенция 1973 года о договоре на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении (Конвенция CVR); Протокол 1978 года к Конвенции 1973 года о договоре на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении; Европейское Соглашение 1957 года,

касающееся международных перевозок опасных грузов автомобильным транспортом (Соглашение ADR); Конвенция 1989 года о гражданской ответственности за ущерб, причинённый при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (Конвенция CRTD); Соглашение 1970 года о международной перевозке скоропортящихся грузов и о специальном оборудовании, используемом для таких перевозок (Соглашение АТР).

Наибольший пакет европейских правовых актов был принят на Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) 5 июня 2002 г.

Европейский Союз продолжает ужесточать правила безопасности на транспорте. С 9 мая 2006 г. вступила в силу резолюция, согласно которой водители и пассажиры всех видов машин на территории Евросоюза обязаны ездить, пристегнувшись ремнями безопасности. Эти правила распространяются на грузовики и микроавтобусы.

В 1997 г. была принята Конвенция о равной ответственности граждан Европейского Союза за нарушение правил дорожного движения. Но она фактически не действует, так как ее ратифицировали только Испания и Словакия.

Чтобы разрешить проблему неплатежей за нарушения дорожного движения, Европарламент в мае 2006 г. одобрил закон, по которому в Евросоюзе вводятся единые водительские удостоверения.

Существует достаточное количество нормативных актов регламентирующих обеспечение безопасности на транспорте в Российской Федерации и Европейском Союзе, но за частую, конкретная их реализация происходит не в полном объёме или не надлежащим образом. И этому есть ряд объяснений, одно из которых, это не достаточная интеграция систем образования Европейского Союза и Российской Федерации в рамках болонского соглашения.

Следует отметить тот факт, что в программах подготовки по направлению 23.00.00 Техника и технологии наземного транспорта, действующих в Российской Федерации, в недостаточной степени уделяется внимание вышеперечисленным вопросам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, обеспечению безопасности при перевозке опасных и крупногабаритных грузов и обеспечению транспортной безопасности. Так как изучение этих направлений разобщено по профилям и студенты, освоившие один из профилей, имеют только поверхностные представления о конкретной области знаний. Поэтому выпускникам на сегодняшний день приходится получать дополнительное образование по конкретному направлению. Данный факт в значительной степени негативно влияет на функционирование системы обеспечения безопасности на транспорте.

Оренбургская область является приграничным субъектом Российской Федерации, как и многие страны Европейского Союза, и поэтому в нашей области очень остро стоит вопрос об обеспечении транспортной безопасности, т.к. в последнее время общемировая обстановка по террористическим угрозам в значительной степени ухудшилась. Такая же тенденция наблюдается в различных странах Европейского союза граничащих с неблагоприятными, в части обеспечения дорожной и транспортной безопасности, странами.

Таким образом, назрела необходимость в интернационализации существующих, или создание новых учебных программ Российской Федерации и Европейского Союза.

Для более эффективной реализации данного направления развития непрерывного транспортного образования предполагается реализовывать интернационализированные программы дополнительного профессионального образования на базе Центра транспортных исследований Научно-технического парка Оренбургского государственного университета, который обладает достаточным потенциалом в данной предметной области.

Центр транспортных исследований создан приказом директора Научно-технического парка ОГУ от 16 марта 2016 г. № 4/16-П на базе кафедры автомобильного транспорта ОГУ и является структурным подразделением Научно-технического парка ОГУ. Центр создан для расширения основных задач и функций Научно-технического парка Оренбургского государственного университета в научно-исследовательской, экспертной, проектировочной, производственной и образовательной сферах деятельности в рамках решения вопросов нормативного функционирования рынка транспортных услуг и защите прав потребителей, обеспечению безопасности движения и соблюдению экологических норм при эксплуатации автомобильного транспорта, а также для расширения области деятельности при выполнении научно-исследовательских работ, финансируемых по договорам с предприятиями и организациями. Задачи поставленные перед Центром: участие в разработке, реализации региональных и целевых инновационных программ и проектов по вопросам нормативного функционирования рынка транспортных услуг и защите прав потребителей, обеспечения безопасности движения и соблюдения экологических норм при эксплуатации автомобильного транспорта, а также в их научно-методическом сопровождении; привлечение к активной предпринимательской деятельности профессорско-преподавательского состава, студентов и аспирантов кафедры автомобильного транспорта ОГУ, содействие реализации их идей и проектов; оказание образовательных услуг по повышению квалификации и профессиональной переподготовке специалистов по программам дополнительного профессионального образования в области нормативного функционирования рынка транспортных услуг и защиты прав потребителей, обеспечения безопасности движения и соблюдения экологических норм при эксплуатации автомобильного транспорта; организация и проведение экспертизы НИР и ОКР в сфере нормативного функционирования рынка транспортных услуг и защиты прав потребителей, обеспечения безопасности движения и соблюдения экологических норм при эксплуатации автомобильного транспорта; оказание информационно-консультационных услуг по вопросам нормативного функционирования рынка транспортных услуг и защиты прав потребителей, обеспечения безопасности движения и соблюдения экологических норм при эксплуатации автомобильного транспорта.

Сотрудниками центра в различные периоды были получены следующие научные результаты: методология многоуровневого управления техническим

состоянием автомобилей в эксплуатации, направленного на систему технической эксплуатации подвижного состава, автомобиль, агрегат, подвижные сопряжения; комплекс теоретических, методических и технических решений для управления параметрами смазочного процесса в подшипниках скольжения механических систем (автомобильных двигателей); методология нормативно-правового регулирования автотранспортной деятельности, реализованная в законах Оренбургской области от 02.03.2010 г. № 3430/792-IV-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Оренбургской области», от 04.03.2011 г. № 4326/1015-IV-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок в Оренбургской области», постановлении правительства Оренбургской области от 16.09.2010 г. № 625-п «Об утверждении правил организации транспортного обслуживания населения легковыми такси в Оренбургской области», постановлении правительства области от 01.08.2011 г. № 695-п «Порядок организации конкурсов на право заключения договоров на обеспечение перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок в Оренбургской области»; теоретические основы формирования рациональной структуры парка подвижного состава автотранспортных предприятий; концепция и методология совершенствования организации деятельности автомобильного транспорта; госбюджетная НИР, выполненная при поддержке Министерства образования и науки РФ в рамках федерального целевого проекта «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 годы на тему «Научные и инженерные основы повышения качества функционирования транспортно-технологических систем» (государственный контракт № 14.740.11.0983); участие в международном проекте Tempus № 516888-HDMCuRF «Проектирование автомобильных дорог и управление» (2011–2014 гг.); научно-исследовательская работа «Методология обеспечения качества эксплуатации автомобильного транспорта», выполняемая при финансовой поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации в рамках базовой части государственного задания на проведение (№ 1829 от 01.02.2014 г.); выполнены работы по оптимизации технико-экономических параметров садоводческих маршрутов г. Оренбурга; участие в разработке областной целевой программы «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования на территории Оренбургской области в 2009-2011 годах» [2].

В настоящее время на базе Центра транспортных исследований реализуется 10 программ дополнительного профессионального образования в области эксплуатации автомобильного транспорта, прошли обучение, повысили свою квалификацию и получили соответствующие документы об образовании более 20 специалистов автотранспортной отрасли. Центр транспортных исследований тесно сотрудничает с предприятиями и организациями транспортной отрасли Оренбургской области и Российской Федерации. Таким образом, общий объем привлечённых внебюджетных средств составил более 200000 рублей, в период с марта по декабрь 2016 года.

Список литературы

1. *Логинова Л.Г. Развитие системы управления качеством дополнительного образования детей в современных условиях России: Дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.01: М., 2004 436 с.*

2. *Центр транспортных исследований / [Электронный ресурс]. – URL: <http://transportresearch.osu.ru>.*

