

15. Блох, А. Закон Мерфи и другие причины, по которым все в жизни получается не так / А. Блох; пер. с англ. — 2-е изд. — Минск: Попурри, 2005.  
16. Кант, И. Соч.: в 6 т. / И. Кант. — М.: Мысль, 1963. — Т. 3.  
17. Форд, Г. Моя жизнь, мои достижения / Г. Форд. — М.: Финансы и статистика, 1989.  
18. Бекон, Ф. Соч.: в 2 т. / Ф. Бекон. — М.: Мысль, 1972. — Т. 2.

Статья поступила  
в редакцию 30.06. 2011 г.

**В.Я. КОЧЕРГИН, Ю.В. АЛЕКСАНДРЕНКОВ,  
С.Н. ЗЕНЬ, Л.И. ПОДГАЙСКАЯ**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ  
ПОДГОТОВКИ БЕЛОРУССКИХ ВОДИТЕЛЕЙ,  
ВЫПОЛНЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Конкурентоспособность предприятий в современных условиях развития экономики во многом определяется человеческим капиталом сотрудников. Нарращивание человеческого капитала становится приоритетной задачей, требующей адекватного представления о его текущем состоянии.

В марте — июне 2010 г. кафедрой экономической социологии БГЭУ было проведено исследование организации профессиональной подготовки белорусских водителей, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов (далее — водители-международники).

Цель исследования — изучить комплекс факторов и условий формирования профессиональной компетентности белорусских водителей-международников в системе подготовки и разработать рекомендации по совершенствованию данной системы.

Объектом исследования являлись слушатели и эксперты (руководители, преподаватели, организаторы учебного процесса) белорусских учебных центров, осуществляющих переподготовку и повышение квалификации водителей на право выполнения международных перевозок автомобильным транспортом.

В исследовании применялись следующие методы: анкетирование слушателей и экспертов, неформализованное интервью, анализ документов.

В ходе исследования проведен анализ законодательства, регулирующего профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей-международников в Республике Беларусь с целью выявления его эффективности, достаточности и соответствия международным

---

*Вячеслав Яковлевич КОЧЕРГИН, кандидат философских наук, зав. кафедрой экономической социологии Белорусского государственного экономического университета;*

*Юрий Викторович АЛЕКСАНДРЕНКОВ, кандидат социологических наук, доцент кафедры экономической социологии Белорусского государственного экономического университета;*

*Сергей Николаевич ЗЕНЬ, кандидат социологических наук, доцент кафедры политологии и права БГПУ им. М. Танка;*

*Людмила Ивановна ПОДГАЙСКАЯ, кандидат социологических наук, доцент кафедры экономической социологии Белорусского государственного экономического университета.*

стандартам. Анкетирование и интервьюирование слушателей и экспертов в организациях, занимающихся переподготовкой и повышением квалификации водителей-международников, наряду с изучением состояния учебно-методической работы, материально-технической базы, организации учебного процесса на данных предприятиях, позволили определить существующие проблемы и наметить возможные пути их решения.

В результате опроса и последующей выбраковки документов репрезентативная информация была получена по анкетам 223 слушателей и 29 экспертов.

Данные собраны по шести учебным центрам:

- «Учебный центр подготовки, повышения квалификации и переподготовки кадров «Академтранс» — 11 слушателей, 1 эксперт;
- «Курсы повышения квалификации кадров «БАМАП-ВЕДЫ» — 89 слушателей, 15 экспертов;
- «Курсы повышения квалификации кадров «БAMЭ-Экспедитор» — 60 слушателей, 11 экспертов;
- ОАО ЦАУЖ — 41 слушатель, 1 эксперт;
- «Брестский государственный учебный автомобильный комбинат» — 12 слушателей, 1 эксперт;
- УО «Могилевский автоучебный комбинат подготовки, повышения квалификации и переподготовки кадров» — 10 слушателей.

Опрошенные водители-международники по возрастному составу распределились следующим образом (рис. 1):

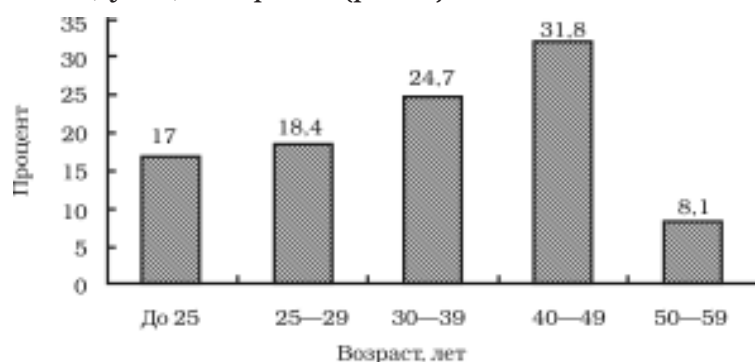


Рис. 1. Распределение опрошенных водителей по возрасту

Средний возраст опрошенных водителей соответствует 36 годам. По данным исследования, проведенного нами в 2008 г., средний возраст опрошенных водителей-международников составлял 40,5 лет.

По стажу работы в сфере транспорта опрошенные водители распределились следующим образом (рис. 2):

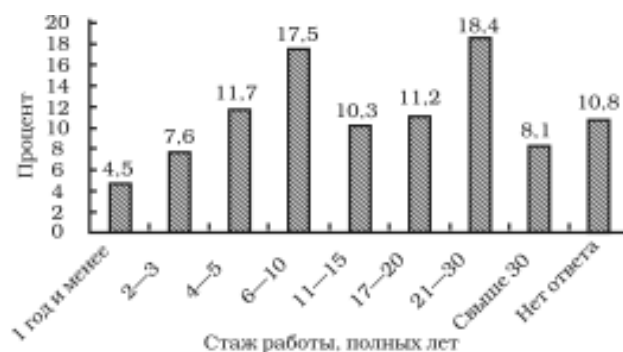


Рис. 2. Распределение опрошенных водителей по стажу работы в сфере транспорта

Средний стаж работы в сфере транспорта 14,2 года. По данным исследования 2008 г. средний стаж работы водителей в сфере транспорта составлял 18,3 года. Таким образом, сравнение двух контингентов опрошенных показывает, что состав водителей 2010 г. моложе.

По стажу работы на данном предприятии опрошенные водители распределились так (рис. 3):

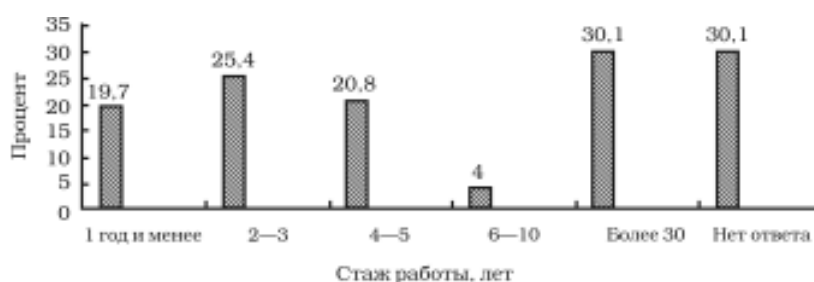


Рис. 3. Распределение опрошенных водителей по стажу работы на данном предприятии

Средний стаж работы на данном предприятии равен 11 годам. По данным исследования 2008 г. этот показатель составлял 4,8 года, что, по-видимому, свидетельствует о большей мобильности водителей в 90 — 2000-х гг. (до начала кризиса).

Уровень образования опрошенных водителей-международников представлен на рис. 4.

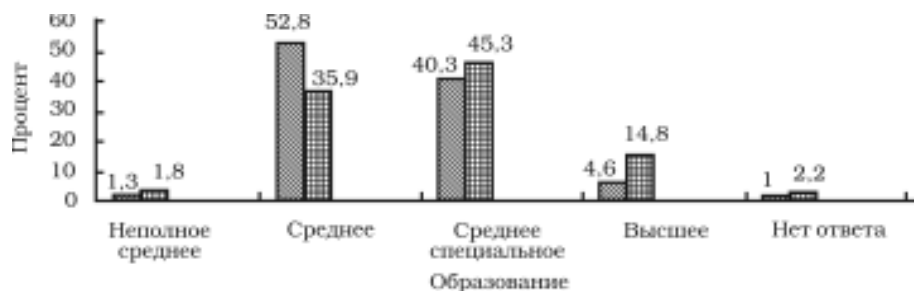


Рис. 4. Распределение опрошенных водителей по уровню образования:

■ — 2008 г.; ▨ — 2010 г.

Сравнение показывает более высокий образовательный уровень водителей-международников (слушателей) в 2010 г. Данный вывод вполне согласуется с выводом, сделанным ранее, относительно омоложения состава водителей.

Переподготовку водители проходили следующее количество раз, включая настоящий (рис. 5):

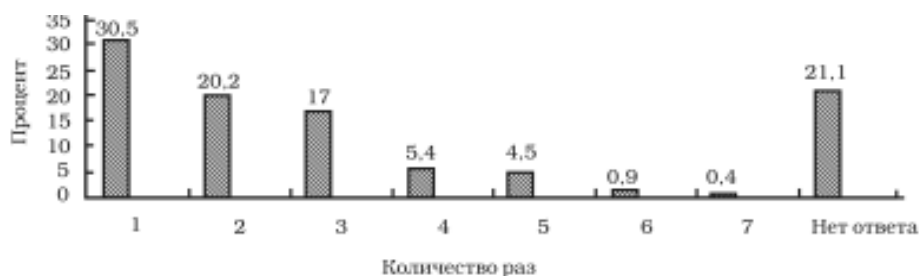


Рис. 5. Распределение опрошенных водителей по количеству пройденной переподготовки

В среднем каждый водитель проходил переподготовку 2,2 раза (условно).

По количеству предшествующих рабочих мест, где респонденты трудились водителями-международниками, до нынешнего места работы водители распределились следующим образом (рис. 6):

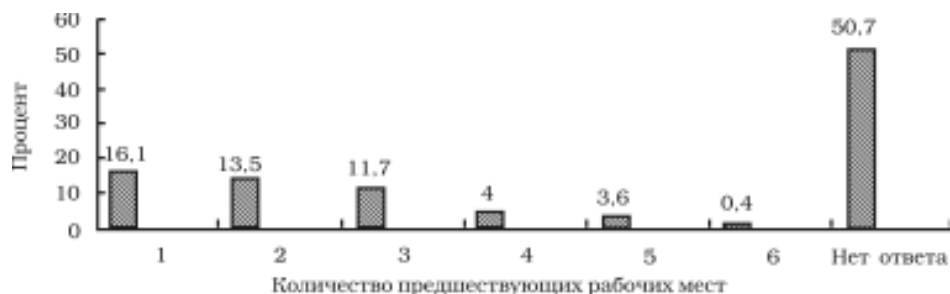


Рис. 6. Распределение опрошенных водителей по количеству предшествующих рабочих мест водителями-международниками

В среднем каждый водитель работал на 2,3 (условно) рабочих местах водителем-международником до нынешнего места работы. По данным исследования 2008 г. в среднем каждый водитель работал на 2,03 (условно) рабочих местах водителем-международником до нынешнего места работы.

Итак, водители «образца» 2008 г., несмотря на менее длительный период работы в среднем на последнем предприятии, меняли предыдущие места работы несколько реже, чем водители «образца» 2010 г.

Сравнение уровня потенциальной текучести как показателя профессиональной и организационной мобильности в 2008—2010 гг. по результатам наших исследований дает следующую картину (рис. 7):

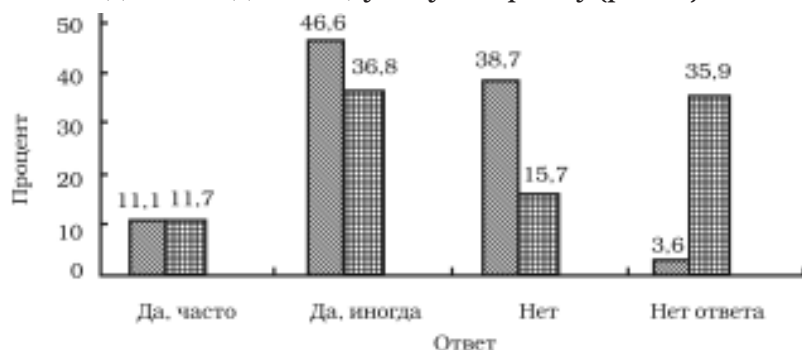


Рис. 7. Сравнительное распределение ответов респондентов на вопрос: «Возникают ли у Вас мысли о возможной смене места работы?»: ■ — 2008 г.; ▨ — 2010 г.

Обращает на себя внимание практически полное совпадение по критериально важной позиции «Да, часто», так как именно по ней оценивался в обоих исследованиях уровень потенциальной текучести. В то же время заметно различается средняя позиция «Да, иногда» и особенно данные по позиции «Нет».

В целом можно предположить, что уровень потенциальной текучести на предприятиях достиг предкризисного уровня.

В ходе исследования были опрошены эксперты — организаторы учебного процесса — для определения эффективности белорусского законодательства относительно регулирования процесса профессиональной подготовки водителей-международников.

Половина опрошенных экспертов считают, что белорусское законодательство неэффективно регулирует процесс профессиональной подготовки водителей-международников. Ответы экспертов на вопрос: «Насколько эффективно,

по Вашему мнению, законодательство Республики Беларусь регулирует процесс профессиональной подготовки водителей-международников в соответствии с требованиями времени?» распределились следующим образом, %:

10,34 — эффективно;

37,93 — скорее эффективно, чем неэффективно;

51,72 — неэффективно.

Пути улучшения законодательства большинство экспертов видят:

1) в разработке и внедрении стандартов подготовки водителей-международников, унифицированных со стандартами стран ЕС — данную позицию отметили 96,55 % опрошенных экспертов;

2) разработке и принятии правовой базы государственного финансирования системы подготовки водителей-международников — данную позицию отметили 48,28 % опрошенных экспертов.

Оценивая отношение слушателей к состоянию учебного процесса в учебных центрах, можно отметить, что подавляющая часть в целом выразили удовлетворение им. Абсолютное большинство опрошенных отметили — перед зачислением они получили достаточную информацию об условиях обучения. Однако, проследив динамику ответов слушателей в зависимости от их года обучения, можно отметить, что наблюдается различная структура удовлетворенности учебной.

В наибольшей степени удовлетворены учебной слушатели, которые проходили переподготовку четвертый и более раз, в наименьшей — проходящие подготовку первый и второй раз. Это можно объяснить тем, что слушатели первого и второго раза обучения имеют меньший опыт по сравнению со своими коллегами, проходящими переподготовку четвертый и более раз, поэтому они предъявляют большие требования к организации учебного процесса.

Можно проследить следующее ранжирование ответов об удовлетворенности учебным процессом в зависимости от стажа и частоты переподготовки. На вопросы: «Соответствует ли международным требованиям и специфике работы действующая в Республике Беларусь система подготовки водителей-международников?» и «Скорее не соответствует, чем соответствует» ответили 25 % слушателей, обучающихся первый, второй и третий раз. Слушатели, которые проходили переподготовку четвертый раз, ответили, что «Система подготовки скорее соответствует, чем не соответствует» (90 %). Количество часов, отведенных для подготовки или переподготовки «Практически не соответствует» — отметили 45,3 % слушателей, обучающихся в первый раз.

Слушатели, которые проходили обучение в четвертый раз, ответили, что количество часов, отведенных для подготовки, соответствует требованиям в полном объеме (69,2 %). Организация занятий не устраивает обучающихся в первый раз слушателей (70,5 %). Для тех, кто проходил переподготовку в четвертый раз, организация занятий приемлема практически в полном объеме (41,1 %). Учебно-методического оснащения процесса обучения практически не хватает слушателям первого года (43,1 %), а слушателям, проходящим переподготовку в четвертый раз, ее хватает в полном объеме (65,8 %). «Информация, которую получили, недостаточная, хотели бы узнать побольше» — отметили 81,7 % слушателей первичного обучения и 75,1 % слушателей, которые проходили переподготовку вторично.

Большинство экспертов отметили несоответствие международным требованиям действующей в Беларуси системы подготовки водителей (62 %). То, что материально-техническое оснащение практически не отвечает необходимому уровню, подчеркнули 69 % экспертов. В отношении структуры и содержания учебных планов эксперты придерживались мнения, что они скорее соответствуют, чем не соответствуют необходимым (72,4 %). Такое же мнение у экспертов относительно количества часов (58,6 %) и организации занятий (72,4 %).

Итак, с учетом того что современная социально-экономическая система, в которой растут объемы внешней торговли, предъявляет все более жесткие требования к квалификации водителя международных перевозок, белорусские учебные центры должны совершенствовать процесс обучения и максимально приблизить организацию обучения к мировым стандартам. Полученные результаты выявили проблемные зоны в подготовке и повышении квалификации белорусских водителей-международников:

1) все белорусские учебные центры по подготовке и повышению квалификации водителей-международников имеют разные программы обучения;

2) программы этих центров не соответствуют международным стандартам. Например, гораздо меньшее количество часов отводится темам «Социальное законодательство», «Экономное вождение», «Крепление грузов»;

3) во всех белорусских учебных центрах отсутствуют тренажеры;

4) белорусские автотранспортные предприятия (далее — АТП) не предоставляют официальный отпуск водителям для повышения квалификации.

Финансирование учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей международных перевозок, основано на принципе самостоятельной хозяйственной деятельности, осуществляется за счет средств учредителей и оплаты слушателями предоставляемых им образовательных услуг.

В целях получения экспертного мнения специалистов, руководителей, работающих в системе подготовки и переподготовки водителей-международников, с ними было проведено интервью и выявлены особенности функционирования современных белорусских учебных центров, в частности, система и проблемы их финансирования.

Как показывают результаты исследования, действующая в Республике Беларусь система подготовки водителей-международников не полностью соответствует международным требованиям и специфике данной работы. Так, 62 % опрошенных лиц, занимающих ответственные посты в функционирующих в Беларуси учебных центрах, не подтвердили такое соответствие (51,7 % ответили, что белорусская система скорее не соответствует, чем соответствует (49 — 25 %); 10,3 % показали, что она практически не соответствует (24 — 0 %) международным стандартам) (табл. 1).

**Таблица 1. Распределение ответов экспертов по степени соответствия международным требованиям и специфике работы действующей в Беларуси системы подготовки водителей-международников**

Степень соответствия	Кол-во ответов	Процент
Практически в полном объеме	4	13,8
Скорее соответствует, чем не соответствует	7	24,1
Скорее не соответствует, чем соответствует	15	51,7
Практически не соответствует	3	10,4
Итого	29	100,0

Показательно, что положительное отношение к белорусской системе подготовки водителей-международников имеют в большинстве специалисты, которые работают на данных предприятиях незначительное время. Например, полное соответствие подтвердили лица, чей стаж работы не превышает 5 лет, а на полное несоответствие международным требованиям указывают респонденты, чей стаж превышает 10 лет.

Рассмотрим основные моменты, выявленные в ходе изучения мнения экспертов.

Важнейшей проблемой современных учебных центров является сложность материального обеспечения учебного процесса, отсутствие свободных финансовых средств, позволяющих совершенствовать материально-техническую базу организаций, внедрять новейшие образовательные технологии. В рамках нашего исследования такого рода проблему обсуж-

дать напрямую с экспертами не представлялось возможным. В связи с этим исследование данного вопроса проводилось косвенными методами.

Оценка состояния и проблем финансирования учебного процесса по подготовке (переподготовке) водителей-международников косвенно отражается в полноте материально-технического оснащения учебных центров. Поэтому экспертам был задан вопрос: «Соответствует ли материально-техническое оснащение процесса обучения водителей-международников (наличие и качество автодромов, тренажеров) международным требованиям?» Как показали результаты опроса, абсолютное большинство экспертов (82,9 %) отметили наличие данной проблемы. Показательно то, что 69,0 % из них подчеркивают практически полное несоответствие имеющейся материально-технической базы учебных центров международным требованиям (табл. 2).

**Таблица 2. Распределение ответов экспертов по степени соответствия материально-технического оснащения процесса обучения водителей-международников (наличие и качество автодромов, тренажеров) международным требованиям**

Степень соответствия	Кол-во ответов	Процент
Практически в полном объеме	3	10,3
Скорее соответствует, чем не соответствует	2	6,9
Скорее не соответствует, чем соответствует	4	13,8
Практически не соответствует	20	69,0
Итого	29	100,0

Такое положение связано, на наш взгляд, не столько со сложностью самой подготовки водителей международного класса, предполагающей необходимость закупки дорогостоящих тренажеров, использование грузовой техники, автодромов, с неэффективной работой самих центров, их маркетинговой политикой, но и с недостаточным вниманием к данному вопросу со стороны государства. Именно поддержка государственных органов данной сферы позволила бы повысить конкурентоспособность учебных центров, качество оказываемых ими услуг. Это первый аспект возможного решения финансовых проблем учебных центров, ведущих подготовку и переподготовку водителей-международников.

Эту мысль поддержали специалисты, работающие в данной области. Так, в большинстве случаев (75,9 %) респонденты отметили, что финансовая поддержка образовательного процесса со стороны государственных органов будет значительно способствовать повышению эффективности учебного процесса. Скептически к роли государства отнеслись около 20 % опрошенных, из них 13,8 % отметили слабую роль государственных органов в возможности финансирования учебных центров, а 6,9 % вообще ее отрицают. Таким образом, большинство практиков отмечают острую необходимость поддержки государством их деятельности, особенно в период продолжающегося мирового экономического кризиса, когда количество автомобильных перевозок несколько снизилось в результате уменьшения торговых сделок.

Скептическое отношение определенной части экспертов относительно роли государства в повышении качества подготовки (переподготовки) водителей-международников можно объяснить их неверием в возможность таковой в ближайшее время, поскольку отсутствуют государственные программы, направленные на поддержание данной отрасли.

Данный вывод, по сути, подтвердило большинство опрошенных экспертов. Как видно из табл. 3, большинство респондентов (89,7 %) считают, что на сегодняшний день разработка и внедрение государственной программы по поддержке автомобильных перевозчиков, в том числе и финансовой, окажет серьезное влияние на повышение эффективности деятельности учебных центров, ведущих подготовку (переподготовку) водителей-международников.

**Таблица 3. Распределение ответов экспертов по степени влияния разработки и внедрения государственной программы по поддержке подготовки автомобильных грузоперевозчиков на повышение эффективности учебного процесса**

Степень влияния	Кол-во ответов	Процент
Сильно	26	89,7
Слабо	2	6,9
Не будет влиять	1	3,4
Итого	29	100,0

Вторым немаловажным аспектом рассматриваемой проблемы выступает слабая финансово-кредитная поддержка учебных центров банковской системой в Республике Беларусь. При отсутствии субсидирования со стороны государства наиболее эффективные предприятия вправе рассчитывать на доступный банковский кредит, позволяющий решить насущные проблемы организации, «раскрутиться», освоить новые направления. Однако, как отмечали эксперты, в настоящее время деятельность большинства, особенно частных, организаций слабо поддерживается банками, кредиты или недоступны, или предоставляются на невыгодных для центров условиях.

Как видно из табл. 4, большинство экспертов (86,2 %) полагают, что получение банковского кредита на доступных условиях, прежде всего для закупки новейшей материальной базы, является одной из действенных мер по поддержке деятельности учебных центров, обучающих водителей-международников. Отсутствие финансовой поддержки со стороны государства, с одной стороны, и сложность получения доступного банковского кредита — с другой не позволяют современным белорусским учебным центрам полноценно развиваться, решать актуальные проблемы, связанные с материально-техническим оснащением учебного процесса, привлечением высококвалифицированного преподавательского состава, закупкой новой техники, расширением направлений деятельности.

**Таблица 4. Распределение ответов экспертов по степени влияния выделения банковских кредитов для закупки необходимой новейшей материальной базы на повышение эффективности учебного процесса**

Степень влияния	Кол-во ответов	Процент
Сильно	25	86,2
Слабо	3	10,3
Не будет влиять	1	3,4
Итого	29	100,0

Учебные центры, находящиеся на самофинансировании, рассчитывают, прежде всего, на изменение отношения со стороны государства к сфере международных автомобильных перевозок, являющейся одним из приоритетных направлений белорусской экономики. Именно государственная поддержка по всем направлениям способна преломить сложившуюся ситуацию.

В настоящее время государственные органы уделяют внимание, прежде всего, контролю за выполнением установленных норм, в частности, единых требований к дополнительному обучению на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ, инструкции о порядке допуска физических и юридических лиц, осуществляющих международные автомобильные перевозки, к процедуре международных дорожных перевозок (МДП) и пользованию книжками МДП и др. Учебные центры, находясь в затруднительном положении, возлагают большие надежды именно на государственное регулирование и экономическое стимулирование в сфере подготовки водителей-международников. Такой вывод подтверждается ответами экспертов в ходе проведенных интервью.



Абсолютное большинство опрошенных (89,6 %) считают, что в настоящих условиях предоставление со стороны государства полной свободы учебным центрам не позволит им повысить эффективность работы. Из них 65,5 % ответили, что предоставление полной свободы учебным центрам никак не повлияет на их функционирование, 24,1 % отметили здесь слабую зависимость. Только небольшая доля экспертов (6,9 %) связывают свои надежды на улучшение деятельности учебных центров с возможностью абсолютно самостоятельно решать собственные проблемы, без участия государства.

Большинство опрошенных экспертов скептически относятся также к возможности самостоятельного регулирования стоимости обучения за подготовку (переподготовку) водителей-международников. При анализе полученных ответов видно, что 89,7 % экспертов не связывают возможность повышения оплаты за предоставляемые услуги с повышением эффективности учебного процесса и деятельности учебного центра. Только небольшая часть из них (10,3 %) полагают, что необходимо дать полную свободу в ценообразовании по оказанию образовательных услуг.

Как показывает практика, возможное повышение стоимости подготовки или переподготовки водителей-международников может негативно сказаться на наборах слушателей, приведет к усилению конкуренции в данной сфере. В настоящее время, как отмечают эксперты, уже существует проблема недоукомплектования учебных групп.

По анализу ответов респондентов на поставленные в анкете вопросы можно отметить, что большинство слушателей в целом устраивают условия обучения в современных учебных центрах.

Практически полностью удовлетворены 36,4 %, скорее удовлетворены, чем нет, — 37,6 %. Отрицательную оценку деятельности учебных центров дали 16,2 % респондентов, из них 2,3 % — полностью отрицательную оценку, 13,9 % посчитали, что наша система скорее не соответствует международным стандартам, чем соответствует им (табл. 5).

**Таблица 5. Распределение ответов слушателей по степени соответствия международным требованиям и специфике работы действующей в Республике Беларусь системы подготовки водителей-международников**

Степень соответствия	Кол-во ответов	Процент
Нет ответа	17	9,8
Практически в полном объеме	63	36,4
Скорее соответствует, чем не соответствует	65	37,6
Скорее не соответствует, чем соответствует	24	13,9
Практически не соответствует	4	2,3
И т о г о	29	100,0

Что касается материально-технического оснащения процесса обучения, а также его учебно-методического оснащения, то здесь ситуация выглядит скромнее (табл. 6).

**Таблица 6. Распределение ответов слушателей по степени соответствия международным требованиям и специфике работы материально-технического оснащения процесса обучения водителей-международников (наличие и качество автодромов, тренажеров)**

Степень соответствия	Кол-во ответов	Процент
Нет ответа	19	11,0
Практически в полном объеме	41	23,7
Скорее соответствует, чем не соответствует	46	26,6
Скорее не соответствует, чем соответствует	35	20,2
Практически не соответствует	32	18,5
И т о г о	173	100,0

Только половина опрошенных (50,3 %) отметили в целом соответствие международным требованиям материально-технического оснащения учебного процесса, когда 38,7 % респондентов дали отрицательную оценку, а 11,0 % — воздержались.

Учебно-методическое обеспечение учебной литературой, техническими средствами обучения оценивается немного выше по отношению к предыдущему показателю — 60,1 % слушателей дают положительный отзыв, 30,7 % — отрицательный, 9,2 % воздерживаются от ответа (табл. 7).

**Таблица 7. Распределение ответов слушателей по степени соответствия международным требованиям и специфике работы учебно-методического оснащения процесса обучения водителей-международников (наличие доступной, понятной, исчерпывающей литературы; использование видеопрокторов, ЭВМ)**

Степень соответствия	Кол-во ответов	Процент
Нет ответа	16	9,2
Практически в полном объеме	50	28,9
Скорее соответствует, чем не соответствует	54	31,2
Скорее не соответствует, чем соответствует	38	22,0
Практически не соответствует	15	8,7
Итого	173	100,0

Снижение положительной оценки слушателями материально-технического и учебно-методического обеспечения учебного процесса косвенно подтверждает острые проблемы современных белорусских образовательных центров, связанные, прежде всего, с ограниченными возможностями по финансированию их деятельности. Несмотря на общее положительное восприятие слушателями организации и условий учебного процесса, трудности с приобретением нового оборудования, тренажеров, техники и т.п. попадают в поле зрения обучающихся, обнажая общую проблему по финансированию деятельности данных организаций.

Отметим, что в настоящее время деятельность белорусских учебных центров, обеспечивающих подготовку (переподготовку) водителей-международников стремится к соответствию международным требованиям. Общее финансирование осуществляется за счет средств учредителей и за счет самостоятельной хозяйственной деятельности организаций, т.е. действует принцип самофинансирования. Как показывают результаты опросов экспертов и слушателей, вопрос о совершенствовании финансирования — один из наиболее острых и актуальных. Отсутствуют государственные программы по поддержке данного рода организаций, возникают сложности при получении банковских кредитов на развитие деятельности учебных центров.

По результатам проведенного исследования были сформулированы выводы и выработаны рекомендации, способствующие повышению эффективности работы учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) водителей-международников.

1. Законодательная база, регулирующая подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей-международников, является в целом достаточной для дальнейшего развития складывающейся системы профессиональной подготовки белорусских водителей-международников.

2. В то же время требования к подготовке водителей в странах Евросоюза по сравнению с требованиями подготовки водителей в СНГ отличаются:

- более детальной регламентацией процесса обучения водителей;
- более практическим содержанием процесса обучения водителей;
- бóльшим количеством часов обучения и, следовательно, более высоким уровнем знаний;

- выработкой навыков вождения автопоездов в различных погодных условиях на специальных тренажерах;

- вниманием к обучению безопасному и экономному вождению.

3. Оптимальными направлениями развития законодательства с точки зрения экспертного сообщества являются:

- разработка типовых учебных программ, планов, образцов сертификатов, требований к проведению обучения и контролю знаний, создание единого банка данных вопросов к экзамену;

- разработка государственной программы финансирования системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации водителей-международников.

4. Введение новой специальности «водитель-международник» в системе профессионально-технического образования возможно для теоретической и первичной практической подготовки до достижения возраста в 21 год, с которого законодательство разрешает сдачу экзамена на получение прав управления механическим транспортным средством категории «Е».

5. В странах СНГ процедуры оценки знаний слушателей курсов переподготовки и повышения квалификации водителей-международников различаются.

6. В странах СНГ, за исключением России, отсутствуют нормативные акты, обеспечивающие стандартизацию процедур принятия экзаменов у слушателей курсов водителей-международников.

7. Процедура сдачи экзамена на получение сертификата о профессиональной компетентности в соответствии с учебным планом Академии МСАТ является наиболее детализированным нормативным документом, регулирующим процедуру оценки знаний водителей-международников.

8. Обследованные белорусские учебные центры по подготовке и повышению квалификации белорусских водителей-международников имеют разные программы обучения, которые далеко не всегда соответствуют международным стандартам.

9. В учебных центрах по подготовке и повышению квалификации белорусских водителей-международников отсутствуют тренажеры и автодромы.

10. В ряде белорусских АТП водителям для повышения квалификации не предоставляют официальный отпуск.

11. В настоящее время общее финансирование осуществляется за счет средств учредителей и за счет самостоятельной хозяйственной деятельности организаций. Ключевая проблема — слабая поддержка государством деятельности данного рода организаций, отсутствие государственных программ, сложность получения банковских кредитов на развитие деятельности учебных центров.

12. Профессия «водитель-международник» в последнее время теряет престиж, а требования к водителям возрастают. В связи с этим наиболее перспективным, наряду с переподготовкой и повышением квалификации, является развитие профориентации и решение социальных и кадровых проблем.

Полученные выводы позволили сформулировать ряд практических рекомендаций:

- 1) разработать типовые учебные программы, планы, образцы сертификатов, требования к проведению обучения и контроля знаний, создать единый банк данных вопросов к экзамену;

- 2) разработать государственную программу финансирования системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации водителей-международников;

- 3) инициировать процесс введения новой специальности «водитель-международник» в системе профессионально-технического образования;

4) основываясь на опыте адаптации системы менеджмента качества (СМК) в соответствии с требованиями международных стандартов ISO 9000 к образовательным процессам, целесообразно предложить разработку и внедрение СМК для подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей-международников. Это обусловлено, прежде всего, тем, что исходным принципом СМК является ориентация на потребителя. Мониторинг степени удовлетворенности внешних потребителей образовательных услуг центрами переподготовки и повышения квалификации позволит не только оценивать состояние рынка труда в сфере международных перевозок, но и гибко реагировать на меняющиеся запросы потребителей услуг водителей-международников;

5) привести все программы белорусских учебных центров в соответствие с международными стандартами;

6) с участием БАМАП, Министерства образования Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Союза предпринимателей Беларуси начать работу по формированию общей государственной программы поддержки и развития системы подготовки и переподготовки водителей-международников;

7) предусмотреть в государственной программе возможность государственного финансирования учебных центров, осуществляющих переподготовку и повышение квалификации водителей-международников в виде прямых субсидий. Источником финансирования могут стать средства, отчисляемые в фонд обязательного страхования гражданской ответственности водителей механических транспортных средств;

8) ходатайствовать перед Министерством по налогам и сборам Республики Беларусь о возможности снижения налогового бремени для учебных центров, осуществляющих переподготовку и повышение квалификации водителей-международников на первые 5 лет;

9) предусмотреть в государственной программе возможность льготного банковского кредитования учебных центров, осуществляющих переподготовку и повышение квалификации водителей-международников;

10) рекомендовать государственным предприятиям, выпускающим грузовой автотранспорт, предоставлять коммерческие кредиты (отсрочку платежа) на приобретение автомобильной техники учебным центрам, осуществляющим переподготовку и повышение квалификации водителей-международников;

11) обучать водителей за счет предприятия, с отработкой вложенных в обучение средств;

12) на основе предлагаемых и возможных дополнительных источников финансирования следует приобрести современное учебное оборудование (тренажеры) и обновить корпус учебно-методических пособий. Обновление учебных программ необходимо производить ежегодно;

13) создать автодром возможно, на наш взгляд, только совместными усилиями государства, владельцев частных АТП и заинтересованных инвесторов;

14) осуществлять профориентационную деятельность в общеобразовательных школах, армии, службе занятости;

15) популяризировать профессию водителя-международника для поднятия ее престижа. Организовывать конкурсы профессионального мастерства и автопробеги с обязательным приглашением членов семей и родственников мастеров вождения.

Проведенное исследование послужило основанием для разработки специалистами Ассоциации БАМАП предложений в соответствующие ведомства по совершенствованию законодательных актов и организации набора в 2010/11 учебном году в системе профессионально-технического образования учащихся на специальность «водитель-международник».

### Литература и электронные публикации в Интернете

Об утверждении Государственной программы развития профессионально-технического образования на 2006—2010 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 марта 2006 г., № 422 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2006. — № 55.

Об утверждении Положения о государственном контроле за обеспечением качества образования в Республике Беларусь: постановление М-ва образования Респ. Беларусь, 30 сент. 2002 г., № 39 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2002. — № 115.

Об утверждении Положения о порядке допуска физических и юридических лиц, осуществляющих международные автомобильные перевозки, к процедуре МДП и пользованию книжками МДП: постановление Гос. тамож. ком. Респ. Беларусь, 12 нояб. 2002 г., № 92; в ред. постановлений ГТК от 02.07. 2003 г., № 52, от 02.08. 2006 г., № 60, от 15.01. 2009 г., № 4 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2002. — № 143.

Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 30 июня 2008 г., № 970; в ред. постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 15.12. 2008 г., № 1936 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2008. — № 173.

Об утверждении программ подготовки, переподготовки, повышения квалификации водителей механических транспортных средств и лиц, обучающих управлению механическими транспортными средствами: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 12 янв. 2006 г., № 33; в ред. постановлений Совета Министров Респ. Беларусь от 04.11. 2007 г., № 1452, от 27.11. 2007 г., № 1615, от 10.01. 2008 г., № 21, от 11.06.2008 г., № 839 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2006. — № 18.

Об утверждении типовых программ квалификационной подготовки специалистов юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте: приказ М-ва транспорта Рос. Федерации, 23 июля 1998 г., № 91 // Сайт департамента транспорта Краснодарского края [Электронный ресурс]. — 2005—2011. — Режим доступа: <http://www.tskk.ru/content/section/309/detail/797/>. — Дата доступа: 10.11. 2011 г.

О профессионально-техническом образовании: Закон Респ. Беларусь, 29 июня 2003 г., № 216-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2003. — № 76.

О ратификации соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств — участников СНГ: Закон Респ. Беларусь, 20 дек. 2007 г., № 292-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2008. — № 1.

*Статья поступила  
в редакцию 21.12. 2011 г.*

## ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР БГЭУ

представляет

**Философия:** учеб. пособие / В.К. Лукашевич [и др.]; под ред. В.К. Лукашевича. — БГЭУ, 2012. — 463 с.

Изложен полный курс философии, структурированный в соответствии с типовой программой. Содержит информацию, отражающую новейшие результаты философских и научных исследований, тенденции в духовно-культурной сфере жизнедеятельности современного общества. С целью формирования у студентов умений и навыков исследовательской работы существенно расширено проблемное поле главы «Наука, ее когнитивный и социокультурный статус».

Для студентов высших учебных заведений, магистрантов, преподавателей высшей школы.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.  
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.