

Віктор Сопіга

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ПІДГОТОВКИ ВЧИТЕЛІВ АВТОСПРАВИ У 1950–1970 РОКАХ

Розкрито зв'язок між використанням автотранспорту в державі та підготовкою вчителів автосправи у 1950–1970 рр. Проаналізовано офіційні документи досліджуваного періоду, що стосуються виробництва та використання автомобілів і розвитку автомобільних господарств. Подано статистичні дані щодо перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом. Досліджено історичні аспекти впровадження автосправи у загальноосвітніх школах, зокрема, вплив політехнізації освіти на впровадження автосправи.

Ключові слова: підготовка вчителя, заклади освіти, автомобільний транспорт, автосправа.

Підготовка кваліфікованих фахівців є одним із головних чинників прогресу країни. Адже кадрове забезпечення значною мірою визначає розвиток економіки, у тому числі, виробництво та транспортування продукції.

Перевезення вантажів здійснюється різноманітним транспортом, включаючи автомобільний. Вже минуло 127 років з моменту, коли Карл Бенц запатентував перший автомобіль (29 січня 1886 р.). Зрозуміло, що використання автотранспорту вимагало навчання водіїв. Проте їх цілеспрямовану педагогічну підготовку почали здійснювати значно пізніше. А нагальна потреба у вчителях автосправи виникла після масової індустріалізації суспільства та швидкого збільшення кількості автотранспорту.

Для вибору оптимального змісту та методики навчання майбутніх педагогів необхідно переосмислити досвід минулого. Зокрема, здійснити ретроспективний аналіз соціально-економічних факторів, які впливають на підготовку вчителів автосправи. Це сприятиме мінімізації впливу негативних загальнодержавних тенденцій, використанню позитивних економічних явищ, вчасному реагуванню на зміни у соціальних процесах. До таких факторів відносять: зміну кількості автотранспорту, що використовується в державі; модернізацію правових відносин учасників дорожнього руху; зміну вимог до підготовки шоферів; потребу водіїв у суспільстві; впровадження викладання автосправи у закладах освіти.

Ретроспективний аналіз підготовки майбутніх учителів технічних дисциплін здійснений у наукових студіях А. Федорович, М. Чепіль, Б. Струганця, С. Онопченка, В. Гаркіна, М. Пригодія та ін. Окремі аспекти методики викладання автосправи розкриті у наукових працях А. Педорича, К. Лошакова, В. Беспалька та ін.

Мета статті полягає у виявленні та аналізі впливу соціально-економічних факторів на підготовку вчителів автосправи у 1950–1970 рр.

Завдання статті: розкрити зв'язок між використанням автотранспорту в країні та підготовкою вчителів автосправи; дослідити питання впровадження вивчення автосправи у загальноосвітніх школах.

Дослідження впливу соціально-економічних факторів на підготовку вчителів автосправи розпочнемо з таких чинників, як збільшення кількості автомобільного транспорту та його використання в державі. Для цього проаналізуємо урядові документи другої половини ХХ століття щодо провідних питань динаміки автотранспорту.

Після другої світової війни у СРСР постала проблема відновлення та розвитку промисловості. Одним із провідних важелів господарювання став автотранспорт, тому 26 серпня 1945 р. Державним комітетом оборони була прийнята постанова «Про відновлення та розвиток автомобільної промисловості». Відповідно до неї необхідно було за короткий термін розпочати випуск нових вантажних (ГАЗ–51 – у грудні 1945 р., ГАЗ–63 – у серпні 1946 р., ЗИС–150 – у травні 1946 р., ЯАЗ–200 – у жовтні 1964 р.) та легкових (М–20 «Победа», «Москвич») автомобілів. Народному комітету середнього машинобудування потрібно було впровадити найбільш досконалу технологію масового виробництва, забезпечити високу продуктивність праці, підвищити якість автомобілів, розвивати конструкторські та експериментально-виробничі роботи [5, с. 239–241].

Визначений курс на швидке відновлення промисловості ефективно реалізовувався. Парк автотранспорту безперервно поповнювався новими автомобілями та автобусами.

Подальший розвиток автомобілебудування визначив «Закон про п'ятирічний план відновлення та розвитку народного господарства СРСР на 1946–1950 рр.». Цим документом було заплановано виробництво автомобілів на 1950 р. у такій кількості: вантажні – 428 тис. шт., легкові – 65,6 тис. шт., автобуси – 6,4 тис. шт. [3, с. 13–14].

У директивах розвитку СРСР на 1951–1955 рр. запланували збільшення (у 1955 р. у порівнянні з 1950 р.) автомобілів на 20 % [7, с. 715–716] та передбачили збільшення вантажообігу автомобільного транспорту на 80–85 % [7, с. 730].

Для збільшення кількості автотранспорту були визначені два шляхи: 1) розвиток власного виробництва автотранспорту, 2) імпорт автомобілі з інших країн.

У СРСР домінував саме перший шлях. Так, у 1950 р. керівництво держави запланувало до 1955 р. збільшити виробництво автомобілів до 650 тис. штук, (на 146 % відносно кількості вироблених автомобілів у 1945 р.). Від автомобільної промисловості вимагали [2, с. 549–550]:

- збільшити випуск вантажних автомобілів на 32 % (із загальною вантажопідйомністю – на 45 %), автобусів – на 88 %, легкових автомобілів – на 86 %, автомобільних і транспортних причепів у 4,3 рази;

- замінити застарілі моделі автомобілів і автобусів новими з вищими експлуатаційними показниками;
- організувати виробництво автомобілів-самоскидів вантажо-підйомністю до 50 т.;
- збільшити виробництво автотранспорту високої прохідності, спеціалізованих вантажних автомобілів, удосконалених автопричепів і напівпричепів різноманітного призначення.

Збільшення вантажообігу планували здійснювати не тільки через зростання кількості транспорту, а й за рахунок удосконалення схем перевезень вантажів, про що свідчить постанова ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР від 27 серпня 1962 р. «Про заходи щодо подальшого укрупнення вантажних автомобільних господарств і розвитку централізованих перевезень вантажів автомобільним транспортом». У цій постанові визначено завдання [8, с. 221–227]:

- провести у 1962 р. заходи щодо ліквідації малих автомобільних господарств, зокрема, автобаз, гаражів, автомайстерень тощо, та покращення використання автомобілів в організаціях, де залишаються вантажні транспортні засоби;

- направляти нові вантажні автомобілі в основному на великі автомобільні підприємства;

- забезпечити подальший розвиток у 1962–1963 рр. централізованих перевезень вантажів транспортом, головним чином завіз та вивіз із залізничних станцій, портів та аеропортів.

У вищезгаданій постанові також зазначено, що Ради Міністрів союзних республік за погодженням із державним комітетом Ради Міністрів СРСР з професійно-технічної освіти повинні:

- забезпечити розробку у другому півріччі 1962 р. системи підготовки водіїв за єдиною методикою та навчальними планами (при цьому навчання шоферів у містах доцільно зосередити у закладах професійно-технічної освіти та навчальних комбінатах автомобільного транспорту загального користування, а також на курсах, що організовувалися при цих школах і комбінатах, в автомобільних господарствах та організаціях ДОСААФ);

- організувати навчання майбутніх водіїв автомобілів у 10–11-х класах середньої школи із виробничим навчанням, а також серед студентів технікумів за рахунок годин, які не входять в робочі навчальні плани;

- забезпечити створення у 1962–1963 рр. при великих автомобільних господарствах та майстернях необхідної матеріально-технічної бази для розвитку заочної та вечірньої підготовки фахівців із автомобільного транспорту, виділивши для цього обладнання, приміщення, а також посібники зі спеціальних та загальноосвітніх предметів, організувати необхідні лабораторії.

У 1965 р. виробництвом СРСР випущено 616,4 тис. автомобілів (вантажних – 379,6 тис., легкових – 201,2 тис.), і заплановано до 1970 р. довести їхню кількість до 1,36–1,51 млн. шт. (600–650 тис. шт. вантажних і

700–800 тис. шт. легкових автомобілів) [9, с. 49–50]. Також у плани входило підвищити у наступні роки вантажообіг автомобільного транспорту загального користування приблизно в 1,7 рази, збільшити кількість автомобілів великої вантажопідйомності, розширити автопарк для обслуговування населення, активізувати автобусні перевезення населення орієнтовно у 1,9 рази, оптимізувати темп будівництва гаражів і станцій технічного обслуговування, побудувати за п'ятирічку (1965–1970 рр.) 63 тис. км. автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям [9, с. 75].

Радянське керівництво взяло курс на укрупнення автомобільних господарств та сприяння централізованих перевезень вантажів з метою уникнення руху автотранспорту без вантажів. Такий підхід підтверджували урядові документи:

1. Постанова ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР від 27 серпня 1962 р. «Про заходи щодо подальшого укрупнення вантажних автомобільних господарств і розвитку централізованих перевезень вантажів автомобільним транспортом» [8, с. 221–227].

2. Постанова ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР від 5 серпня 1968 р. «Про поліпшення використання автомобільного транспорту» [10, с. 30–41].

У постанові від 5 серпня 1968 р. подано конкретні цифри щодо диференціації малих та середніх автогосподарств, а саме: організувати нові автомобільні господарства з кількістю не менше 50 одиниць (виняток становили автогосподарства колгоспів, радгоспів, підприємств харчової та м'ясної промисловості), в окремих районах допускалося організувати вищезгадані підприємства з кількістю автомобілів не менше 15 [10, с. 31].

Оскільки збільшення автомобільного транспорту здійснювалося не тільки у державних організаціях, а й у приватній власності, керівництво СРСР 10 жовтня 1967 р. прийняло рішення створити самостійні підприємства з технічного ремонту й обслуговування транспортних засобів, які належать громадянам [8, с. 163]. Виконання цього рішення передбачало:

- проведення єдиної технічної політики в галузі технічного обслуговування приватних автомобілів;
- розробку та виробництво гаражного обладнання, спеціальних інструментів;
- розробку рекомендацій щодо вдосконалення системи технічного обслуговування транспортних засобів [8, с. 165].

У сільському господарстві також був курс на централізацію перевезень автомобільним транспортом. Аналіз документів підтверджує цей факт. Так, у постанові Ради Міністрів СРСР від 14 листопада 1969 р. зазначено:

- для обслуговування державних сільськогосподарських підприємств створити у 1969–1970 рр. підприємства «Транссільгосптехніка», на базі яких створювати автоколони з кількістю не менше 100 вантажних автомобілів кожна;

- при необхідності, за рішенням керівництва СРСР, автоколони передавати з однієї союзної республіки в іншу для збирання урожаю, міжреспубліканських перевезень сільськогосподарської продукції тощо [10, с. 551–552].

Головним чином увагу зосередили на централізації перевезень, укрупненні автогосподарств, централізованих пошуках вирішення проблем технічного обслуговування автомобілів.

Щоб зрозуміти наскільки вищезазначені постанови та накази були ефективні, проаналізуємо статистику розвитку та використання автотранспорту у досліджуваній період.

Динаміка зміни кількості перевезень автотранспортом у 1940–2010 рр. показано у таблиці 1 [12, с. 226, 234] та для унаочнення цих даних на схемі 1 цю статистику подано у вигляді графіка.

Таблиця 1

Статистичні дані про перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом на території України у 1940–1970 рр.

Рік	Перевезення вантажів, млн. т.	Вантажооборот, млрд. ткм	Перевезення пасажирів, млн. осіб
1940	187	1,7	29
1950	366	3,6	59
1955	687	7,3	495
1960	1678	17,7	1408
1965	2362	24,4	2885
1970	3058	41,6	5061

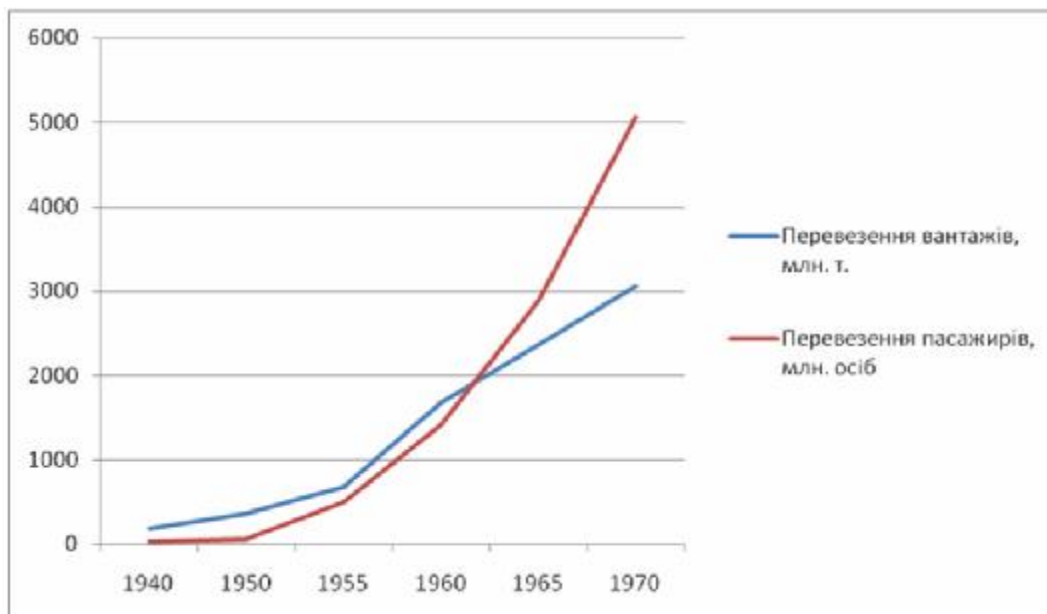


Рис. 1. Динаміка зміни кількості перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом в Україні

Отже, офіційні документи свідчать про курс на стрімке збільшення використання автотранспорту, а статистика підтверджує ефективність економічних рішень керівництвом СРСР. Накази та постанови також свідчать про курс на модернізацію правових відносин суб'єктів автомобільного транспорту та удосконалення підготовки водіїв.

Оскільки загальновідомо, що у підготовці кадрів для будь-якої галузі провідну роль відіграють заклади освіти, то доцільно проаналізувати питання: Як відреагували навчальні заклади на вищезазначені фактори? Які вимоги ставили до підготовки водіїв? Якою була готовність шкіл до навчання водіїв?

Стрімкий ріст закладів освіти та збільшення учнів і студентів було передбачено у п'ятирічному плані на 1946–1950 рр.. Зокрема, планувалося: довести кількість початкових, семилітніх і середніх шкіл у 1950 р. до 193 тис. і кількість учнів у них до 31,8 млн. осіб; забезпечити обов'язкове навчання дітей з семирічного віку; збільшити кількість студентів у вищих навчальних закладах до 674 тис. чоловік, учнів середніх спеціальних закладів до 1,28 млн. осіб; розширити підготовку фахівців вищої та середньої кваліфікації для промисловості, а також учителів початкових та середніх шкіл; підвищити якість кадрів вищої та середньої кваліфікації [4, с. 3].

Поряд зі збільшенням кількості навчальних закладів було заплановано також реформи, орієнтовані на модернізацію підготовки учнів та вчителів [7, с. 734–735]:

- до 1955 р. завершити перехід від семирічної освіти до всезагальної середньої (десятирічна) у столицях республік, містах республіканського підпорядкування та в обласних і великих промислових центрах;
- створити умови до повної реалізації десятирічної освіти в інших містах та у сільській місцевості;
- збільшити будівництво міських та сільських шкіл орієнтовно на 70 % у порівнянні з попередньою п'ятирічкою;
- розпочати реалізацію політехнічного навчання у середній школі з метою подальшого підвищення виховного значення загальноосвітньої школи та забезпечення умов вільного вибору професій;
- вжити необхідні заходи для переходу до всезагального політехнічного навчання.

Одним із аспектів реалізації завдання щодо політехнічної підготовки у загальноосвітніх школах було відновлення трудового навчання у 1954 р. У наступному році у школах було запроваджено практикуми з машинознавства, сільського господарства та електротехніки. У 1955–1956 н.р. виробниче навчання було запроваджено у 459 середніх школах і охопило близько 19 тисяч учнів. Разом у школах готували фахівців із 39 спеціальностей, серед них: дизеліст, шофер, тракторист, комбайнер тощо [6, с. 30].

Кількість шкіл, які здійснювали підготовку водіїв у процесі виробничого навчання, була невелика. Це пов'язано з тим, що існувала також потреба в інших професіях. А учням поряд із освоєнням будь-якого фаху, у процесі своєї майбутньої діяльності необхідно було володіти автомобілем.

Тому пізніше в середніх школах були організовані гуртки по вивченню автомашини. Це давало можливість учням, закінчуючи школу, одержати посвідчення водія. Вперше таку роботу впровадили у 1963–1964 навчальному році за програмою підготовки шофера-аматора для учнів IX–XI класів.

Гурткова робота у загальноосвітніх школах не забезпечувала підготовку водіїв у тій кількості, яка була необхідна народному господарству. Оскільки потреба у шоферах зростала разом із збільшенням кількості автотранспорту, то необхідна була масова підготовка водіїв.

Одним із закладів, де вирішили цілеспрямовано готувати водіїв, були середні школи. Так, у постанові Ради Міністрів СРСР від 14 січня 1969 р. «Про навчання учнів старших класів середніх загальноосвітніх шкіл автосправи» зазначено:

- Міністерству освіти СРСР і Раді Міністрів союзних республік ввести, починаючи з 1969–1970 навчального року, в середніх загальноосвітніх школах навчання учнів 9–10(11) класів автосправи. Крім того, поза навчальним планом відвести на індивідуальне навчання практичному водінню автомобіля 32 години для підготовки водія-аматора або 50 годин – шофера-професіонала.

- Міністерству освіти СРСР і Державній автомобільній інспекції Міністерства внутрішніх справ СРСР розробити і затвердити до 1 березня 1969 р. програму навчання учнів середніх загальноосвітніх закладів автосправи та порядок отримання ними прав водія-любителя, водія-професіонала. Учням, які закінчили школу з навчанням автосправи та успішно склали іспити в органах Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ СРСР, передбачити видачу водійських посвідчень із правом допуску до управління автомобілем після досягнення 18 років.

- Ввести у середніх загальноосвітніх школах, у яких заплановано навчання учнів автосправи, посади інструктора з навчання практичному водінню автомобіля у розрахунку один інструктор на 35 учнів.

- Зобов'язати виконками районних і міських Рад депутатів трудящих забезпечити підбір для загальноосвітніх шкіл викладачів автосправи та інструкторів з навчання практичному водінню автомобіля із числа кращих працівників місцевих організацій. Прикріпити загальноосвітні школи до автогосподарств, промислових або сільськогосподарських підприємств і зобов'язати їх надавати школам необхідну допомогу в установці та монтажі діючих стендів двигунів і агрегатів у навчальних

кабінетах, а також у технічному обслуговуванні та ремонті автомобілів.

– Радам Міністрів союзних республік забезпечити виділення для загальноосвітніх шкіл, у яких вводиться навчання учнів автосправи, у 1969 році вантажних автомобілів та запасних частин, які передані республікам згідно народногосподарського плану Міністерством оборони СРСР.

– Міністерству внутрішніх справ УРСР забезпечити реєстрацію в установленому порядку навчальних автомобілів середніх загальноосвітніх шкіл [11, с. 60–61].

Навчання автосправи (починаючи з IX класу) запланували ввести у декілька етапів. У 1969–1970 навчальному році – у 510 школах, в 1970–1971 н.р. – у 1020, в 1971–1972 н.р. – у 2030 школах СРСР [1].

У 1950–1970 рр. стрімко збільшувалася потреба у водіях, у зв'язку з інтенсивним впровадженням автотранспорту в усіх галузях економіки. У цей період також збільшувалася кількість закладів освіти. Це сприяло підготовці кваліфікованих кадрів для народного господарства. У кінці 60-х рр. було прийнято рішення навчати старшокласників автосправи. Це було спричинено тим, що загальноосвітні школи мали найбільш розвинену мережу навчальних закладів, а відповідно – могли забезпечити підготовку шоферів у великій кількості.

Проведене дослідження дозволяє сформулювати висновки:

1. Основними соціально-економічними факторами впливу на підготовку вчителів автосправи у 1950–1970 рр. є стрімке збільшення транспорту у державі, зростання перевезень вантажів та пасажирів автомобілями, збільшення кількості закладів освіти, політехнізація навчання.

2. Забезпечення якісної підготовки шоферів потребувало кваліфікованих учителів автосправи. А швидка модернізація конструкцій автомобілів вимагала змін у змісті навчання. Удосконаленню підготовки педагогів сприяло також збільшення автотранспорту та зростання інтенсивності його використання, що передбачало у свою чергу розвиток системи спеціальних навчальних закладів. Крім того, спрямованість на політехнізацію освіти забезпечила впровадження вивчення автосправи у старших класах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алдешкин Н. Школьники за руль / Н. Алдешкин // За рулем. – 1969. – № 12. – С. 17.
2. Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. Т. 4. 1953–1957 гг. : сб. документов / сост. В. Н. Малин и А. В. Коробев. – М. : Политиздат, 1958. – 864 с.
3. Дыреткивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. Т. 3. 1946–1952 гг. : сб. Документов / сост. В. Н. Малин и А. В. Коробев. – М. : Политиздат, 1958. – 704 с.

4. Народное образование : основные постановления, приказы и инструкции / сост. А. М. Данев; ред. Е. И. Сойдакова. – М. : Учпедгиз, 1948. – 480 с.
5. Об улучшении руководства профессионально-техническим образованием СССР : Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР 11 июля 1959 // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / сост. К. У. Черненко, М. С. Смиртюков – М. : Политиздат, 1968. – Т. 4 : 1953–1961 гг. – 1968 – С. 603–606.
6. Педорич А. В. Підготовка майбутніх учителів трудового навчання з профілю «Автосправа» : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.02 / Педорич Анатолій Володимирович. – Чернігів, 2006. – 301 с.
7. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / сост. К. У. Черненко и М. С. Смиртюков. – М. : Политиздат, 1968. – Т. 3 : 1941–1952 гг. – 1968. – 752 с.
8. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. : сб. документов / сост. К. У. Черненко и М. С. Смиртюков. – М. : Политиздат, 1968. – Т. 5 : 1962–1965 гг. – 1968. – 751 с.
9. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / сост. К. У. Черненко и М. С. Смиртюков. – М. : Политиздат, 1968. – Т. 6 : 1966 г. – июнь 1968 г. – 1968. – 816 с.
10. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / сост. К. У. Черненко и М. С. Смиртюков. – М. : Политиздат, 1968. – Т. 7 : июль 1968 г. – 1969 г. – 1970. – 688 с.
11. Сборник документов по трудовому обучению / сост. Ю. П. Авечиров, С. М. Кулешев. – М. : Просвещение, 1983. – 192 с.