

СОЦИОКУЛЬТУРНАЯ СПЕЦИФИКА ИННОВАЦИОННОГО ЭТАПА МОДЕРНИЗАЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТООБРАЗОВАНИЯ: УНИВЕРСИТЕТСКИЙ ВЗГЛЯД (ОПЫТ ПОЛЕВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ)

Д.А. Литошенко

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса

К большому сожалению, вплоть до настоящего времени, далеко не все образовательные практики современного российского общества получили достойное себя внимание у исследователей. К числу подобных, незаслуженно малоисследованных подсистем отечественного профессионального образования выступает подготовка водителей механических транспортных средств наиболее популярных потребительских категорий («А», «В», «С»). Несмотря на демонстрируемое на сайте весьма уважаемой Межрегиональной ассоциации автошкол (МАОШ)¹ изобилие учебной, методической и прочих жанров литературы², возникает устойчивое ощущение того, что в этот кластер современных образовательных практик и до сего дня не ступала нога исследователя, способного к осмыслению реалий данной предметной области в категориях, отличных от тех, которые получили хождение среди непосредственных субъектов образовательной деятельности, осуществляемой в ее границах.

Именно на восполнение образовавшейся лакуны и направлено наше исследование, знакомству, с некоторыми предварительными результатами которого и посвящена данная работа. Следует оговориться о том, что в ее рамках нами вовсе не ставится цель познакомить заинтересованную общественность с результатами проведенного широкомасштабного исследования комплексного характера, напротив, наши намерения не отличаются столь впечатляющей амбициозностью. Речь следует вести, главным образом, о: 1) прояснении нашей исходной позиции; 2) подтверждении валидности заявленной нами теоретической базы исследования; 3) установлении факта адекватности ряда компонентов использованного методологического арсенала; 4) подтверждении репрезентативности и информативности использованной информационно-документальной (источниковой) базы исследования; 5) предварительном обсуждении содержания некоторых промежуточных результатов, создающих благоприятную основу для разработки в дальнейшем научно-обоснованных рекомендаций, призванных обес-

печить в максимальной степени учет социокультурной специфики современного российского общества в целях повышения эффективности модернизации отечественной системы автообразования в рамках ее очередного этапа, содержание которого, в значительной степени, определяется инновационным вызовом современности.

В первую очередь следует внести ясность относительно заявленного в названии статьи «университетского взгляда» на проблемное поле исследования. Речь идет о том, что здесь может возникнуть, на первый взгляд, закономерный вопрос о причастности университета к социокультурной специфике инновационного этапа модернизации отечественного автообразования. В связи с чем, необходимо отметить обладание университетом, как минимум, тремя степенями субъектности относительно данного поля образовательных практик российской современности. Речь идет о том, что образовательные учреждения высшего профессионального, обладающие государственным аккредитационным статусом университета (данный тезис справедлив и в отношении образовательных учреждений высшего профессионального образования обладающих аккредитационными статусами и академии и института) и, одновременно, воплощающие в себе специфический концепт университета, входящий в арсенал паттернов большинства систем образования современности, развивающихся под влиянием европейской образовательной метатрадиции, могут иметь отношение к автообразованию не менее чем тройным образом. Во-первых, университеты могут выступать непосредственными субъектами образовательной деятельности в области подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий, так как реализация образовательных программ начального профессионального образования (а подготовка водителей мотоциклов и автомобилей принадлежит именно этому уровню профессионального образования), в большинстве случаев, разрешается имеющимися в их распоряжении лицензионными документами.

Во-вторых, концентрируя вокруг себя значительные человеческие ресурсы, особенно в той их части, которая принадлежит к восходящему поколению общества, иными словами – состоит из представителей различных групп учащейся молодежи, тем самым университеты выступают одним из ключевых источников формирования активной и потенциальной клиентской базы автообразования. Кроме того, используемый автообразованием человеческий ресурс университетских сообществ включает в себя и представителей их высших квалификационно-возрастных страт, представляющих собой заведомо «проблемный» контингент для непосредственных участников (актеров) образо-

вательной деятельности, осуществляемой в рамках системы автообразования.

В-третьих, автообразование выступает весьма благоприятной и привлекательной сферой профессиональной деятельности представителей высших квалификационно-возрастных страт университетских сообществ, связанной с реальными возможностями получения регулярного дополнительного дохода от различных видов педагогической деятельности (преподавания ПДД, тренажерной подготовки, психологической адаптации, обучения практическому вождению). В конечном итоге, все приведенные соображения позволяют сделать вывод о том, что отечественное автообразование на современном этапе развития может быть исследовано с позиции университетской доксы³. Более того, подобный взгляд на реалии отечественного автообразования, как нам представляется, позволит не только выявить ряд скрытых от стоящих на других позициях исследователей граней изучаемой подсистемы профессионального образования, но и, что может быть даже более важным, интегрировать подобного рода познавательную деятельность в контекст имеющихся исследовательских традиций образовательного проблемного поля.

В основу проводимого исследования социокультурной специфики инновационного этапа модернизации отечественного автообразования была положена системная парадигма, с позиции которой само автообразование рассматривается в качестве одной из подсистем отечественной системы профессионального образования являющейся неотъемлемой частью национальной образовательной метасистемы, действующая в масштабах географических границ современной российской государственности. Понимание системной природы автообразования и его места в национальной образовательной метасистеме открывает перед исследователем новые горизонты научной познавательной деятельности, результаты которой проливают свет на аспекты рассматриваемого проблемного поля, ранее оказывавшиеся недоступными для исследователей, действия которых определялись иными теоретическими парадигмами и подходами. Системная парадигма, обогащенная передовыми достижениями учения о самоорганизации, позволяет с высокой степенью эффективности исследовать социокультурный контекст отечественного автообразования, предопределяющий специфику всех протекающих в системе процессов, ее состояния, динамику функционирования и трансформации.

Кроме того, системная парадигма позволила вскрыть дискретный характер происходящих в автообразовании трансформационных процессов, определить их содержание и направленность. Результатом

чего явилось выделение модернизации в качестве ключевого процесса трансформации автообразования и вычленение инновационного этапа в качестве отдельной структурной единицы данного процесса, для полноценной интерпретации содержания и особенностей которого использовались концептуальные достижения инноватики как интегративной, междисциплинарной области научного знания. Таким образом, валидность заявленной теоретической базы исследования можно признать подтвержденной.

Методологический арсенал нашего исследования определялся, в первую очередь, возможностями и потребностями заявленной теоретической парадигмы. Как известно, системная парадигма не ставит ограничений перед исследователем в плане используемых им методов и познавательных приемов. Напротив, можно вести речь о том, что системная парадигма позволяет обеспечить широчайшую междисциплинарность и интегративность арсенала используемых методов и познавательных приемов. В ходе исследования нами были использованы следующие методы и познавательные приемы: включенное наблюдение; библиографический поиск; неформализованное интервьюирование; анализ контента массива тематических публикаций в печатных и электронных СМИ; источниковедческий анализ и синтез контента интернет-сайтов ряда субъектов автообразования и специализированных разделов интернет-форумов, посвященных обсуждению вопросов автообразования в различных местах ареала нормативного и образовательного пространства Российской Федерации. Весьма закономерным итогом использования столь внушительного методологического арсенала явилась фиксация ряда проблемных вопросов, поиск ответов на которые и составил содержание проводимого исследования. Более того, был намечен вектор продолжения исследовательских действий в данном проблемном поле. Следовательно, со всей определенностью можно утверждать адекватность использованного в ходе исследования методологического арсенала, позволившего извлечь из имевшейся в распоряжении информационно-документальной базы необходимые сведения, глубоко и всесторонне проанализировать их и получить в итоге, с нашей точки зрения, весьма непротиворечивую картину социокультурной специфики инновационного этапа модернизации отечественного автообразования.

В первую очередь необходимо отметить выявленную в ходе библиографического поиска и последующего изучения содержания выявленных тематических научных публикаций вопиющую недостаточность массива исследовательской традиции интересующих нас аспектов бытования отечественного автообразования. Можно со всей

определенностью назвать лишь одну работу статейного характера, в которой делается попытка осмысления реалий современного отечественного автообразования⁴. Нельзя не заметить, что данное сочинение отражает, главным образом, ведомственный (ГИБДД) на реалии автообразования, сосредотачивает внимание на нормативно-правовых аспектах возникновения, прекращения и восстановления права на управление транспортными средствами соответствующих категорий, но, что гораздо важнее в этом конкретном случае, содержит высказывания относительно реалий бытования отечественного автообразования в период непосредственно предшествовавший инновационному этапу его модернизации, т.е. – до января 2009 г., который вплоть и до настоящего времени остается подлинной *terra incognita*.

Источниковый компонент информационно-документальной базы исследования являет картину не многим лучше. Особенно в той части, которую образуют нормативные документы, призванные регулировать образовательную деятельность в сфере профессиональной подготовки водителей транспортных средств различных категорий. Необходимо отметить, что содержащаяся в доступных для изучения документах этой группы нормативная модель автообразования бесконечно далека от реального положения дел в этом кластере соответствующей подсистемы профессионального образования, поэтому особое значения приобретают материалы проведенных нами включенного наблюдения, неформализованного интервьюирования, а также изучение контента интернет-сайтов субъектов автообразования и контента тематических разделов интернет-форумов. Только комплексное использование сведений, извлеченных из материалов и документов, относящимся к различным аспектам информационно-документальной базы исследования, позволяет, в конечном итоге, реконструировать целостную картину социокультурной специфики инновационного этапа модернизации отечественного автообразования.

Несмотря на то, что в настоящее время вести речь об окончательных выводах по итогам предпринятого нами исследования, все же, несколько преждевременно, тем не менее, представляется возможным обозначить ряд тезисов, основанных на промежуточных результатах осмысления его материалов.

Во-первых, субъектам автообразования следует переориентировать свою деятельность в соответствии с нуждами и потребностями потребителей их образовательных услуг, а не системы в целом.

Во-вторых, при государственном лицензировании и аккредитации субъектов автообразования необходимо учитывать потребительские качества имеющейся в их распоряжении технической, организа-

ционной и учебно-методической инфраструктуры и оказываемых ими образовательных услуг.

В-третьих, необходимо разработать научно-обоснованную концепцию механизма общественно-государственной аккредитации субъектов автообразования, что, в свою очередь, позволит обеспечить исполнение распоряжение председателя правительства Российской Федерации № 1174-р от 15 июля 2010 г.

В-четвертых, разработать концепцию механизма поэтапной легализации комплекса «теневых» практик, связанных с получением государственных документов, определяющих возникновение (возобновление) права на управление транспортным средством соответствующей категории.

В-пятых, разработать проект федеральной целевой программы «Автотранспортная культура современной России», призванной повысить уровень гражданской ответственности населения Российской Федерации в вопросах организации, обеспечения безопасности и повышения уровня цивилизованности общественных отношений, возникающих в рамках дорожного движения.

Обозначенные предложения не претендуют на роль панацеи, но служат, по мнению автора, интеллектуальным поводом-провокацией, подталкивающим все заинтересованные стороны к плодотворной дискуссии.

¹ МААШ: главная [Электронный ресурс] – Режим доступа к ресурсу: <http://www.maash.ru/index.phtml?c=main&v=index> [Дата обращения: 31 октября 2011 г.].

² Учебно-методические пособия [Электронный ресурс] – Режим доступа к ресурсу: <http://www.maash.ru/catalog.phtml?c=4> [Дата обращения: 30 октября 2011 г.].

³ Бурдьё, П. Университетская докса и творчество: против схоластических делений / П. Бурдьё // *Socio-Logos* '96. – М.: Socio-Logos, 1996. – С. 8-31. – Режим доступа: <http://bourdieu.narod.ru/bourdieu/PBdoxa.htm> [Дата обращения: 18 апреля 2002 г.].

⁴ Кузин, В.В. Право на управление транспортным средством (получение, прекращение и восстановление его действия) / В.В. Кузин, Д.В. Митрошин, А.Ю. Якимов // *Государство и право*. – 2007. – № 6. – С. 38-44.