

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПІДВЕЗЕННЯ ДІТЕЙ ДОШКІЛЬНОГО ВІКУ ДО ЗАКЛАДІВ ОСВІТИ: УКРАЇНСЬКИЙ ДИСКУРС

FOREIGN EXPERIENCE OF DRIVING PRESCHOOL CHILDREN TO EDUCATIONAL INSTITUTIONS: UKRAINIAN DISCOURSE

Крамаренко І. С.

Кандидат педагогічних наук, старший дослідник,
начальник відділу наукового дослідження та впровадження
засобів навчання в безпечний освітній простір,
Державна наукова установа «Інститут модернізації змісту освіти»,
м. Київ, Україна
ORCID: 0000-0002-4692-2778

Низковська О. В.

Науковий співробітник
відділу наукового дослідження та впровадження
засобів навчання в безпечний освітній простір,
Державна наукова установа «Інститут модернізації змісту освіти»,
м. Київ, Україна
ORCID: 0000-0002-8994-159X

Iryna Kramarenko

Candidate of Pedagogical Sciences, Senior Researcher,
Head of the Scientific Research and Implementation Department
Teaching Aids in a Safe Educational Space,
State Scientific Institution «Institute of Education Content Modernization»,
Kyiv, Ukraine

Olena Nyzkovska

Researcher of the Scientific Research and Implementation Department
Teaching Aids in a Safe Educational Space,
State Scientific Institution «Institute of Education Content Modernization»,
Kyiv, Ukraine

У статті узагальнено й проаналізовано інформацію, отриману Міністерством освіти і науки України (далі – МОН) від Міністерства закордонних справ України у грудні 2023 року, стосовно зарубіжного досвіду організації підвезення дітей дошкільного віку до закладів дошкільної освіти та у зворотному напрямку. Наведено дані такого досвіду роботи у 8 країнах Європи і у Сполучених Штатах Америки. Вивчення питання відбувалося в контексті вирішення в Україні завдань практичної реалізації права на рівний доступ до здобуття дошкільної освіти, насамперед, дітьми 5-6 річного віку та дітьми з обмеженими фізичними можливостями. При цьому враховувалися дані попереднього дослідження з моніторингу потреби у таких підвезеннях в Україні в умовах дії воєнного стану. Наведено дані щодо вікових категорій дітей, охоплених підвезеннями, способів підвезень, супроводу дітей дорослими особами, оплати за послуги перевезення, транспортування дітей з обмеженими фізичними можливостями і дітей-інвалідів. Особливо розглянуто досвід США з організації безпеки перевезень шкільними автобусами. Інформація стане в пригоді при підготовці пакету нормативно-правових документів, необхідних для унормування організації підвезення дітей дошкільного віку до закладів освіти спеціальними транспортними засобами (шкільними автобусами). З огляду на значні втрати вітчизняної системи освіти, зокрема руйнування закладів дошкільної освіти та знищення й викрадення частини парку шкільних автобусів під час окупації окремих територій України та бойових дій, отримані дані будуть корисними й для налагодження взаємодії з країнами-партнерами, спонсорами в напрямку поточного розвитку і повоєнного відновлення дошкільної ланки освіти. Оптимізація підвезення здобувачів освіти із охопленням іще однієї їх категорії – дітей дошкільного віку – на основі зарубіжного досвіду та з урахуванням власних можливостей створить позитивні передумови для більш успішної інтеграції України до світового, в першу чергу, європейського освітнього простору.
Ключові слова: підвезення до закладів дошкільної освіти; діти дошкільного віку; спеціалізовані шкільні автобуси; громадський та приватний автотранспорт; оплата проїзду; супровід дітей дорослими; нормативно-правове врегулювання.

The article summarizes and analyzes the information received by the Ministry of Education and Science of Ukraine from the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine in December 2023 regarding the foreign experience of organizing transportation of preschool children to preschool education institutions and back. The data of such work experience in 8 European countries and in the United States of America are given. The study of the issue took place in the context of solving the problems of practical implementation of the right to equal access to preschool education in Ukraine, primarily for children aged 5-6 years and children with physical disabilities. At the same time, the data of a previous study on monitoring the need for such pickups in Ukraine under the conditions of martial law were taken into account. Data are given on the age categories of children covered by transportation, methods of transportation, accompanying children by adults, payment for transportation services, transportation of children with limited physical abilities and disabled children. The US experience in organizing the safety of transportation by school buses is considered separately. The information will be useful in the preparation of a package of regulatory and legal documents necessary for normalizing the organization of transportation of preschool children to educational institutions by special means of transport (school buses). In view of the significant losses of the national education system, in particular the destruction of preschool education institutions and the destruction and theft of part of the school bus fleet during the occupation of certain territories of Ukraine and hostilities, the obtained data will also be useful for establishing cooperation with partner countries, sponsors in the direction of current development and the post-war restoration of preschool education. Optimizing the transport of education seekers with the inclusion of one more category of them - children of preschool age - on the basis of foreign experience and taking into account their own capabilities will create positive prerequisites for a more successful integration of Ukraine into the world, first of all, European educational space.

Key words: transportation to preschool education institutions; children of preschool age; specialized school buses; public and private vehicles; fare payment; accompanying children by adults; regulatory and legal settlement.

ВСТУП

Освіта є основою інтелектуального, духовного, фізичного і культурного розвитку особистості, її успішної соціалізації, економічного добробуту, запорукою розвитку суспільства, об'єднаного спільними цінностями і культурою, та держави.

Якість освітніх послуг у сільській місцевості залежить, у тому числі, від забезпеченості навчальних закладів різних типів, зокрема закладів дошкільної освіти, шкільними автобусами для регулярного перевезення учасників освітнього процесу у сільській місцевості до місць навчання і додому [1]. Необхідність вивчення зарубіжного досвіду організації підвезень дітей дошкільного віку до закладів дошкільної освіти та у зворотному напрямку продиктована нагальністю вирішення низки питань, пов'язаних із практичною реалізацією гарантованого державою права на рівний доступ до здобуття дошкільної освіти [2]. Це, насамперед, стосується прав дітей старшого дошкільного віку, для яких здобуття дошкільної освіти є обов'язковим, і дітей з обмеженими фізичними можливостями [3]. Оскільки українське законодавство у сфері дошкільної освіти не унормовує зобов'язання органів державної влади та місцевого самоврядування забезпечувати територіальну доступність шляхом підвезення дітей до закладів дошкільної освіти, виникли розбіжності між правами здобувачів дошкільної освіти і механізмами їх забезпечення. Ось чому законодавче врегулювання даного питання через унесення відповідних норм до Закону України «Про дошкільну освіту» – першочергове завдання. Його розв'язання створить правове підґрунтя для подальшого розроблення відповідних змін до Санітарного регламенту для дошкільних навчальних закладів, Правил дорожнього руху, Правил надання послуг пасажир-

ського автомобільного транспорту, Державного стандарту України на виробництво спеціалізованих шкільних автобусів [4-7] та інших нормативних документів, якими слід керуватися при організації безпечних перевезень наймолодших здобувачів освіти.

Особливо актуалізувалося це питання в умовах дії воєнного стану, запровадженого в Україні після початку повномасштабної воєнної агресії з боку Російської Федерації у 2022 році. Український дискурс потребує вивчення зарубіжного досвіду його розв'язання, виявлення та імплементації найбільш раціональних підходів з урахуванням вітчизняних реалій.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ

Комплексне вивчення зарубіжного досвіду з питань організації безпечних підвезень дітей дошкільного віку до закладів дошкільної освіти вперше здійснювалося нами в межах членства у створеній при Міністерстві освіти і науки України (далі – МОН) спеціальної робочої групи з розроблення пропозицій щодо врегулювання питання перевезення дітей дошкільного віку в заклади дошкільної освіти шкільними автобусами згідно з наказом МОН від 15.11.2023 № 1396. У зв'язку з відсутністю в чинній редакції Закону України «Про дошкільну освіту» [2] норми стосовно забезпечення дітей безкоштовним та безпечним підвезенням від місць проживання до закладів освіти й у зворотньому напрямку, раніше досвід вирішення зазначеного питання в інших країнах не вивчався.

Зазначене дослідження було проведено паралельно з моніторингом потреби в таких підвезеннях у кожному регіоні України станом на кінець 2023 року [8]. Досліджувалася потреба у підвезенні однієї – пріоритетної – вікової категорії здобувачів дошкільної освіти – дітей 5-6-річного віку. За даними моніторингу, перевезення

майже 24 тис. дітей старшого дошкільного віку різними видами транспорту (шкільними автобусами, орендованим, громадським, власним транспортом) дозволяло задовольнити потребу на 82 %. При цьому державними органами управління освітою на місцях було організовано підвезення лише 35 % здобувачів освіти шкільними автобусами і орендованим транспортом, зазвичай, в індивідуальному порядку (не групами) у супроводі батьків або інших повнолітніх членів родини зі значними обмеженнями через відсутність у салонах резервних посадкових місць для дітей дошкільного віку та осіб, які їх супроводжують [8]. Тобто, потреба у підвезенні дітей дошкільного віку існує, ще й чимала. Реально вона є ще більшою з урахуванням інших вікових категорій вихованців дитячих садків. Значна віддаленість закладів дошкільної освіти від місць проживання дошкільників, обмежені фізичні можливості частини вихованців створюють додаткові перешкоди в подоланні цього шляху, іноді зовсім унеможлиблюючи відвідування закладу освіти через складні погодні умови, опади, незадовільний стан доріг та інші фактори. Нами було підтверджено підстави для початку глобальної законотворчої роботи із залученням фахівців МОН, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Технічного комітету стандартизації «Дорожній транспорт» тощо.

Оскільки українське дошкілля, як і вся система освіти, зазнало кількісного зменшення контингенту вихованців через, відчутних матеріально-технічних втрат унаслідок обстрілів, руйнувань, пожеж і пограбувань, глобальне й повноцінне вирішення питань організації безпечних підвезень дітей дошкільного віку до закладів освіти, виробництва і постачання спеціальних автобусів для задоволення цієї потреби, врегулювання правил відповідних перевезень, санітарних норм стане можливим після повного звільнення території України і встановлення гарантованого миру. Ці питання будуть розглядатися в широкому контексті проблеми повного відновлення нашої економіки, культури, освіти, науки та інших сфер життєдіяльності суспільства. Уже зараз вони активно порушуються й обговорюються в на засіданнях профільних установ та організацій, зокрема Вченої ради Державної наукової установи «Інститут модернізації змісту освіти», низці засідань міжвідомчих робочих груп МОН та засіданнях технічного комітету стандартизації «Дорожній транспорт» науковій фаховій та періодичній літературі, публіцистичних виданнях, де аналізується досвід відбудови у післявоєнний період та вироблення нових моделей державного регулювання [7].

Підтвердження нашими попередніми дослідженнями факту існування реальної потреби у підвезенні дітей дошкільного віку до закладів освіти й у зворотному напрямку, відсутності належного нормативно-правового супроводу для організації цього процесу спонукали нас до моніторингу досвіду європейських країн крізь призму українського дискурсу. Це має допомогти виробити раціональні підходи, доцільно інтегрувати в українські реалії те, що вже перевірено практикою, окреслити й свої специфічні шляхи руху у вирішенні зазначеного завдання, убезпечитися від імовірних прорахунків.

МЕТА ТА ЗАВДАННЯ

Метою даного дослідження є вивчення системи організації підвезень дітей до закладів дошкільної освіти, структурування і характеристика основних компонентів цього процесу, співвіднесення їх з українським дискурсом.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

При проведенні дослідження нами було використано низку методів дослідження, зокрема експериментальний метод (були створені умови для систематичного спостереження за досліджуємою проблемою), метод структурованого спостереження (визначено конкретні категорії та параметри спостереження), метод кореляційно-регресійного аналізу (визначено статистичні зв'язки між двома або більше змінними, взаємозв'язок між ними), для узагальнення результатів дослідження та перевірки гіпотези (мети) дослідження нами було використано метод мета-аналізу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Збір, узагальнення та аналіз матеріалів здійснювався на основі контактів МОН, його зазначеної вище робочої групи із представництвами в Україні таких європейських держав, як Австрія, Велика Британія, Данія, Ірландія, Латвія, Литва, Польща, Чехія, а також Сполучених Штатів Америки. Насамперед, предметом уваги при структуруванні досвіду цих країн стали такі ключові моменти в організації підвезень дошкільників до закладів дошкільної освіти: вікові категорії дітей, способи їх підвезень, супровід дорослих, оплата за послуги перевезення, транспортування дітей з обмеженими фізичними можливостями і дітей-інвалідів (за окремими позиціями інформація по деяких країнах була відсутня).

Вікові категорії здобувачів дошкільної освіти, які підвозяться до закладів освіти

Австрія. Підвезенням до закладів освіти у різний спосіб забезпечуються діти віком до 6 років.

Великобританія. У цій країні відсутній окремий законодавчий акт, яким регулюються питання транспортування дітей дошкільного віку до закладів освіти. У закладах дошкільної освіти перебувають діти віком від кількох місяців до 5 років, а дошкільники 5-6-річного віку є школяра-

ми. Усіх їх підвозять, за потребою, до закладів освіти в різний спосіб. Питання транспортування дітей шкільного віку регулюються Нормативною інструкцією для місцевих органів влади щодо транспортування до школи дітей шкільного віку, виданою Міністерством освіти Великої Британії в червні 2023 року.

Данія. До дитячих садків/ясел і шкіл підвозять діти дошкільного віку (із 6-річними учнями 0-х класів шкіл включно).

Ірландія. В Ірландії питанням організації підвезення дітей, зокрема дошкільного віку, до закладів освіти опікується Департамент (Міністерство) освіти Ірландії у співпраці з національним автобусним перевізником Bus Éireann. Таким організованим підвезенням охоплюються учні дошкільних (4-5 років) та початкових (6-9 років) класів шкіл.

Латвія. Здобувачами дошкільної освіти є діти віком до 7 років. За потреби, вони підвозяться до закладів освіти. Оскільки дошкільна освіта дітей віком 5-6 років є обов'язковою, держава бере на себе зобов'язання допомагати у забезпеченні їх транспортом. Кожне місцеве самоврядування (у Латвії 43 адміністративні одиниці) самостійно вирішує питання організації підвезення дошкільників до закладів освіти.

Литва. Дошкільна освіта пропонується дітям віком від народження до 6 років через мережу приватних і державних дошкільних закладів, але не є обов'язковою, крім дітей із сімей соціального ризику («Закон Литовської Республіки про освіту»).

Польща. Підвезенням до закладів освіти охоплюються усі діти дошкільного віку, зокрема і діти-інваліди.

Сполучені Штати Америки. За потребою, усі діти дошкільного віку забезпечуються підвезенням до закладів освіти батьками/опікунами, а з 5 років – державою (шкільними автобусами)

Чехія. Дошкільною освітою охоплюються діти віком від 3 до 6 років, при цьому, як і в Україні, дошкільна освіта є обов'язковою з 5-річного віку.

Способи підвезення

Австрія. Не передбачені окремі види транспорту для централізованого підвезення дітей дошкільного віку до закладів освіти. Підвезення дітей дошкільного віку до закладів освіти забезпечується батьками або особами, які здійснюють догляд за дітьми.

Великобританія. До закладів освіти підвозять шкільними автобусами ті діти дошкільного віку (від 5 років), що є школярами. Батьки можуть довозити таких дітей до школи самостійно (власним, громадським транспортом), як і молодших за віком дошкільнят до дитячих садків.

Данія. Підвезення дітей дошкільного віку (зокрема і учнів 0-х класів шкіл) до закладів освіти,

здійснюється батьками, рідше – особами, які доглядають за дітьми, громадським та особистим транспортом, спеціально обладнаними для перевезення дітей велосипедами, а також таксі. Дитина має право на шкільний транспорт, якщо хоч один із таких критеріїв ризику: шкільний маршрут занадто довгий (для 0-3 класів - понад 2,5 км); дорогою за маршрутом до школи є небезпечний рух (муніципалітет і поліція надають оцінку щодо безпечності руху на частині маршруту), при цьому діти, які мають коротший шлях до школи, також можуть користуватися шкільним транспортом, якщо це визначається необхідністю з огляду на безпеку дітей під час руху. Водночас, відповідно до параграфу 22 Закону про денний догляд, дозвілля та клубні послуги для дітей та молоді, муніципалітети можуть ухвалити рішення про надання транспортних послуг для підвезення дітей до шкіл, а також дитячих садків/ясел, які, зокрема, перебувають на території Данії відповідно до положень Спеціального закону про переміщених осіб з України, ухваленого Фолькетингом (парламентом) Данії 16 березня 2022 року, що передбачає дозвіл на тимчасове проживання вимушено переміщених осіб з України.

Ірландія. Діти від 4-річного віку доправляються до закладів освіти шкільним транспортом. За це відповідають Департамент (Міністерство) освіти Ірландії спільно з національним автобусним перевізником Bus Éireann.

Латвія. Муніципалітети надають транспорт для підвезення вихованців дошкільних закладів упродовж усього року, крім періодів канікул. Діти можуть підвозитися і транспортними засобами громадського користування, що працюють на місцевих і міжміських маршрутах. Ці питання регулюються Законами Латвійської Республіки «Про освіту», «Про загальну освіту», «Про органи місцевого самоврядування».

Литва. Згідно з чинним законодавством підвезення дітей дошкільного віку до закладів освіти передбачено тільки для тих, кому встановлено обов'язкове дошкільне виховання і хто відвідує державні дошкільні заклади. Цей процес організовується закладом освіти у рамках двостороннього договору між закладом і батьками/опікунами дитини та регулюється відповідним муніципалітетом.

Польща. Держава забезпечує транспортом для підвезення до закладів освіти дітей-інвалідів 5-6-річного віку, які мають пройти курс підготовки до школи, й інших дошкільників, охоплених дошкільною освітою (до найближчого дитячого садка, дитсадка при початковій школі, закладу з іншої форми здобуття дошкільної освіти чи центру перепідготовки). Якщо транспортування дітей здійснюють батьки, вони мають укласти відповідний договір з міським головою.

Сполучені Штати Америки. Місцеві управління освіти надають дітям доступ до шкільних автобусів з 5-річного віку (для підвезення до шкіл). Решта дошкільників-вихованців дошкільних закладів (молодших 5 років) доправляються до них батьками/опікунами громадським чи особистим автотранспортом.

Чехія. Спеціальні види транспорту для централізованого підвезення дітей до закладів дошкільної освіти не передбачені. Підвезення здійснюється громадським або особистим транспортом.

Супровід дорослих

Австрія. Проїзд дітей у транспорті здійснюється лише у супроводі дорослих.

Великобританія. Діти дошкільного віку мають їздити у супроводі дорослих.

Данія. Підвезення дошкільників здійснюється батьками.

Ірландія. Дітей, молодших 12 років, мають супроводжувати повнолітні особи (віком від 16 років).

Латвія. Перевезення дітей у транспорті здійснюється в супроводі дорослих. Особи, які супроводжують дітей, що навчаються за обов'язковою програмою дошкільної освіти, мають право на користування транспортом, наданим муніципалітетом для підвезення дітей.

Литва, Польща. Підвезення дітей дошкільного віку здійснюється у супроводі дорослих, незалежно від способу транспортування (державний чи громадський, особистий транспорт).

Сполучені Штати Америки. Діти підвозяться громадським чи приватним транспортом у супроводі дорослих. У шкільних автобусах особлива роль належить водіям, яких готують з фокусом на безпеку перевезень дітей і які повинні суворо слідкувати за дотриманням пасажирами правил поведінки в автобусі. Водії проходять щорічні медичні огляди і огляди у психіатрів, їхній попередній водійський досвід і соціальні зв'язки перевіряє поліція.

Чехія. Громадським або особистим автотранспортом діти доправляються до закладів дошкільної освіти батьками чи іншими дорослими особами, що їх доглядають. Супроводжувати дитину-дошкільника у транспорті можуть особи, які досягли 10-річного віку.

Оплата за послуги перевезення

Австрія. Діти віком до 6 років мають право на безкоштовний проїзд у громадському та залізничному транспорті на всій території країни.

Великобританія. Закон про освіту 1996 року (Education Act 1996) регламентує питання транспортування дітей, які належать до категорій, що мають право на користування транспортом, у тому числі безкоштовно. Додаток 35В згаданого Закону містить перелік категорій дітей, які

мають право на безкоштовне транспортування [3]. Проте це стосується тільки дітей дошкільного віку, а саме: дітей з особливими освітніми потребами, дітей-інвалідів, дітей з проблемами опорно-рухового апарату. Організація поїздки потребує оплати, якщо передбачає якісь додаткові послуги відповідно до угоди з навчальним закладом.

Данія. Якщо дитина навчається у школі за межами району проживання, транспортування дитини до школи та зі школи надається безкоштовно. У разі, якщо батьки обирають школу поза муніципалітетом проживання, в іншому муніципалітеті, тоді ні муніципалітет, ні школа не надають безкоштовний транспорт.

Ірландія. Оплата, визначена Програмою шкільного транспорту на 2023-2024 роки, для дитини початкових класів (до 9 років) становить 50 євро.

Латвія. Постановою Кабінету Міністрів Латвії від 21.06.2021 № 414 «Про правила пільгового тарифу на проїзд» передбачається, що діти дошкільного віку мають право на пільги з оплати проїзду у муніципальному транспорті для перевезення до закладів освіти і у зворотному напрямку та право на безкоштовний проїзд у транспорті загального користування на маршрутах регіонального значення. Муніципалітети можуть компенсувати витрати на проїзд дошкільників та осіб, що супроводжують дітей старшого дошкільного віку, в громадському транспорті, якщо дитина проживає поза зоною транспортних шляхів, організованих даним муніципалітетом, якщо перевезення дітей здійснюється батьками, опікунами в місцях, де відсутній громадський/муніципальний транспорт, якщо відстань до найближчого закладу освіти чи транспортної зупинки перевищує 3 км, якщо розклад руху громадського транспорту не відповідає розпорядку освітнього процесу.

Литва. Транспортування дітей до закладів освіти фінансується тими муніципалітетами, на утриманні яких ці заклади перебувають.

Польща. Муніципалітети забезпечують безкоштовним перевезенням здобувачів дошкільної освіти, зокрема і дітей-інвалідів старшого дошкільного віку (за заявою батьків чи законних представників дитини-інваліда до закладу освіти). У разі підвезення дитини-інваліда власним автотранспортом батьки отримують відшкодування витрат на разовий проїзд такої дитини і себе від місця проживання до закладу освіти з урахуванням відстані від місця проживання до закладу освіти, і назад чи до місця роботи, середньої ціни на паливо в даному населеному пункті.

Сполучені Штати Америки. Шкільні автобуси є безкоштовними для учнів державних закладів

освіти. Стягнення будь-яких платежів за користування шкільними автобусами з батьків заборонено. Якщо якість доріг не дозволяє шкільному автобусу під'їхати до будинку, де мешкає дитина, або у разі значної віддаленості будинка від школи, місцеве управління освіти компенсує батькам видатки на підвезення дитини до закладу освіти (за умови регулярного відвідування дитиною освітнього закладу і в разі проживання на відстані від 2,5 км від школи чи найближчої зупинки шкільного автобусу).

Чехія. Усі діти дошкільного віку до 6 років мають право на безкоштовний проїзд у громадському транспорті. Особа, яка супроводжує дитину віком до 3 років, також користується правом безкоштовного проїзду при наявності документа, що посвідчує вік супроводжуваної дитини до 3 років.

Транспортування дітей з обмеженими фізичними можливостями (дітей-інвалідів)

Австрія. Транспортування дітей з інвалідністю до закладів освіти регулюється соціальною службою або приватними перевізниками.

Великобританія. Шкільними автобусами підвозяться діти з особливими освітніми потребами, з інвалідністю, з проблемами опорно-рухового апарату.

Данія. Учням з обмеженими можливостями, муніципалітети зобов'язані забезпечувати безкоштовний транспорт до школи та у зворотному напрямку. З цією метою муніципалітет повинен визначити, чи належить учень до цільової групи для спеціальних зобов'язань по перевезенню осіб з обмеженими можливостями. Інвалідність дитини, яку необхідно транспортувати, може бути спричинена як фізичними, так і психологічними вадами.

Ірландія. У разі наявності на певному маршруті дітей, перебування у шкільному транспорті яких вимагає підтримки супроводжувача, така супроводжувача особа винаймається адміністрацією зацікавленої школи за відповідним клопотанням батьків або опікунів.

Польща. Діти з інвалідністю можуть підвозитися батьками до закладів освіти й додому, а 5-6-річні забезпечуються безкоштовним муніципальним транспортом. Якщо відстань до закладу освіти більше 3 км, за рахунок муніципалітетів відшкодовується проїзд дошкільників з опікунами/батьками у громадському та приватному автотранспорті.

Сполучені Штати Америки. Діти з особливими потребами забезпечуються шкільними автобусами незалежно від відстані між місцем їхнього проживання і навчальним закладом.

Віддаленість закладів освіти від місць мешкання/час перевезення.

Данія. Правил щодо того, скільки часу має тривати транспортування дітей до закладу освіти й

назад, немає, однак час очікування транспорту в закладі зазвичай не повинен перевищувати 60 хвилин до занять та 60 хвилин після.

Ірландія. Департамент освіти Ірландії кожні два роки затверджує Програму шкільного транспорту, яка передбачає визначення річних тарифів, затвердження маршрутів, встановлення критеріїв відповідності для шкіл та учнів тощо. Так, згідно з Програмою на 2023-2024 роки, послуга надається лише там, де є потреба у підвезенні мінімум 10 учнів, при цьому учні дошкільних і початкових класів мають проживати на відстані не менш ніж 3,2 км від школи.

Польща. Якщо відстань до закладу освіти перевищує 3 км, муніципалітети беруть на себе зобов'язання надати безкоштовний транспорт і догляд за дітьми в дорозі.

Сполучені Штати Америки. Доступ до користування шкільним автобусом надається дітям, які мешкають на відстані від 1,5 милі (2,4 км) до закладу освіти. Дітям заборонено перебувати в автобусі понад 1,5 год дорогою з дому до школи та зі школи додому.

На окрему увагу заслуговує досвід Сполучених Штатів Америки щодо безпеки в організації перевезень шкільними автобусами. У США питання щодо шкільних автобусів регулюються на федеральному рівні та на рівні окремих штатів. З 1968 року в США діє неприбуткова організація National Association of State Directors of Pupil Transportation Services, яка вивчає досвід надання послуг шкільними автобусами та надає рекомендації федеральному уряду щодо внесення змін до відповідного законодавства. Головною урядовою інституцією, яка встановлює ключові правила підвезення дітей до закладів освіти, є Федеральна Адміністрація з питання безпеки автотранспорту Міністерства транспорту США. На федеральному рівні встановлюються норми щодо розмірів та ваги шкільних автобусів, підготовки водіїв для них. Для усіх шкільних автобусів вимагається наявність укріпленого даху і бокових стін, пасків безпеки, запасних виходів, вогнегасників, а також відповідність вимогам стосовно кріплення пасажирських крісел. Кожен штат США встановлює додатково свої правила забезпечення функціонування шкільних автобусів та відповідності безпековим стандартам. Серед вимог в окремих штатах є наявність в автобусах подушок безпеки, перевірки поліцією попереднього досвіду роботи водіїв та їхніх соціальних зв'язків. У більшості штатів шкільні автобуси мають жовтий колір. Проте незалежно від кольору шкільних автобусів у даній місцевості, у жовтий не можуть бути пофарбовані інші автобуси і громадський транспорт. Питанням закупівлі автобусів, укладання договорів з водіями та обслуговуючим персоналом опікуються місцеві

управління освіти. Усі ці видатки покриваються із місцевих бюджетів.

Працювати водієм шкільного автобуса може лише особа, що пройшла навчання на відповідних курсах й отримала спеціальне посвідчення місцевого управління освіти. Вимоги до навчання і кваліфікації водіїв встановлюють самі управління освіти у певних штатах.

Водій автобусу не має права зрушити з місця, поки всі учні не перебуватимуть на своїх місцях. Дітям/учням суворо забороняється викидати будь-які предмети із вікон та виставляти руки у вікна автобуса. Прохід має бути вільним від портфелів/рюкзаків та інших речей. За дотриманням правил поведінки суворо слідкує водій автобуса.

Автобуси мають регулярно перевірятися кваліфікованими механіками. Дозволи на експлуатацію нових автобусів видаються на 12-15 років управліннями освіти. У цей період автобуси повинні проходити технічний огляд 1 раз на рік, потім – 2 рази на рік. Гранична швидкість руху автобусів – не більше 35 миль (56 км) на годину. Усі шкільні автобуси мають бути застраховані.

ДИСКУСІЯ

Питання вивчення зарубіжний досвід підвезення дітей дошкільного віку до закладів освіти різного типу на сьогоднішній день в комплексному аспекті вивчено вперше і потребує подальшого та систематичного опрацювання в подальшому.

ВИСНОВКИ

Нами наведено лише декілька прикладів досвіду організації підвезень дітей дошкільного віку до закладів освіти, який може бути корисним і в дискурсі української освіти. Вони засвідчують загальну тенденцію вирішення зазначеного питання у цивілізованому світі. Ці країни мають свій оригінальний досвід, але й деякі спільні з Україною підходи до організації дошкільної освіти взагалі й у частині організації підвезень дітей до закладів освіти зокрема. Серед них виокремимо такі, що зацікавили нас у межах нашого дослідження й підтверджують близькість України до світового освітнього простору:

- країни Європи і США дотримуються єдиної з Україною вікової періодизації, згідно з якою дошкільний вік охоплює дітей віком до 6-7 років;

- низка країн, як і Україна, законодавчо встановлює обов'язковість дошкільної освіти для дітей старшого дошкільного віку (5-6-річних);

- у більшості країн також встановлено безкоштовний проїзд у громадському транспорті для дітей дошкільного віку, що полегшує родинам підвезення дітей до закладів освіти;

- в усіх країнах теж вимагається обов'язковий супровід дітей дошкільного віку в транспорті дорослими/повнолітніми особами;

- у більшості країн діти дошкільного віку підвозяться до закладів освіти громадським або

приватним автотранспортом батьками/опікунами чи особами, які здійснюють догляд за дітьми;

- питання безпеки підвезення дітей до закладів освіти спеціальним транспортом (шкільними автобусами) унормовуються державними чи місцевими органами влади в частині дотримання певних стандартів виробництва, внутрішнього облаштування салонів, пасажирських крісел, встановлення правил поведінки під час руху тощо.

Проте, на відміну від України, у цих країнах бачимо такі прогресивні прояви в організації процесу підвезення дітей дошкільного віку, які корисно було б запровадити і в нашій країні:

- у більшості країн діють програми забезпечення безкоштовним підвезенням дошкільників до закладів освіти спеціальним державним/муніципальним автотранспортом (переважно – дітей старшого дошкільного віку – вихованців закладів дошкільної освіти та учнів, дітей з обмеженими фізичними можливостями);

- органи влади, управління освітою в окремих країнах розробили механізми матеріальної компенсації сім'ям за самостійне підвезення малят до закладів освіти громадським та/або приватним автотранспортом;

- знаходимо також і позитивний досвід законодавчого встановлення норм відстані від місць проживання дітей до закладів освіти, що дають право на забезпечення організованим підвезенням, максимального часу очікування спеціального транспорту;

- там, де держава та/або місцеві органи влади забезпечують організоване підвезення дітей дошкільного віку, зокрема і з інвалідністю, до закладів освіти, діють норми облаштування місць для перевезення цих категорій найменших пасажирів.

Отже, розглянутий нами позитивний зарубіжний досвід державних стратегій централізованого забезпечення підвезенням до закладів освіти дітей дошкільного віку підтверджує правомочність курсу МОН на визначення пріоритетів подальшої роботи з вирішення цього питання в законодавчому полі та через оновлення відповідної підзаконної нормативної бази шляхом унесення необхідних змін до Закону України «Про дошкільну освіту», Санітарного регламенту для дошкільних навчальних закладів, Правил дорожнього руху, Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, Державного стандарту України (ДСТУ) «Автобуси спеціалізовані для перевезення школярів. Технічні вимоги» тощо. Його врахування допоможе в ефективному вирішенні проблем повоєнного відновлення вітчизняної системи освіти та її повнішої інтеграції у світовий культурний простір із залученням важливих внутрішніх і зовнішніх правових, фінансово-економічних, кадрових, інтелектуальних ресурсів.

Наразі запланована законотворча робота розпочалася. У МОН підготовлено нову редакцію Закону України «Про дошкільну освіту» з новими положеннями щодо організації безкоштовних і безпечних підвезень до закладів освіти дітей старшого дошкільного віку, для яких здобуття дошкільної освіти є обов'язковим.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Kramarenko, I.S., & Molyboh, V.V. (2023) Zbirnyk normatyvno-pravovykh aktiv shchodo materialno-tekhnichnoho zabezpechennia haluzi osvity. Shkilnyi avtobus [Collection of normative legal acts on material and technical support of the field of education. School bus]. Kyiv [in Ukrainian].
2. Pro doshkilnu osvitu: Zakon Ukrainy vid 11 lup. 2001 rocu № 2628-III [About preschool education: The Law of Ukraine from July 11 2001, № 2628-III]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-14#Text> [in Ukrainian].
3. Education Act 1996, SCHEDULE 35B. *legislation.gov.uk*. Retrieved from <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/schedule/5B>.
4. Sanitarny rehlement dlia doshkilnyh navchalnyh zakladiv [Sanitary regulations for preschool educational institutions Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine from March 24, 2016 № 234]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0563-16#Text> [in Ukrainian].
5. Pravyla nadannia posluh pasazhyrskoho abtomobilnoho transportu [Rules for the provision of passenger road transport services]. (n.d.) *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
6. Pravyla dorozhniogo rukhu [Traffic rules]. (n.d.) *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
7. DSTU 7013:2009 «Avtobusy spetsializovani dlia perevezennia shkolariv. Tekhnichni vymohy» [DSTU 7013:2009 Special buses for carrying schoolchildren. Technical requirements]. *online.dnaop.com*. Retrieved from https://dnaop.com/html/61467/doc-%D0%94%D0%A1%D0%A2%D0%A3_7013_2009 [in Ukrainian].
8. Kramarenko, I. S., & Nyzkovska, O. V. (2023). Aktualni pytannia orhanizatsii pidvezennia ditei starshoho doshkilnoho viku do zakladiv osvity [Actual Issues of Organizing Transport of Children of Older Preschool Age to Educational Institutions]. *Problemy suchasnyh transformatsii*. Seria: pedahohika – Problems of modern transformations. Series: pedagogy, (2), 50–55. DOI: <https://doi.org/10.54929/pmtp-2023-2-04-01> [in Ukrainian].
9. Ivanov, S. V. (2019). Ekonomichne vidnovlennia i rozvytok krain pislia zbroinykh konfliktiv ta voien: nevtracheni mozhyvosti dlia Ukrainy [Economic recovery and development of countries after armed conflicts and wars: unmissable opportunities for Ukraine]. *Ekonomika Ukrainy – Ukraine economy*, 1 (686), 75-89 [in Ukrainian].