



Scenariusz wdrożenia czynników jakościowych projektu ICT-DRV dla Polski

przygotował: ARKADIUSZ MATYSIAK, ITS

WP 5 □ del: 13 □ last update: 15.05.2015
contact: your e-mail, www.project-ictdrv.eu

Czynnik 1: Wspomaganie i regulowanie ram prawno-organizacyjnych

Regulacje prawne oraz organizacja pracy zapewniają niezbędne ramy dla wdrożenia oraz, jeśli to możliwe, rozpoznania uznania szkoleń z wykorzystaniem e-learningu i symulatorów jazdy. Odnosi się to przede wszystkim ram prawnych stosowanych w kontekście dyrektywy 2003/59 WE i dalszych regulacji prawnych mających wpływ na wdrożenie tego rodzaju szkoleń, na które czas można poświęcać pracując jako kierowca zawodowy. Oprócz aspektów prawnych również organizacja pracy pozwala uczącemu się zapewnić czas niezbędny do uczestnictwa w szkoleniach e-learningowych/symulatorowych i wraz z niezbędną pomocą przenieść nowo nabyte umiejętności do praktyki zawodowej.

Wdrożenie szkoleń z wykorzystaniem symulatorów jazdy w Polsce jest uregulowane następującymi aktami prawnymi:

- Ustawa o Transporcie Drogowym (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. Nr 53 poz. 314)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie urządzenia do symulowania jazdy w warunkach specjalnych (Dz.U. 2011 nr 81 poz. 444)

Dokumenty te stanowią, że kierowca potrzebuje 4 godzin jazd w warunkach specjalnych podczas podejmowania szkolenia z zakresu kwalifikacji wstępnej i 2 godzin w przypadku kwalifikacji wstępnej przyspieszonej. Czas może być poświęcony na zajęcia na płycie poślizgowej lub na symulatorze jazdy. Polska ma jedne z najbardziej restrykcyjnych regulacji dotyczących wymogów technicznych dla symulatorów przeznaczonych do kształcenia kierowców zawodowych: muszą być wyposażone w platformę o 6 stopniach swobody, zaawansowany system projekcji obrazu itp. W związku z tym niemożliwe jest użycie symulatorów niskiej klasy, pomimo ich zalet w niektórych aspektach, do szkolenia. Powoduje to znaczącą lukę w działaniach podejmowanych przy użyciu tych urządzeń jazdy dla szkół jazdy, których nie stać na zakup symulatora wysokiej klasy oraz redukuje wartość dodaną sesji treningowych odbytych przy użyciu symulatorów niskiej klasy. W związku z tym, działania regulacyjne powinny być zrealizowane w celu stworzenia ram do ich wykorzystywania w przynajmniej niektórych aspektach szkoleniach (np. ecodriving). Dodatkowo, powinno rozważyć się uwzględnienie przeprowadzania sesji treningowych na symulatorze (dobrowolnie) w ramach kształcenia na prawo jazdy kategorii C i D.

Szkolenia z użyciem symulatora jazdy są szczegółowo określone w polskim systemie prawnym, jednakże wymagania techniczne dla urządzeń są niezwykle restrykcyjne.

Szkolenia realizowane przy użyciu e-learningu zostały zaaprobowane jako pełnoprawna forma szkolenia kierowców zgodnie z zapisami Ustawy o Kierujących Pojazdami (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151). Art. 23, paragraf 3 tejże ustawy wskazuje, że możliwe jest przeprowadzenie szkolenia na odległość z wykorzystaniem Internetu i pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców. Ilość godzin, którą należy poświęcić na takie szkolenie jest taka sama jak w przypadku kursów na salach wykładowych i obejmuje ten sam zakres materiału. Niestety, polskie przepisy nie odnoszą się do zapotrzebowania kursantów na bezpośredni dostęp do instruktora/wykładowcy. W rezultacie brak jest kursów e-learningowych prowadzonych przez kompetentnych wykładowców, w ramach których kursanci mogą uzyskać porady drogą elektroniczną (oprócz informacji obecnej na platformie internetowej). Powoduje to znaczący brak wartości dydaktycznej tego rodzaju szkoleń. Aby zmienić obecny stan rzeczy proponuje się wprowadzenie dedykowanych zapisów prawnych, które jednakże nie będą mogły być wprowadzone bez szerokiego poparcia ośrodków nauki jazdy, wynikającego ze zwiększonej świadomości jakości edukacyjnej szkoleń e-learningowych.

Szkolenia e-learningowe mają już umiejscowienie w polskim systemie prawnym, ale dzięki ogólnie sformułowanym przepisom istnieje szeroka swoboda w definiowaniu programów nauczania. Regulacjom brakuje szczegółowych wymagań w tym zakresie.

Czynnik 2: Wszechstronna informacja i doradztwo

Zapewnione są środki przekazu i środki doradcze pozwalające na:

- *obiektywne informowanie użytkowników końcowych i decydentów nt. szkoleń z użyciem e-learningu/symulatorów jazdy,*
- *umożliwienie kursantom, pracodawcom i instytucjom decydowania o tym, czy oferta szkoleń spełnia ich wymagania,*
- *umożliwienie kursantom i pracodawcom decydowania o tym, czy format szkolenia e-learningowego/symulatorowego jest odpowiedni dla konkretnego uczeni i/lub konkretnej potrzeby,*
- *wybranie i adaptację kursów do indywidualnych potrzeb treningowych ucznia i/lub firmy,*
- *zapewnienie uczniom i osobom kontaktowym w ich firmach niezbędnego doradztwa przed, w trakcie i po uczestniczeniu/wdrożeniu szkolenia.*

Obecnie brak jest w Polsce konkretnych akcji dla zapewniania informacji i doradztwa w zakresie szkoleń multimedialnych interesariuszom. Wszelkie publicznie dostępne informacje w tym zakresie (poza artykułami naukowymi i materiałami wytworzonymi w projektach badawczych) zostały stworzone przez ośrodki szkolenia kierowców w formie folderów reklamowych. Zmiana w tym zakresie może być zapewniona poprzez zaangażowanie w działania przedstawicieli środowisk naukowych. Zgodnie z sugestią w opisie Czynnika 8, powinny zostać zawiązane grupy robocze nakierowane na zapewnienie wszechstronnej informacji dla interesariuszy, działające w ramach obecnie istniejących już organizacji, takich jak np. Polska Federacja Ośrodków Szkolenia Kierowców (ciało, które zrzesza wszystkie regionalne stowarzyszenia ośrodków szkolenia kierowców, Polska Izba Ośrodków Szkolenia Kierowców i Patronat Instytutu Transportu Samochodowego nad Ośrodkami Szkolenia Kierowców. Organizacje te zrzeszają zarówno przedstawicieli organizacji szkolących przy pomocy multimedialnych środków nauczania, jak i badaczy, mogą ustanowić efektywną i stałą współpracę w ramach zwiększania świadomości znaczenia jakości kształcenia i wspomagania firm

W związku z brakiem działań informacyjnych podjętych w Polsce w celu przedstawienia zalet, postępu i innowacji w obrębie e-learningu/ symulatorów jazdy konieczne jest zawiązanie szeregu grup roboczych działających w tej kwestii.

gotowych zaadaptować swoje programy szkoleń do założeń projektowania dydaktycznego i podejścia nakierowanego na efekty uczenia się.

Organizacje te powinny zapoczątkować szeroką kampanię promującą korzyści płynące z programów kształcenia kierowców z użyciem środków multimedialnych i programów nauczania cechujących się wysoką jakością pedagogiczną. Będzie to kluczowym elementem poszerzania świadomości, bez którego niemożliwa jest zmiana obecnego trendu wyboru najniższej ceny. Podjęte działania mogłyby być wdrożone jako część narodowego projektu finansowanego z dedykowanych środków zewnętrznych.

Korzyści szkoleń e-learningowych/ symulatorowych muszą być bezpośrednio adresowane do kierowców, tak aby zwiększyć ich świadomość.

Indicator 3: **Odpowiednio wyszkoleni instruktorzy i wykładowcy**

Instruktorzy upowszechniający szkolenia oparte o technologie multimedialne są – oprócz standardowego szkolenia dla instruktorów – szkoleni pod kątem wielu dodatkowych umiejętności bazujących na charakterystyce technologii, z którą pracują w kontekście nauczania. To zawiera między innymi specjalistyczny trening:

- dla instruktorów/operatorów symulatorów w kontekście nauczania ze środowiskiem symulacyjnym, nauczania indywidualnego i grupowego, projektowania i doboru scenariuszy, realizacji zadań przy użyciu symulatora oraz jego różnych właściwości i dodatkowych narzędzi,
- dla instruktorów e-learningu w kontekście nauczania na odległość, korzystania z narzędzi e-learningu, motywowania kursantów i instruktorów, komunikacji i coachingu przez internet, a także przeprowadzania wywiadów środowiskowych i technik dostarczania informacji zwrotnej.

Coraz więcej ośrodków szkolenia w Polsce włącza e-learning do swoich programów szkoleniowych przeznaczonych dla kierowców zawodowych i kandydatów na kierowców zawodowych. Ta metoda nauczania jest zapewniana dzięki dedykowanym platformom, zazwyczaj zaprojektowanym przez firmy zewnętrzne w formie internetowych kursów realizowanych krok po kroku w tempie dostosowanym do kursanta. Umożliwiają one zdobycie wiedzy na podstawie zarówno opisów, jak i zdjęć oraz materiałów wideo. Niestety, pośród dostępnych na rynku kursów brak jest tych nadzorowanych przez wykładowcę, co znacznie wpływa na jakość kształcenia. Z drugiej strony, stowarzyszenia i organizacje działające w obrębie e-learningu koncentrują się przede wszystkim na nauczaniu szkolnym oraz kursach biznesowych, pomijając kształcenie zawodowe poza kilkoma przypadkami, które nie dotyczą jednak kontekstu kierowców zawodowych. Kolejnym kluczowym czynnikiem utrudniającym rozwój wysokich jakościowo szkoleń e-learningowych jest bardzo duża konkurencja na rynku związana z nieporównywalnie większą ilością ośrodków nauki jazdy w Polsce, niż w innych krajach UE. Prowadzi to do wniosków, że żadne działania organizacyjno-regulacyjne nie pozwolą na zwiększenie jakości nauczania w ramach kursów e-learningowych dla kierowców zawodowych bez przeprowadzenia szerokiej kampanii edukacyjnej, która pokazałaby zalety szkoleń oparte o renomowane programy nauczania i realizowanych pod nadzorem instruktora.

E-learning został niedawno szeroko wdrożony do programów szkoleń. Niestety, zaproponowana konstrukcja kursów nie priorytetyzuje jakości jako najważniejszego czynnika.

Szkolenie symulatorowe w Polsce jest prowadzone przy użyciu wysokiej klasy symulatorów jazdy, niezbędnych ze względu na krajowe regulacje. Fakt ten silnie oddziałuje na poziom wyedukowania instruktorów, którzy przechodzą profesjonalny

Szkolenia instruktorów prowadzących w Polsce zajęcia na symulatorach są prowadzone uwzględniając jedynie aspekty techniczne urządzeń. Elementy technik dydaktycznych stosowanych

kurs korzystania z symulatora, często zakończony uzyskaniem certyfikatu, u dostawcy urządzenia. Niestety, podczas takiego szkolenia brak jest informacji o tym, jak przeprowadzać jazdy na symulatorze od strony edukacyjnej. Pomimo to, ośrodki szkolenia kierowców nie widzą często potrzeby dalszej edukacji ich pracowników, głównie ze względu na brak zrozumienia znaczenia jakości w nauczaniu kierowania pojazdem z wykorzystaniem symulatora – wciąż pokutuje przekonanie, że szkolenie na symulatorze jazdy jest jedynie odwzorowaniem jezd w warunkach rzeczywistych z wartością dodaną w postaci możliwości generowania niespodziewanych i potencjalnie niebezpiecznych sytuacji drogowych w bezpiecznym środowisku. Należy to zmienić, tak aby zwiększyć jakość szkoleń i ich wpływ na zachowanie kursantów na drodze. Rola instruktora symulatora jazdy w Polsce musi zostać zrównana w kompetencjach z instruktorami jazdy szkolącymi kierowców zawodowych i kandydatów na kierowców zawodowych. Wymagać to będzie od nich uczęszczania na coroczny kurs doszkalający, w ramach którego przedstawiane są m.in. metodologia nauczania i sprawy psychologiczne. Program kursu jest określone w polskim prawie (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 13 lipca 2012 w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. 2012.1019)). Obligatoryjny charakter kursu oraz szczegółowo zdefiniowany program stwarza szansę na uwzględnienie tematyki edukacji z wykorzystaniem symulatorów jazdy w jego ramach. Taki dodatkowy element szkolenia mógłby być przeprowadzony tylko dla osób chętnych. Jednakże, rekomenduje się wprowadzenie niezbędnych zmian w przepisach, które pozwoliłyby na włączenie tematyki nauczania na symulatorach jazdy do tego rodzaju szkoleń dla instruktorów, a także określenie jej dokładnego zakresu.

w pracy ze środowiskiem symulacyjnym powinny być zawarte w obrębie szkolenia okresowego dla instruktorów jazdy.

Czynnik 4: **Wdrożenie podejścia nakierowanego na efekty uczenia się**

Podejście nakierowane na efekty uczenia się wraz ze swoimi implikacjami dotyczącymi jakościami szkolenia jest wdrożone w ramach szkoleń e-learningowych i symulatorowych. Szkolenia te są opisane w kontekście efektów nauczania (wiedza, umiejętności i kompetencje) związanych ze szkoleniem, a środowiska nauczania są adekwatne do osiągnięcia tych efektów, a ocena uwzględnia wszystkie rodzaje efektów uczenia się i odpowiednich środków oceny.

Dodatkowo, wdrożenie efektów uczenia się pozwala na rozpoznanie nauczania formalnego i nieformalnego oraz rozpoznanie efektów uczenia się osiągnięte w ramach tychże szkoleń realizowanych w ramach edukacji zawodowej.

Polska zaadoptowała do swoich przepisów krajowych Europejskie Ramy Kwalifikacji z niewielkimi zmianami (5 stopni kwalifikacji zamiast 8 stopni w ERK). Polski System Kwalifikacji Zawodowej jest opisane w Ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2008 r. Nr 69, poz. 415 z późn. zm.). Niestety, ramy wdrożono do tej pory jedynie w obrębie programów nauczania szkolnego oraz nauczania zawodowego osób młodocianych. W związku z tym podejście nakierowane na efekty uczenia się jest stosowane tylko w tym obszarze.

Polskie Ramy Kwalifikacji są zaadoptowaną wersją Ram Europejskich, lecz nadal potrzebują zmian, aby zintegrować je z systemem edukacji zawodowej.

Znaczący progres we wdrażaniu opisywanego podejścia prawdopodobnie wejdzie w życie wraz z wytycznymi, jakie zaaprobowała Rada Ministrów w propozycji

zintegrowanego systemu kwalifikacji 31 marca 2015 roku. Wprowadzenie tego aktu przede wszystkim zintegruje ERK z prawem krajem i uwzględni 8-stopniowy podział kompetencji. Dodatkowo umożliwi ono:

- płynne przekwalifikowywanie się i zwiększanie kompetencji poszukujących pracy
- bardziej efektywną rekrutację i wprowadzenie planów szkoleń pracowniczych
- dostarcicielom szkoleń zawodowych bardziej efektywnie i zrozumiale zaprezentować proponowany program nauczania

Zintegrowany system kwalifikacji będzie uwzględniał edukację podstawową, zawodową i uniwersytecką. Głównymi narzędziami systemu będzie 8 stopni Polskich Ram Kwalifikacji, zawierające wymagania dla wiedzy, umiejętności, kompetencji i Zintegrowanego Rejestru Kwalifikacji. Rejestr będzie uwzględniał wszystkie kwalifikacje wynikające z regulowanych ogólnie szkoleń, co oznacza również, że obejmie on kwalifikację wstępną i szkolenia okresowe dla kierowców zawodowych. Dodatkowo, komercyjne szkolenia e-learningowe/symulatorowe również będą możliwe do uwzględnienia w rejestrze w przypadku złożenia wniosku. Jednakże, będzie to wymagało od interesariuszy trzymania się zapisów aktu, jak również Rekomendacji Parlamentu i Komisji Europejskiej w sprawie ustanowienia europejskiego systemu transferu osiągnięć w kształceniu i szkoleniu zawodowym, w którym podkreślono potrzebę wprowadzenia podejścia nastawionego na efekty uczenia się. Pomimo tych zmian, konieczne zapewnienie szerokiej kampanii informacyjnej dla członków ośrodków nauczania kierowców, koncentrującej się na zyskach związanych z byciem uwzględnionym w rejestrze oraz projektowania programów szkoleń zgodnie z proponowanym podejściem.

Czynnik 5: Zapewnienie wartości dodanej do procesu nauczania

Wdrożenie szkoleń z użyciem komputerów i symulatorów jazdy niesie ze sobą jasną wartość dodaną dla procesu nauczania i/lub pozwala na osiągnięcie zamierzonych efektów nauczania. Szkolenia oparte o techniki multimedialne są oferowane wyłącznie dla osiągnięcia efektów nauczania pozwalających na wyciągnięcie korzyści z zastosowania tego rodzaju podejścia i/lub które mogą zostać osiągnięte równocześnie przez klasyczne i oparte na technologii metody nauczania.

W materiałach reklamowych większości ośrodków prowadzących szkolenia z użyciem środków multimedialnych w Polsce największy akcent położony jest na efektywność czasową i pieniężną szkolenia. Te formy treningu pokazywane są, a co za tym idzie również postrzegane tak przez użytkowników końcowych, jak tanie i wymagające mniej czasu niż dotychczasowe metody szkoleń. Niestety, sprawa wartości dodanej, jaką niosą za sobą te szkolenia jest praktycznie pomijana. Wynika to z faktu dużej konkurencji na rynku ośrodków szkolenia, co powoduje stawianie ceny jako kluczowego czynnika.

W celu zmiany bieżącej sytuacji należy przedsięwziąć szereg edukacyjnych i informacyjnych akcji. Przede wszystkim, ośrodki nauki jazdy powinny zostać zaznajomione z wartością dodaną wynikającą ze szkoleń e-learningowych i symulatorowych – nadal nie wszyscy przedstawiciele tych instytucji zdają sobie z

Aktualne zapotrzebowanie rynkowe zmusza dostarczających szkolenia e-learningowe/symulatorowe do uwzględnienia ceny jako podstawowego czynnika – dydaktyczna wartość dodana tych metod nauczania nie jest uwzględniana.

Nie wszyscy interesariusze zdają sobie sprawę z istnienia wartości dodanej – należy to zmienić dedykowanymi kampaniami

tego sprawę. Taka kampania mogłaby zostać zrealizowana przez organizacje informacyjnymi. zrzeszające interesariuszy z zakresu szkoleń kierowców. Dodatkowa kampania edukacyjna powinna być zaadresowana do zawodowych kierowców. Materiały powinny ukazywać korzyści nauczania oparte o środki multimedialne. Taka kampania mogłaby również być przeprowadzona pod patronatem organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców przy użyciu mediów używanych przez kierowców takich jak np. papierowe magazyny czy media społecznościowe.

Czynnik 6: Płynne i dokładne zaprojektowanie dydaktycznego i technologicznego interfejsu

Projektowanie szkoleń z użyciem e-learningu i symulatorów jazdy bazuje na rozważaniach z zakresu projektowania dydaktycznego (ang. Instructional Design) oraz potrzeb i charakterystyki kursanta. Prowadzi to do rozwoju środowisk nauczania zapewniających najlepsze warunki dla stymulowania i ułatwiania nauczania. Pedagogika kieruje wyborem metody nauczania, nie na odwrót.

Projektowanie dydaktyczne jest koncepcją praktycznie nieznaną w Polsce i nieużywaną w kontekście szkoleń zawodowych – jest raczej rozpoznawane jako akademicka koncepcja rozpowszechniona wśród badaczy. W związku z tym, pierwsze kroki w celu jego wdrożenia do codziennej praktyki muszą być podjęte w zakresie rozpowszechnienia jego zalet wśród interesariuszy. Główni gracze, którzy będą chcieli wziąć udział w polepszaniu jakości oferowanych szkoleń e-learningowych/symulatorowych, a także organizacje naukowe/pedagogiczne zaznajomione z koncepcją projektowania dydaktycznego powinny zostać zidentyfikowane i połączone poprzez stworzone do tego celu grupy robocze.

Projektowanie dydaktyczne jest praktycznie nieznaną w obrębie polskiej edukacji zawodowej. Należy podjąć akcje rozpowszechniające korzyści płynące z jego zastosowania w kontekście e-learningu i symulatorów jazdy.

Czynnik 7: Ciągła ocena i dalszy rozwój szkoleń e-learningowych/symulatorowych

Szkolenia e-learningowe/symulatorowe są przedmiotem ciągłej oceny, zmian, ulepszeń i dalszego rozwoju w celu adaptacji do zmieniających się potrzeb i wymagań, a także dostosowania się do stanu obecnego technologii w edukacji. Uczenie się głównym czynnikiem w ramach całkowitej oceny i działań rozwojowych w tym zakresie.

Większość firm organizujących szkolenia e-learningowe/symulatorowe w Polsce jest członkami różnych regionalnych, narodowych i europejskich projektów, w ramach których mają szansę na poszerzenie zakresu swojej aktywności poprzez tworzenie nowych platform edukacyjnych, programów innowacyjnych tematycznie szkoleń kierowców i zakupu nowoczesnych urządzeń szkoleniowych. Niestety, w większości przypadków osiągnięcia edukacyjne osiągnięte w tego rodzaju przedsięwzięciach nie przekładają się na jakość na co dzień realizowanych szkoleń z wykorzystaniem środków interaktywnych.

Zakres szkolenia kierowców zawodowych (wliczając kwalifikację wstępną i szkolenia okresowe z wykorzystaniem e-learningu/symulatorów jazdy) jest opisany w Ustawie o Transporcie Drogowym (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371). Jednakże, zapisy prawne opisują jedynie jaki zakres dydaktyczny powinien być uwzględnione w szkoleniu, a także ilość godzin przejechanych w różnych warunkach. W związku z tym ośrodki nauki i doskonalenia jazdy nie są de facto zobligowane do podwyższania jakości

Większość polskich dostawców e-learningu i szkoleń symulatorowych traktują je jako ekwiwalent tradycyjnych metod nauczania i nie podejmują działań w celu rozwoju dydaktycznego prowadzonych zajęć, mimo sprzyjającemu klimatowi do ich przeprowadzenia.

nauczania przy użyciu innowacyjnych narzędzi i metod.

Największy potencjał do zmiany obecnego stanu rzeczy jest widoczny w uczestnictwie polskich interesariuszy w kolejnych narodowych/europejskich projektach badawczych. Narodowe i europejskie agencje powinny w swoich konkursach projektowych zaproponować ścieżki dedykowane wzrostowi jakości szkoleń zawodowych, w ramach których efekty projektu powinny być obligatoryjne wdrażane do codziennej działalności komercyjnej przedsiębiorstwa.

Ścieżki nakierowane na szkolenie zawodowe w krajowych i międzynarodowych konkursach projektowych są niezbędne, żeby zachęcić ośrodki szkolenia kierowców do podejmowania działalności rozwojowo-badawczej.

Indicator 8: Research, sharing and networking on the realisation of SBT and CBT

Wdrożenie szkoleń e-learningowych i symulatorowych wymaga ciągłego dialogu i bliskiej współpracy między dostawcami programów nauczania, developerami platform e-learningowych i symulatorowych, a także badaczami. W związku z tym niezbędne jest podejmowanie ciągłych działań networkingowych i wspólnych przedsięwzięć badawczych, dla celów dalszego ulepszenia tego rodzaju szkoleń.

Polski rynek szkoleń kierowców jest jednym z najbardziej wymagających w Unii Europejskiej ze względu na ilość i wielkość aktywnych podmiotów. Zgodnie ze statystykami, w 2014 roku na rynku działało 8941 ośrodków nauki jazdy. Zgodnie z tym, że polskie prawo umożliwia przeprowadzenie szkolenia teoretycznego z użyciem e-learningu i szkolenia na symulatorze jazdy jako alternatywy dla jazdy na płycie poślizgowej w warunkach rzeczywistych, coraz więcej firm zmienia swoje programy szkoleń kwalifikacji wstępnej do potrzeb tych dwóch środowisk. Niestety, w związku z agresywną konkurencją na rynku, kryterium niskiej ceny pozostaje głównym czynnikiem wyboru. W rezultacie wiele ośrodków szkolenia kierowców nie jest zainteresowanych rozpoczęciem dialogu i współpracy z konkurencją.

Polski rynek jest bardzo rozdrobniony i w związku z tym wymagający w kontekście przeciwstawianiu się niskiej cenie jakością szkoleń.

Szansy na możliwą poprawę można spodziewać się, gdy ośrodki nauki jazdy ustanowią ciała doradcze, które pracowałyby jako platforma umożliwiająca dzielenie się wiedzą i doświadczeniami. Taka organizacja mogłaby być oparta o już istniejące jednostki pracujące pod nadzorem Instytutu Transportu Samochodowego – Patronat nad Ośrodkami Szkolenia Kierowców. Słec ta gromadzi ponad 100 firm i jest nakierowana na rozwój jakości szkolenia kierowców. W ramach patronatu możliwe stałoby się ustanowienie grupy roboczej ośrodków specjalizujących się w szkoleniu kierowców zawodowych z użyciem środków interaktywnych, co pozwoliłoby na rozpoczęcie działań networkingowych między interesariuszami. Rekomenduje się, żeby działania te miały miejsce na gruncie zarówno krajowym, jak i regionalnym, co pozwoli poszerzyć oddziaływanie na mniejsze firmy i ośrodki. Dotarcie do i zainteresowanie dużej liczby organizacji i stowarzyszeń skupiających ośrodki nauki i doskonalenia jazdy oraz samych instruktorów jest głównym czynnikiem to rozpowszechnienia informacji o jakości szkoleń kierowców zawodowych z użyciem e-learningu/symulatorów. Aby to uczynić, potrzebna jest sprawna współpraca między dostawcami takich szkoleń i regionalnymi organizacjami.

Stworzenie ciał doradczych zrzeszających ośrodki prowadzące szkolenie e-learningowe/symulatorowe jest szansą na zawiązanie doświadczeń w zakresie wymiany informacji i networkingu.