

## 驾培模拟器应用系列报道之一——

编按：

2013年2月，在交通运输部首次召开的驾驶培训工作会议中，交通运输部领导明确表示：进一步推广驾培模拟器的应用，用科技手段推动驾驶培训效果的大幅提升。

驾培模拟器在国内已经有十多年的应用，而在应用的规模、效果上并不显著。业内人士认为，当前的驾培模拟在理念、功能和推广模式上都有不少误区，降低了模拟器在驾驶培训中的功效。《驾培模拟器应用系列报道》将全面梳理当前理念、设备市场、应用模式、监管等问题，探讨驾培模拟推广的有效路径。本次报道聚焦教育理念指引下的新型驾培模拟。

### A：驾培新理念——

## 教育理念引领驾培模拟

### 驾培模拟器沦为“游戏机”？

提要：学员认为驾培模拟器是空耗学时的“游戏机”，驾校管理者认为模拟器的功能只是体验驾驶，政府管理部门大力推进却进展有限，原因何在？

在北京某家大型驾校，每位培训学员在第一次开学时，都会被请到一间摆满驾培模拟器的教室里进行学习。“就是坐在机器上感受下，像玩游戏机似的坐几个课时。挺无聊的，但是属于规定课程，每个人都得过这一关。”一位学员对记者说。

“游戏机”，这或许是不少驾校学员对驾培模拟器的评价。在正式开课前在“游戏机”上坐几个小时，完成拿到驾照中的规定动作。而对不少驾校管理者来说，驾培模拟器也看起来是“鸡肋”，“管理部门要求必须配备一定数量的模拟器，但是没有设备标准、培训教材和要求也没有，更关键的是驾校和学员看不到驾培模拟器的效果，我敢说，国内绝大多数的驾培模拟器都形同摆设。”在一次驾校校长们的座谈会上，一位驾校校长在发言中说。

模拟器设备品质参差不齐，售后服务跟不上，让不少曾经热情使用过模拟器的驾校伤透了心。不少驾校校长表示，这几年推广驾培模拟器，最初觉得省车省油，挺好，花大笔资金购买设备，但用了段时间后，很多模拟器就出现故障没法使用，售后服务也跟

不上，最终就成了一堆废铁。再加上培训效果和预期的差距很大，大家感觉到上当受骗，现在对模拟器就没什么积极性了。

学员认为是浪费时间的“游戏机”，驾校花钱买来了摆设，行业管理部门如何看待驾培模拟器呢？“应该说整个行业一直在努力推进，在制度上提要求，在政策和资金上提供支持，但各种标准和功能的产品充斥市场，部分驾校的意愿也不够，致使整体的应用规模和效果一般，应该说管理部门也很困惑。”某省的运管部门负责人对记者说。

驾培模拟器在国内陷入困境，而在国外却是提升整个驾驶培训质量的利器。早在上个世纪 70 年代，世界先进国家就已普遍应用驾培模拟器这一先进的手段来培训学员。据有关资料统计，1982 年开始，日本每年新培训驾驶员中有 90% 的培训计划都用驾培模拟器来实现，大多数欧洲国家也相继制定了使用汽车驾驶训练模拟器的法规，如运营驾驶员每年必须在驾培模拟器上驾驶 7 小时等。

如何提升驾培模拟器的应用规模和效果，就成为整个驾培行业的重要任务。

## 正名：将驾培模拟和驾培模拟器分开

提要：认识和定位偏差，或许是驾培模拟应用陷入困境的主因。驾培模拟不是简单的体验驾驶，驾培模拟器也绝非简单的“游戏机”，驾培模拟和驾培模拟器有着各自的内涵。

“不少驾校都购进了驾培模拟器，认为这就是管理部门和学员所需要的驾培模拟。这其实是误解，根子还在于大家没有搞明白什么叫驾培模拟。把一台驾培模拟器往驾校一摆就叫驾培模拟吗？这就跟把一台跑步机往家里一摆，身体就会强壮一样，显然是错误的。”北京宣爱智能股份公司董事长于晓辉说。

在于晓辉看来，驾培模拟是通过驾培模拟器与实车的有机配合，完成汽车驾驶教学活动的一种新型教学模式，是国际上驾培行业通用的教学方式，驾培模拟器则是实施这种新型教学模式的教学工具。因此，推动国内驾培模拟的有效应用，既需要合格、合标、合用的驾培模拟器，更需要正确的驾培模拟教学理念。

“要实现驾培模拟在驾校真正的应用，就需要重新设计整个驾培的教学系统，把模拟训练嵌入到驾培的全过程，建立起一套新式的驾培模拟教学系统。”他说。

行业不少人认为，驾培模拟就是在接近实车的模拟器上进行体验驾驶，越接近实车的模拟器有越好的体验效果。但宣爱智能用另一种眼光来看待驾培模拟：体验驾驶只是

模拟训练的一个方面，它不是全部。在于晓辉看来，驾培模拟器这几年没有得到有效推广，主要弊端在于把模拟训练简单地看作体验驾驶。而模拟器的功能设计要服从于整个教学系统，只有这样，驾培模拟的教学效能才能得到真正发挥。

对驾培模拟的认识不准、定位不清，造成了行业里“鱼目混珠”，“真假美猴王”大闹驾培行业，最后谁也分不清什么是真正的驾培模拟，更弄不清需要怎样的驾培模拟器。这意味着，当前驾培模拟行业的很多问题，源头其实出在对驾培模拟和驾培模拟器的认识上。

## 将模拟训练融入驾培全过程

提要：在教育理念指引下的驾培模拟，需要重新界定模拟训练在驾培各阶段的地位和作用，构建起新型的驾培模拟教学体系，驾驶培训的效率将得到极大提升。

为了构建教育理念指引下的新型驾培模拟，部分设备厂商结合驾培模拟重新设计驾培教学系统，并开始在国内部分驾校中实施。“从教学效果出发，重新设计理论、模拟和实车三个板块的课程，最大限度发挥模拟训练的优势。”于晓辉说。

在目前通行的驾培课程中，理论学习、模拟训练与实车训练是独立的三个教学环节，而新型的驾培模拟将这三阶段有机融合起来：理论学习的目的在于掌握道路交通法律、法规及安全驾驶的相关知识，为实车驾驶进行意识上和概念上的准备学习；模拟训练的目的在于初步掌握操作方法和要领，培养预见性的安全驾驶意识；实车训练的目的则在于使学员全面掌握汽车驾驶技能。

即在学员的培训全程中，不管是理论学习还是实车训练阶段，模拟学习都嵌入其中。在这一全新的驾培模拟课程设计里，一个学员根据学习进度，会不断重复理论、模拟和实车阶段，可能在学习了几个小时的模拟器课程，就会直接进入实车学习，也可能根据学员的学习效果再回到模拟器课程中去。这就与当前将理论、模拟、实车训练分为独立的三大阶段完全不同。

按教育规律，模拟训练的内容跟实车训练越接近，模拟训练的迁移效果就越好，这就要求模拟器设备厂商尽可能按照驾校的实际来定制设计驾培模拟器。“想做一套驾培模拟器在全国通用，那只能说明其根本不懂模拟训练。由设备厂商和驾校一起完成教学系统设计，包括课程设计和教练员培训等，这才是驾培模拟的整体解决方案。”于晓辉说。

有试验结果表明，运用“理论、模拟加实车”的模式进行驾驶培训，可使实车训练效率提高3至5倍，在确保达到同等训练效果的前提下，可减少30%的实车训练。在北京、重庆、河北等地首批尝鲜的驾校，已经开始尝到甜头。

新的教学系统，还为行业解决了另一大难题：提升驾培的标准化水平。驾培考试大纲对教练员教学有统一的要求，但教练员在教学过程中的个性化发挥，一直是培训质量的隐忧之一。怎么保证一千个教练员都是同一个优秀的标准？这是行业里的大难题。如果在驾驶培训过程中尽量增大模拟的分量，用统一的电子教学，实现标准化的教育，避免一百个教练一百个教法，这样既降低了对教练员的要求，同时又提高了驾培的标准化程度，这一优势能极大突破教练员水平对驾培质量的制约。

## 为驾培模拟器定标

提要：融入驾培教学全程、量身定制、标准化将成为驾培模拟器设计的新原则，而最好的贯彻渠道，就是按教育理念，制定新的模拟器设备标准。

在北京宣爱智能股份公司的设备展览室里，记者看到了十多种形式各异的驾培模拟器。宣爱智能相关负责人介绍，这些模拟器覆盖了当前市面上主流的驾培模拟器，根据不同的功能，价格从几万元到十多万元不等。

“功能和价格上有些差别，但都是从各个驾校的实际情况来定制的。每个模拟器的功能都融入到驾校的教学体系中去，而且视频场景都是在驾校当地拍摄的实景。”宣爱智能一位负责人说。

生产出真正的驾培模拟产品，是宣爱的企业理念之一，宣爱希望将这一驾培模拟理念融入到新标准的制定中。“标准不仅决定着未来驾培模拟设备厂家的生产方向，也成为贯彻驾培模拟新理念最重要的载体。但可以明确的是，用教育理念来指导驾培模拟系统和设备生产是未来的趋势。”于晓辉说。

真正合乎国家标准的驾培模拟设备和相关服务，也是很多驾校管理者迫切的希望。“谁想让花了大钱买的东西在教室里落灰呢，只要模拟器真正发挥应有的作用，把优势体现出来，我们驾校当然愿意用。”河北石家庄大正驾校校长对记者说。

而部分驾校已经开始尝鲜新理念下的驾培模拟系统。重庆美你驾校是国内闻名的优秀驾校，目前正在宣爱智能的支持下进行全新的驾培教学系统设计。美你驾校一位负责人介绍，“理论的部分有模拟，实车的部分也有模拟。模拟贯穿到培训全程，成为整个教学系统不可或缺的部分，这是和之前最大的不同。”美你驾校一位负责人说。

在多年实践后，驾培模拟设备在技术和运营商业模式上日渐成熟。今年8月，宣爱智能与中关村租赁合作，在全国推广驾培模拟，“通过融资租赁的方式，驾校不再需要花大笔资金来购买模拟器，只要向宣爱智能租用相关设备，就能得到驾培模拟一揽子的系统解决方案。”于晓辉说。

在行业专家看来，新理念、新标准下的驾培模拟设备将获得更大的市场，墨守旧章的模拟器设备厂商和驾校，都将在市场竞争中落在后面，“真正将模拟器用出优势的驾校，盈利能力更强，培训效果更好，价格更便宜，学员肯定会用脚投票。”一位专家说。

## **B：驾培模拟新趋势：**

在小汽车进入家庭，运输行业趋于专业化的时期，业内专家认为，驾培模拟将迎来广阔的发展空间，呈现出五大趋势：

首先，驾培模拟将会被越来越多的驾校和学员所接受，有实力的驾校抢先应用驾培模拟器，将获得更大的发展空间。

第二，在驾培模拟器的推广上，以体验驾驶为主的“游戏机”式模拟器将会逐渐消失，在功能上融入整合驾驶培训教学系统的新型模拟器将会大行其道。

第三，在驾驶培训将由资格教育向素质教育转型过程中，驾培模拟器将获得更大规模应用。驾培的素质教育需要大量的实车培训，成本高、风险大，容易出事，通过模拟训练的新式教学方法，可以避免大量的实车、实路训练。

第四，由于驾培模拟对设备、师资、场地的要求较高，集中组织模拟培训或将成未来主流。

第五，驾培模拟器能培训极端条件下的驾驶技能，货客运、危化品运输等专业驾驶员来说，驾培模拟器是获取特殊驾驶技能的重要手段。

## **C：众说·我眼中的驾培模拟**

如果驾驶模拟器能广泛应用在车辆设计、道路基础设施设计及各种气象和条件下的驾驶行为的模拟等方面，我国的交通事故数量能有效降低。

——东南大学交通学院副院长陆建

驾驶模拟器是非常有效的研究工具，可以系统地研究驾驶行为和驾驶中出现的问题，以便在教育培训中有效避免类似事故的发生。

——同济大学交通运输工程学院副教授王雪松

汽车驾驶培训行业是能源消耗大户，对于打造绿色驾培、低碳驾培大有可为。特别是汽车驾驶模拟器的开发和应用对于降低汽车驾驶培训行业能耗，提升行业的培训效率具有重要作用。

——中国道路运输协会驾工委主任谭衡鸣

除了满足模拟特殊行车环境的训练要求外，模拟训练还有一个优点就是为实车训练打基础，学员可以在模拟器上先练好基本功，再上实车训练，上手就快，消除恐惧感。

——杭州市机动车服务管理局驾培管理处处长庄新华

在运营驾驶员的培训中，驾培模拟器可以模拟恶劣气候条件甚至是事故现场，这是实车训练完全没法实现的。同时，模拟器能降低油耗、减少车辆损耗，我们驾校将加大模拟器的应用。

——北京东方时尚驾校总经理闫文辉

## D：评论：驾培模拟需要借鉴教育学思维

学车时亲历过驾培模拟器课程，也看过不少驾校的驾培模拟器，相信不少学员和记者的感觉类似，“完全不是那么回事”：在一个模拟器的教室里自己玩上几个小时，没有指导老师，没有学习要求，没有考核，这样的驾培模拟除了耗学时，效果可以说几乎为零。

作为高效的科技手段，驾培模拟器本应成为提升驾培效果、降低能耗和培训成本的有效工具，但良莠不齐的驾培模拟器设备，让学员、驾校和管理部门都大呼“不值”。

驾培模拟器的效果没能体现出来，除了功能、可靠性、售后等因素之外，真正的问题其实在源头：主导产品的设计人员几乎都是站在技术与制造层面来看待模拟器，而不是从教育和教学的角度来设计产品。某些驾培模拟器做的很精美，软硬件高端大气，但只是就模拟器做模拟，并没有融入整个驾培教学系统中去，依然只能算是高级的“游戏机”。这种模拟器可能符合相关标准，但是离学员、驾校和管理部门需求很远，也难以真正体现驾培模拟的优势。

模拟是高效的教育方法，模拟的优势与局限，必将在驾培模拟中得到反映。教育理念提出，只有将模拟融入到教育全程中去，才能真正发挥出模拟的效果。当前只将驾培模拟作为驾培的一个独立环节，显然违背了基本的教育学理念。

用教育理念来认识驾培模拟的价值，根据整个驾培教学体系的要求来重新设定模拟器功能，真正发挥出驾培模拟的价值，这才是驾培模拟推广和应用的必然路径。