



УДК 614.8:656.1

Ахмадиева Р.Ш. – кандидат педагогических наук, доцент, директор

E-mail: guncbgd@mail.ru

ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей», г. Казань

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛИЧНОСТНОЙ КОМПЕТЕНЦИИ УЧАСТНИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются концептуальные основы формирования личностной компетенции участника дорожного движения. В предлагаемой педагогической Концепции ведущим становится модель-стандарт «подготовка к безопасной жизнедеятельности в транспортном процессе». Данная модель жизнедеятельности включает в себя изучение законов безопасности движения, ПДД, правила безопасности на транспорте, а также воспитание правопослушного и безопасного поведения в транспортном процессе с учетом сотрудничества и взаимодействия участников процесса в обеспечении не только своей безопасности, но и безопасности окружающих.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: безопасное поведение, транспортная культура личности, транспортная среда, личностная компетенция участника дорожного движения, формирование безопасного поведения на дорогах, правила дорожного движения, модель безопасного участия, концепция, повышение безопасности дорожного движения, правовая компетенция.

THE CONCEPTUAL BASIS FOR FORMING PERSONAL COMPETENCE OF ROAD USER

Akhmadieva R.Sh. – candidate of pedagogic sciences, associate professor, director

Research Center «Life safety of children», Kazan

ABSTRACT

This paper discusses the conceptual basis for forming personal jurisdiction the road user. In this pedagogical concept is becoming a leading model of the standard «preparation for safe living in the transport process». This model of life should include a study of the laws of traffic safety, traffic rules, safety regulations for transport, as well as training law-abiding and safe behaviors in the transport process in the light of cooperation and interaction between actors in ensuring not only their safety but the safety of others.

KEYWORDS: safe behavior and transport personal culture, transport environment, personal competence of road users, the formation of road safety, traffic rules, security model, participation, vision, road safety, legal competence.

Знание ПДД, умения и навыки их выполнения, правопослушное и безопасное поведение в дорожном движении – это необходимые условия снижения числа пострадавших в результате дорожных происшествий. Мы пришли к выводу, что эти условия, являясь необходимыми, в то же время не являются достаточными для предотвращения дорожно-транспортного травматизма, формирования безопасного поведения участников дорожного движения.

Эту «необходимость и достаточность» условий мы увидели при смысловом анализе самого понятия «безопасное поведение».

Рассмотрим (в качестве примера) безопасный, но не всегда являющийся желательным поступок человека в отношении к другим участникам движения. Человек может вести себя, обеспечивая лишь собственную безопасность, но не безопасность других. В таком случае он действует эгоистично – «лишь для себя» и при этом пренебрегает безопасностью окружающих, не думает о других и не действует безопасно «для других».

В этой связи обратим внимание на понятие «безопасное поведение», которое широко используется в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» (ст. 29) и «Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». То же касается и других нормативных правительственных и ведомственных документов

в части обеспечения безопасности в дорожном движении, а также соответствующей учебной и учебно-методической литературы [1].

Анализируя значение термина «безопасное поведение», мы пришли к выводу о необходимости его замены на современное понятие – безопасность жизнедеятельности в транспортном процессе, т.е. на дорогах в качестве участника дорожного движения.

Всякая жизнедеятельность включает в себя цель, средство, результат и сам процесс деятельности, и, следовательно, неотъемлемой характеристикой жизнедеятельности является ее осознанность.

Участвовать в дорожном движении означает осознанно действовать совместно с другими участниками, то есть взаимодействовать в процессе перемещения грузов и самих себя. Именно в этом состоит отличие понятий «безопасное участие» (или «участвовать безопасно») в дорожном движении от понятия «безопасное поведение» в этом движении.

Людей необходимо готовить к безопасному участию в жизнедеятельности в дорожном движении (к безопасному сотрудничеству, взаимодействию с другими участниками движения), а не только формировать безопасное индивидуальное поведение на дороге, улице и в транспортном средстве [3].

В предлагаемой педагогической Концепции ведущим становится модель-стандарт «подготовка к безопасной жизнедеятельности в транспортном процессе».

Данная модель жизнедеятельности должна включать в себя изучение законов безопасности движения, ПДД, правила безопасности на транспорте, а также воспитание правопослушного и безопасного поведения в транспортном процессе с учетом сотрудничества и взаимодействия участников процесса в обеспечении не только своей безопасности, но и безопасности окружающих.

Речь идет об обеспечении участниками дорожного движения как личной безопасности, так и безопасности окружающих в условиях возникновения на дороге (или в транспорте) чрезвычайных ситуаций различного характера: социального, техногенного, природного.

Моделью-стандартом предлагаемой педагогической концепции является модель правопослушного и культурного участия в жизнедеятельности в транспортной среде и процессах, происходящих в ней.

Такие аспекты, как правопослушание, культура поведения и культурное поведение, имеют особое значение в разработанной усовершенствованной педагогической парадигме безопасности жизнедеятельности на дорогах. Эти культурологические составляющие раскрывают и дополняют характеристику безопасного участия в транспортном процессе, безопасное отношение к другим участникам движения.

В предлагаемой Концепции мы отводим данным аспектам одно из ведущих мест, учитывая их значимую роль в обеспечении безопасности в транспортной среде и в формировании личностной компетенции участника дорожного движения.

Модель-стандарт предлагаемой Концепции предполагает формирование транспортно-безопасной личности, где ядром должны выступать ценности и качества личности участника дорожного движения.

Таким образом, становится очевидным, что предлагаемая педагогическая Концепция соответствует:

- требованиям современного развития общества, транспорта и образования в России и представляет собой совокупность теоретических и методологических предпосылок постановки проблемы нашего исследования, а также модель, образец для решения исследовательских задач;

- современным состояниям: транспорта и складывающихся транспортных отношений в обществе; отечественного образования и процессу его модернизации, а также тенденциям развития того и другого, направлена на формирование транспортной культуры как необходимого и достаточного условия.

Рассматриваемая Концепция становится новой научно-обоснованной образовательной базой для создания многоступенчатой педагогической системы непрерывного формирования личностной компетенции участника дорожного движения, направленной на выполнение социального заказа общества по снижению уровня травматизма на транспорте.

В рамках исследуемой проблемы мы выбираем типовую структуру предлагаемой нами Концепции в соответствии с общими критериями научности, в частности: с открытостью для проверки, экономичностью реализации, творческой ценностью, широтой охвата, функциональной значимостью и использованием правил научной методологии.

Идеи концепции формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах вытекают из положений и требований:

«Основных направлений социально-экономической политики Правительства Российской Федерации на долгосрочную перспективу» (2000 г.);

Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России 2006-2012 годах»;

«Концепции национальной безопасности Российской Федерации» (Указ Президента РФ от 10.01.2000 № 24).

При разработке Концепции мы также руководствовались требованиями:

Федеральных законов «О безопасности дорожного движения» (от 14.12.95 № 198-ФЗ) и «О безопасности» (от 25.12.92 № 4235-1);

Положениями и выводами Национальной доктрины образования в Российской Федерации до 2025 года;

Федеральной программой развития российского образования и Концепцией его модернизации до 2010 года и др.

Субъекты процесса формирования личностной компетенции участника дорожного движения (учителя школ и педагоги системы дополнительного образования, школьники и их родители, руководители образовательных учреждений и органов управления образованием, сотрудники ГИБДД, специалисты в области безопасности на транспорте, представители СМИ, здравоохранения и другие) должны овладеть следующими специальными знаниями о:

– природе транспортной среды и процессах, происходящих в ней, законах и правилах их развития;

– правилах безопасного участия в транспортном процессе;

– антропологических и психофизиологических особенностях людей по адекватному восприятию транспортной среды (степень восприятия обуславливается их биологическими, возрастными, психофункциональными, личностными, социокультурными, нравственно-эстетическими, поведенческими и другими особенностями);

– содержания формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах (обучения, воспитания и целенаправленного развития), а также о транспортных отношениях;

– педагогической системе формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах как личностной компетенции, ее структуре, функциях, предназначении входящих в нее подсистем, компонентов, элементов;

– технологии формирования безопасности жизнедеятельности на дорогах [5; С. 5-15].

Роль и значение формирования БЖД на дорогах на современном этапе определяется социальным заказом общества и задачами по сохранению жизни и здоровья людей в окружающей транспортной среде за счет эффективной и качественной подготовки к безопасной жизнедеятельности в этой среде.

Изложенное выше позволяет утверждать, что основными идеями Концепции формирования личностной компетенции участника дорожного движения являются:

1) транспортная культура личности – часть общей культуры. Она включает в себя качества и ценностные отношения транспортно-безопасной личности, знания в области безопасности на транспорте, умения и навыки безопасного, правопослушного и культурного поведения в транспортной среде, обеспечивающие ему безопасную жизнедеятельность и осознанное, самостоятельное и безопасное участие в транспортных процессах;

2) процесс формирования транспортной культуры. Он представляет собой педагогическую систему, основанную на реализации идей системного, антропологического и культурологического подходов;

3) основное средство интегративной деятельности субъектов рассматриваемого процесса. Им становится целостная проблемная ситуация, ориентированная на освоение специальных моделей безопасности жизнедеятельности на дорогах, в транспортной среде.

Безопасность жизнедеятельности в транспортной среде направлена на:

а) раскрытие возможностей «освоения» транспортной среды и человеческих отношений в ней;

б) выявление существа актов и процедур, обуславливающих реконструкцию мира транспортных отношений в этой среде.

Предметом деятельности субъектов образовательного процесса становится целостная проблемная ситуация по освоению специальных моделей безопасного участия в транспортной

среде и в процессах, происходящих в ней. Критериями оценки уровня формирования безопасности жизнедеятельности здесь выступают когнитивный, деятельный и личностно-ценностный критерии.

К сущностным характеристикам предлагаемой Концепции относятся понятия: транспортная культура; транспортно-безопасная личность; безопасность в транспортной среде.

Основанием Концепции формирования личностной компетенции участника дорожного движения являются взаимосвязанные принципы:

- а) всеучастности и преемственности;
- б) социальной ответственности;
- в) надежности, реализация которых позволяет повышать ответственность и снижать риск в транспортных процессах; а также:
- г) существующие принципы системного, антропологического и культурологического подходов применительно к рассматриваемому процессу.

Ядром рассматриваемой Концепции является структурно-содержательная модель формирования личностной компетенции участника дорожного движения. Выступая стратегическим проектом реализации концепции, она состоит из таких основных блоков:

- 1) теоретико-целевой;
- 2) нормативно-содержательный;
- 3) организационно-технологический;
- 4) результативно-оценочный.

Следствием Концепции является специально разработанная и введенная в педагогическую теорию и практику многоуровневая проблемно-ситуационная технология формирования личностной компетенции участника дорожного движения. Она включает в себя следующие технологии:

- моделирующую; ее основная задача – обучение основам транспортной безопасности и подготовка их к безопасному участию в транспортных процессах на дорогах с использованием специально создаваемых моделей транспортных ситуаций и ДТП;
- воспитания транспортно-безопасной личности и формирования правопослушного и культурного поведения в транспортной среде;
- ситуационно-тренировочную (развивающую) технологию, которая направлена на подготовку к безопасной жизнедеятельности в транспортной среде.

Концепция обеспечивает выполнение социального заказа общества – сохранение жизни и здоровья людей в транспортной среде, на дорогах, снижение уровня транспортного травматизма.

Правовая основа этого заказа лежит в Законах Российской Федерации, среди которых такие, как: «О безопасности» (1992 г.), «О борьбе с терроризмом» (1998 г.), «О противодействии экстремистской деятельности» (2002 г.), «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (1994 г.); «О безопасности дорожного движения» (1995 г.); в «Правилах дорожного движения» и Федеральной программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» (2006 г.); в Федеральном законе «О пожарной безопасности» (1994 г.) и в Правилах пожарной безопасности в Российской Федерации (1993 г.), а также в Уголовном и Гражданском кодексах Российской Федерации и Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, действующих на территории России, в «Концепции модернизации российского образования на период до 2010 года» (2002) и др.

Так, в Федеральном Законе «О безопасности дорожного движения», ст. 29 «Обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах», говорится: «Обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных... учреждениях различных организационно-правовых форм...»; Федеральной программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения [1].

Целью Концепции является формирование личностной компетенции участника дорожного движения как важнейшей компетенции в условиях развивающейся и усложняющейся транспортной среды, реальной подготовки к безопасной жизни и деятельности в этой среде.

Эта цель согласуется с содержанием непрерывного образования и направлена на развитие личностных функций человека с учетом того, что он выступает и как субъект социально-когнитивной деятельности, и как субъект транспортного процесса.

Задачи, вытекающие из поставленной цели:

1) подготовить к самостоятельному безопасному участию в транспортных процессах и воспитать правопослушное и культурное участие в транспортной среде;

2) воспитать транспортно-безопасную личность и сформировать ценностные установки безопасного участника транспортных процессов;

3) подготовить к самостоятельной безопасной жизнедеятельности на дорогах.

Главные задачи предполагают ряд приоритетных подзадач, таких как:

- формирование «транспортного» правосознания и высокого уровня дисциплинированности;

- воспитание социальной ответственности за свои действия (или бездействия) и поступки, приводящие к нарушению функционирования транспортных процессов;

- воспитание уважительного, чуткого и внимательного отношения к другим участникам транспортных процессов;

- формирование надежности участника транспортного процесса в ситуациях, относящихся к разрядам предаварийным, аварийным и послеаварийным, которая позволит ему не только сохранить собственную жизнь и здоровье, но и грамотно оказывать (в меру своих сил и возможностей) необходимую помощь пострадавшим [4];

- привитие навыков самостоятельного и безопасного участия в период движения по дорогам, улицам; в основе этого лежит усвоение понятий и развитие соответствующего образа мышления;

- разработка и последующее апробирование рекомендаций по безопасной жизнедеятельности на дорогах;

- пропаганда знаний по безопасности жизнедеятельности в транспортной среде и агитация за безопасное участие в дорожном движении.

Этого возможно достичь следующим образом:

- передачей школьникам специальных знаний основ безопасности на транспорте и формированием у них соответствующих умений с последующим их закреплением в устойчивые навыки и привычки;

- во-вторых, формированием таких необходимых качеств, как: ценностные ориентации как безопасного участника транспортных процессов; ответственность за собственную безопасность во время движения и безопасность других участников этих процессов; дисциплинированность в транспортной среде и др.;

- в-третьих, формированием у школьников правовой компетенции в области отношений субъектов в процессе жизнедеятельности на дорогах;

- в-четвертых, специальной подготовкой не только к самостоятельному принятию безопасных решений, адекватных постоянно возникающим, развивающимся и изменяющимся транспортным ситуациям, но и к самостоятельной и безопасной реализации этих решений;

- в-пятых, воспитанием у учащихся нравственных норм поведения в транспортной среде и норм общегражданского этикета.

Предлагаемые положения Концепции принимаются с учетом антропологических, возрастных, психофизиологических и других особенностей личности. Это влияет на качество восприятия учебного материала и формирование специальных знаний, умений и навыков восприятия транспортной среды, процессов и ситуаций, постоянно происходящих и изменяющихся в ней.

Рассматриваемая Концепция существенно продвигает проблему снижения аварийности на дорогах и приводит к ее позитивному решению.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». – Казань, 2007. – 163 с.
2. Ахмадиева Р.Ш., Сафиуллин Н.З. Качество безопасности дорожного движения // Вестник НЦ БЖД, 2009, № 2. – С. 17-23.
3. Кирьянов В.Н. О приоритетных направлениях в области безопасности дорожного движения // Аналитический вестник, 2008, № 13. – С. 8-23.

4. Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2010 год» / Сост.: Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Мусин В.И., Попов В.Н., Сахаров А.Н. / Под общей ред. Р.Н. Минниханова. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009. – 60 с.
5. Шапошников С.В., Акимов В.А. Актуальные проблемы формирования культуры безопасности жизнедеятельности населения. – М.: ИПП «Куна», 2008. – 320 с.
6. Безопасность жизнедеятельности: наука, практика, образование: Сборник материалов круглого стола / Сост.: Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Суржко Н.В., Юнусова С.Г. – Казань: ГУ «НЦ БЖД», 2009. – 32 с.

REFERENCES

1. The federal target program «Increase of safety of traffic in 2006-2012». – Kazan, 2007. – 163 p.
2. Akhmadieva R.Sh., Safiullin N.Z. Quality of traffic safety // Vestnik NS BGD, 2009, № 2. – P. 17-23.
3. Kiryanov V. N. About priority directions in the field of traffic safety // Analiticheskiy vestnik, 2008, № 13. – P. 8-23.
4. The republican target program «Increase of traffic safety in the Republic of Tatarstan for 2010» / Compilers: Akhmadieva R.Sh., Minnikhanov R.N., Musin V.I., Popov V.N., Sakharov A.N. / Under the general redactor R.N. Minnikhanov. – Kazan: Research Center «NS BGD», 2009. – 60 p.
5. Shaposhnikov S.V., Akimov V.A. Actual problems of formation of culture of safety of ability to live of the population. – M.: IPP «Kuna», 2008. – 320 p.
6. Safety of ability to live: a science, practice, formation: the Collection of materials of a round table / Compilers: Akhmadieva R.Sh., Minnikhanov R.N., Surzhko N.V., Yunusova S.G. – Kazan: Research Center «NS BGD», 2009. – 32 p.