Кузнецов Виктор Алексеевич
Директор автошколы «СЮРЕС», г. Ижевск

Концепция непрерывного образования
«Родитель – воспитатель – дошкольник – учитель – пешеход – велосипедист – мотоциклист – водитель»

Уважаемые участники конференции!

У меня огромное желание здесь и сейчас поделиться своими концептуальными наработками по строительству новой архитектуры безопасности дорожного движения.

В начале основной темы несколько слов о том, что нами было сделано за последние несколько лет.

Нами была разработана **Концепция внедрения интеллектуальной транспортной телематики** на опорном автодроме в городе Ижевске (по-простому – на автоматизированном автодроме). Практически мы выполнили данный проект 3 года тому назад, в нем все пять упражнений действующей методики были автоматизированы.

В настоящее время проект на 12 упражнений находится на стадии госприемки. Время работает на нас.

Вторая концепция – «Изменение Парадигмы в системе подготовки кандидатов в водители в 21 веке» или «Ментальная подготовка кандидатов в водители – Новая философия обучения».

По моему глубокому убеждению, мало что может измениться на наших дорогах, если мы будем решать вопросы безопасности на дорогах просто **МЕХАНИСТИЧЕСКИМ ПУТЕМ** (этот путь преобладает в последние годы). Этот путь – подобно ленте Мебиуса, по которой, как известно, можно «ходить» вечно – и не найти конца. Как бы ни была совершенна технология обучения, техника контроля качества подготовки кандидатов в водители, вплоть до использования космических технологий, сколько бы мы не вкладывали средств, в итоге можно получить результат, близкий к нулю. Потому что, кроме физических законов, есть еще и **МЕНТАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ**, которыми пользуются успешные люди во всем мире (в том числе Успешные водители).

Мы начали проводить занятия при подготовке кандидатов в водители с использованием ментальных законов четыре года назад. Прослушали эту

НАРОДОСБЕРЕГАЮЩУЮ технологию обучения более пяти тысяч кандидатов в водители. По результатам анкетирования 98 % слушателей поддерживают эту идею. Ошибаться может один, но не пять тысяч человек.

Суть ментальной подготовки кандидатов в водители: **«Управляя собой – управляй автомобилем».**

Вышла в печати моя книга «Ментальная подготовка кандидатов в водители – Новая философия обучения» из серии «Управляя собой – управляй автомобилем». В основе книги лежит новая парадигма, которая будет определять в будущем, я надеюсь, образовательно-воспитательную стратегию отечественных автомобильных школ.

Я глубоко убежден, что ментальная подготовка кандидатов в водители действительно способна изменить ситуацию на дорогах без огромных капитальных вложений. Фактически **это новое архитектурное построение философии безопасности на дорогах в России.**

Считаю, что ментальная наука должна стать основой методологии подготовки водителей, и использоваться при преподавании всех предметов в автошколе, что должно быть отражено в Примерных программах подготовки водителей, новая редакция которых выйдет в 2011 г. Чтобы не упускать драгоценное время, специалисты нашей автошколы могли бы войти в комиссию (группу), которая будет разрабатывать новые Примерные программы с учетом наших наработок в области ментальной науки.

Третья концепция посвящена борьбе с детским травматизмом на дороге. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения в России в последнее время остается актуальной – хотя и сделано немало. И нам еще рано бить литавры – все мы еще в начале пути.

Рассматривать ситуацию с детским дорожно-транспортным травматизмом (ДДТТ) в отрыве от общей ситуации с безопасностью дорожного движения нельзя.

Это системная проблема. Не случайно детская безопасность – одно из приоритетных направлений федеральной целевой программы «Повышения безопасности дорожного движения в 2006- 2012 гг.».

Механизм управления системной профилактикой ДДТТ необходимо выстроить как по вертикали (с привлечением федеральных структур), так и по горизонтали (с привлечением автошкол). Учебный процесс должен быть непрерывным, систематическим. Все надо делать постепенно (определенными дозами, без перегрузки с нарастающим объемом).

Зарубежные экономисты подсчитали, что правильная экономическая работа с детьми по изучению правил поведения на дороге, Правил дорожного движения (ПДД) выгодна экономически: на каждый вложенный рубль затрат в будущем можно будет получить четыре рубля дохода.

Изучение и освоение ПДД в школе – фактор возможного экономического благополучия семьи и общества в целом. Выполнение ПДД населением страны – это еще и показатель уровня гражданско-правового сознания народа. ПДД, как и законы государства, пишутся для всех, но если ребенок с детства не приучен к выполнению фиксированных правил и ограничений, то о каком правовом сознании взрослого человека может идти речь.

Сегодняшние водители-нарушители – это вчерашние недовоспитанные дети, необученные пешеходы.

Специфика предмета ПДД. Дорожное движение едино для всех – для детей и взрослых, и кроющиеся в нем опасности угрожают как взрослым, так и детям. Если все другие школьные предметы, имея в основе фундаментальную науку, созданы специально для детей, то ПДД являются нормативным актом (официальным документом), регулирующим поведение участников дорожного движения. ПДД написаны языком

документа, без всякого расчета на детей. Адаптировать ПДД для детей – вот задача учителя, и эта задача – не из простых.

Вместо того, чтобы поднимать первостепенное значение предметов ПДД и «Безопасность дорожного движения», как жизненно важных, – на деле происходит их размывание, выталкивание в разряд необязательных предметов.

Методы преподавания и формы работы с детьми 6–10-летнего возраста по освоению ПДД. Изучение ПДД в начальной школе должно, в первую очередь, осуществляться на деятельной основе.

Занятия должны быть:

– системны;

– кратковременны;

– с обязательной сменой деятельности;

– в активных формах;

– с опорой на чувство сопричастности (касается меня лично);

– с положительными эмоциями.

Предложения 2010 г.

Пользуясь случаем, хочу сделать **предложение** по реализации малозатратных мероприятий по повышению безопасности на дороге.

Провозгласить концепцией 2011 г. – «Цель – ноль детской смертности». Такой опыт есть у ЕС.

В течение последних десятилетий страны – лидеры в области БДД успешно реализовали потенциал простых и недорогих способов решения проблемы смертности на дороге. К этим способам относится, как и фундаментальный подход к совершенствованию самой системы управления БДД, так и подход, сформированный новой идеологией в данной сфере.

Особый интерес вызывает принципиально новая идеология обеспечения БДД – концепция нулевой смертности детей – например, в странах ЕС. Применяется в Северных странах Европы – лидерах в области дорожной безопасности.

«Концепция нулевой смертности детей» предлагает принципиально новый взгляд на проблему и дифференциацию ответственности всех субъектов системы управления БДД.

Концепция рассматривает дорожно-транспортную систему как единое целое, компоненты которого – дороги, ТС (на всех этапах жизненного цикла – проектирования, производства и эксплуатации) и пешеходы – во взаимодействии друг с другом гарантируют безопасность, т.е. «нулевую смертность».

В основе «нулевой смертности» лежит этический принцип неприемлемости гибели людей и получения ими тяжких телесных повреждений на дорогах.

Единственное приемлемое в странах ЕС число погибших – 0. «Концепция нулевой смертности» устанавливает новый взгляд на ОТВЕТСТВЕННОСТЬ за обеспечение дорожной безопасности.

Основная ответственность возлагается на создателей дорожно-транспортной системы, к которым относятся в первую очередь:

– дорожные службы;

– автопроизводители;

– полиция;

– политики

– государственные служащие;

– законодательные органы.

На них лежит основная ответственность за создание системы, нейтрализующие ошибки, совершаемые водителями и пешеходами.

Часть ответственности ложится на целый ряд других организаций и отдельных лиц: это перевозчики пассажиров и грузов, надзорные органы, организации медицинского обслуживания, органы правосудия, образования и т.д.

Для участников дорожного движения – водителей, пешеходов – обязательным условием является соблюдение законов и ПДД.

Разработки средств нейтрализации человеческих недостатков, учета «человеческого фактора». Новый подход, суть которого заключается в отходе от прежних, давно устаревших методов, требует высокого профессионализма и сотрудничества всех уровней власти, общественных и бизнес структур, организаций и отдельных лиц, связанных общей целью обеспечения БДД.

Общественный результат – созданы самые безопасные дорожные сети в мире, несмотря на высокий уровень автомобилизации в этих странах.

Опыт ведущих стран мира в области обеспечения дорожной безопасности показывает, что в России имеется существенный нереализованный потенциал.

Спасибо за внимание!