

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЕДАГОГИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ШКОЛЬНИКОВ

Белугин М.Г.

ФГБНУ «Институт педагогики и психологии профессионального образования» РАО, Казань, Россия (420038, г. Казань, ул. Исаева, 12), e-mail: guncbgd@mail.ru

Проведено научное обоснование необходимости организационно-педагогического сопровождения безопасности дорожного движения школьников. Выделены основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. В качестве направлений разработки организационно-педагогического сопровождения безопасности дорожного движения детей школьного возраста предлагаются направления деятельности по разработке: 1) и внедрению единой педагогической системы профилактической работы преподавателей дошкольных, школьных, профессиональных образовательных учреждений и учреждений дополнительного образования по безопасности дорожного движения; 2) психолого-педагогического обоснования содержания работы для разных возрастных групп детей; 3) и апробированию содержания и методов обучения детей безопасному поведению на дорогах с учетом их возрастных особенностей, а также ключевых воспитательных идей, на основе которых необходимо развивать мотивы правоупотребного поведения на разных этапах возрастного развития детей; 4) методических рекомендаций по подготовке и переподготовке педагогов в области педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Ключевые слова: организационно-педагогическое сопровождение, безопасность дорожного движения школьников, принципы и направления обеспечения безопасности дорожного движения.

ORGANIZATIONAL AND PEDAGOGICAL MAINTENANCE OF TRAFFIC SAFETY OF SCHOOL STUDENTS

Belugin M.G.

"Institute of pedagogics and psychology of professional education" Russian joint stock company, Kazan, Russia (420038, Kazan, Isaev St., 12), e-mail: guncbgd@mail.ru

Scientific justification of need of organizational and pedagogical maintenance of traffic safety of school students is carried out. The basic principles of safety of traffic in the Russian Federation are allocated. As the directions of development of organizational and pedagogical maintenance of traffic safety of children of school age activities on development are offered: 1) and to introduction of uniform pedagogical system of scheduled maintenance of teachers of preschool, school, professional educational institutions and establishments of additional education on traffic safety; 2) psychology and pedagogical justification of the content of work for different age groups of children; 3) and to approbation of the contents and methods of training of children safe behavior to behavior on roads taking into account their age features, and also key educational ideas on the basis of which it is necessary to develop motives of right obedient behavior at different stages of age development of children; 4) methodical recommendations about preparation and retraining of teachers in the field of pedagogical prevention of children's road and transport traumatism.

Keywords: organizational and pedagogical maintenance, traffic safety of school students, principles and directions of safety of traffic.

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения в России имеет более чем трехвековую историю. Еще указ царя в 1681 году ввел регламентацию зависимости от чина вид его экипажа и числа упряжных лошадей, а именно: боярам и «душным людям» разрешалось ездить – летом в каретах, а зимой в санях – на паре лошадей. В праздничные же дни бояре могли выезжать на 4-х лошадях, на стговорах и свадьбах – на 6-ти. Остальные должны были ездить зимой в санях на одной лошади, а летом – верхом.

Петербург, возникший по замыслу Петра как «окно в Европу», должен был стать не только столицей обновленной России, но и образцовым европейским городом. Поэтому начальник генерал-полицмейстерского управления, генерал-адъютант А.Э. Девиер объявил указ Петра, согласно которому на спине каждого извозчика должен быть номер, зарегистрированный в полиции. За первое нарушение правил дорожного движения извозчик должен был бит кошками, а за второе – бит кошками и оштрафован, а за третье – сослан на каторгу.

В эпоху царствования Екатерины II в 1763 году в целях противопожарной безопасности при езде было запрещено использование факелов. Этим же указом вводилось большое количество ограничений на движение различных видов транспорта и по вопросам безопасности на дорогах России. Екатерина II первая становится на защиту жизни и здоровья детей-участников дорожного движения, в 1764 году она издает Указ «О применении смертной казни к кучерам и извозчикам, виновным в наезде на детей со смертельным исходом».

Ситуация на дорогах на рубеже XVIII и XIX вв. требовала все более четкой организации движения. В 1812 г. в России разрабатываются «Наставления старостам извозчым и извозчикам», которые требовали: «Извозчикам ездить рысью, тихо и со всею осторожностью. Где же случится многолюдно, там ехать шагом, а когда кто перебегает через дорогу, то в таком случае остановить лошадь, дабы на перебегающего не наехать. Особую осторожность проявлять и наблюдать, когда перевозят и переносят на руках маленьких детей». Был установлен ценз извозчика или кучера – не моложе 15 лет от роду. Впервые управляющим транспортными средствами было вменено в обязанность требование, действующее вплоть до сегодняшнего дня, – оказывать помощь блюстителям порядка.

Хотя в 1909 г. в Париже на конференции были установлены общие для всей Европы Правила дорожного движения, однако до сих пор осталась и сохраняется разница – во всех европейских странах транспортные средства ездят по правой стороне дорог, а в Великобритании – по левой.

В СССР до 1940 г. не было единых Правил дорожного движения. Они разрабатывались и утверждались местными органами власти и имели существенные различия. Лишь после утверждения в 1940 году типовых Правил было достигнуто некоторое единообразие, на базе которых стали создаваться более или менее единообразные Правила на местах.

Впервые изучение Правил дорожного движения в школах было введено Приказом Министра просвещения СССР от 4 марта 1968 г. № 24 «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах».

Переломным моментом стало вступление нашей страны в 1973 году в международную организацию по безопасности дорожного движения и подписание международной Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

Правила дорожного движения, действующие с 1 июля 1994 г., являются основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, а также являются обязательным документом, регламентирующим организацию дорожного движения во всех субъектах Федерации. Они определяют действия его участников в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров, регулировщика. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации и всей экономики в стране.

Закон РФ № 196 ФЗ от 10.12.95 г. «О безопасности дорожного движения» закрепил основные принципы и необходимую сферу регламентации безопасности дорожного движения, определил права и обязанности участников дорожного движения, рассмотрел основные требования по подготовке водителей. В этом законе в статье 29 записано: «обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке».

В настоящее время безопасность дорожного движения личности является одной из глобальных ценностей человечества. Это связано с потенциальной опасностью дорожного движения и процесса его интенсификации для человека и общества. В Москве по инициативе ООН (ноябрь 2009 г.) была проведена Первая всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения «Время действовать!». В результате Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций на 64 сессии объявила период с 2011 по 2020 год десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Безопасность дорожного движения является одним из направлений государственной политики Российской Федерации, о чем заявлено в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», концепции «Обеспечение безопасности жизнедеятельности в дорожно-транспортной среде в Республике Татарстан до 2020 года», федеральных и республиканских целевых программах «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан» (ежегодно). Проблема обеспечения безопасного поведения человека в дорожно-транспортной среде обострилась в процессе интенсивной автомобилизации и увеличения транспортных потоков на улицах и дорогах нашей страны.

Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства.

Особую категорию участников дорожного движения составляют дети и подростки, как наиболее уязвимый слой, обладающий специфическими психологическими и физиологическими особенностями поведения на дорогах, неполноценностью развития житейских навыков, высоким уровнем любознательности, страхом и паническими действиями в чрезвычайных ситуациях.

Несмотря на то, что в России действует целый ряд нормативных документов, обязывающих учебные заведения проводить последовательную профилактическую работу по изучению Правил дорожного движения, результаты контрольно-аналитической работы Госавтоинспекции показывают, что более половины дорожно-транспортных происшествий происходит по вине детей, нарушающих правила поведения на улицах и дорогах.

Наиболее уязвимым звеном в дорожной безопасности, безусловно, является категория – дети и подростки. Отсутствие систематически организованной профилактики в учебно-воспитательном процессе приводит к безвременным потерям. Сведения (см. табл.1.1) о показателях состояния безопасности дорожного движения за последние 10 лет из сайта Госавтоинспекции МВД России (<https://www.gibdd.ru/stat/>) свидетельствуют, что детский травматизм в результате ДТП составляет в среднем раненых ежегодно – 22688 детей, погибших – 1097 человек.

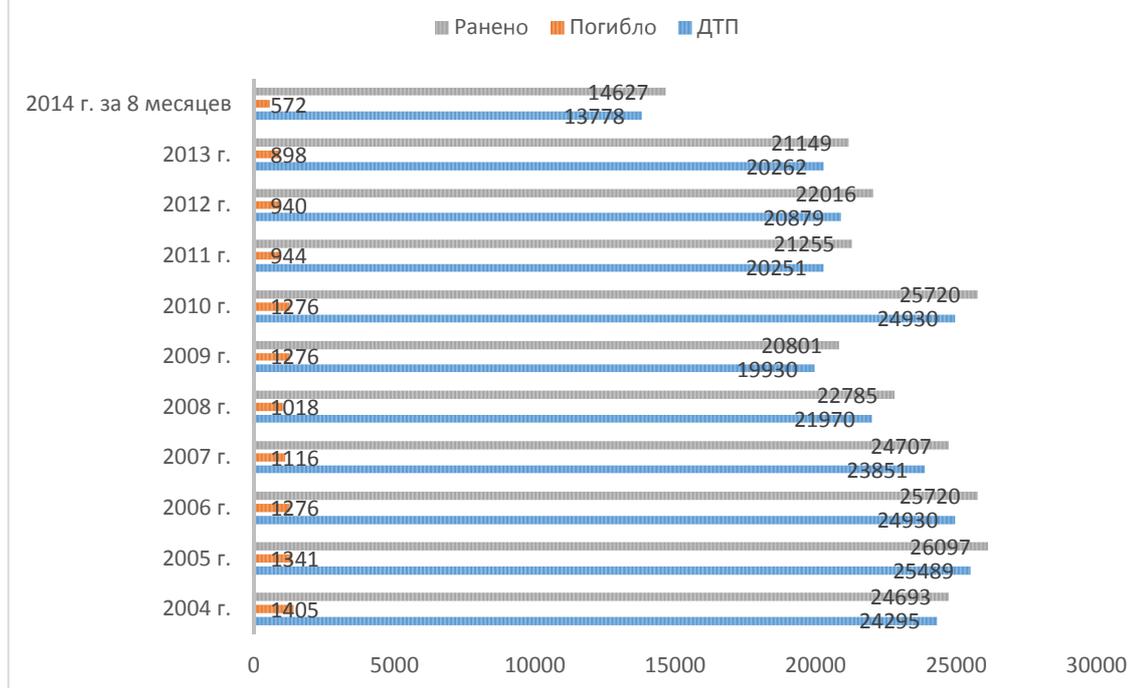
Таблица 1

Количество ДТП в России с участием детей,
число погибших и раненых детей в возрасте до 16 лет

Год	ДТП	Погибло	Ранено
2004	24295	1405	24693
2005	25489	1341	26097
2006	24930	1276	25720
2007	23851	1116	24707
2008	21970	1018	22785

2009	19930	1276	20801
2010	24930	1276	25720
2011	20251	944	21255
2012	20879	940	22016
2013	20262	898	21149
2014 (за 8 месяцев)	13778	572	14627

**ДИАГРАММА 1.
КОЛИЧЕСТВО ДТП В РОССИИ С УЧАСТИЕМ
ДЕТЕЙ, ЧИСЛО ПОГИБШИХ И РАНЕННЫХ
ДЕТЕЙ В ВОЗРАСТЕ ДО 16 ЛЕТ**



Статистические данные свидетельствуют об устрашающих факторах повышения детского дорожно-транспортного травматизма, несмотря на провозглашаемые лозунги об ответственности и повышении культуры безопасности на дорогах. Число ДТП с участием детей и количество пострадавших в странах с высоким и средним уровнем развития составляет около 10 % в общей статистике дорожно-транспортных происшествий. По данным Всемирной организации здравоохранения, более двухсот шестидесяти тысяч детей ежегодно погибают в результате аварий и примерно 10 миллионов получают травмы.

Сложившееся положение с детским дорожно-транспортным травматизмом, по оценке ГУ ГИБДД МВД России, свидетельствует о незнании детьми Правил дорожного движения и неумении правильно ориентироваться в дорожной обстановке, что является следствием

недостаточного внимания к проблемам предупреждения детского травматизма, в первую очередь, со стороны органов образования.

Несмотря на то, что в России действует целый ряд нормативных документов, обязывающих учебные заведения проводить последовательную профилактическую работу по изучению Правил дорожного движения, результаты контрольно-аналитической работы Госавтоинспекции показывают, что более половины дорожно-транспортных происшествий происходит по вине детей, нарушающих правила поведения на улицах и дорогах.

Социальная острота проблемы диктует необходимость разработки организационно-педагогического сопровождения безопасности дорожного движения школьников и внедрения программ профилактических мероприятий по предотвращению увеличения количества ДТП с участием детей.

Целью создания организационно-педагогического сопровождения организации безопасности дорожного движения детей школьного возраста является повышение эффективности педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма посредством научно-методического обоснования и систематизации деятельности образовательных учреждений, а также консолидация деятельности всех субъектов, ответственных за безопасность детей на дорогах города.

Комплексное организационно-педагогическое сопровождение организации безопасности дорожного движения школьников, на наш взгляд, должно быть разработано по следующим направлениям, необходимо, во-первых, разработать и внедрить единую педагогическую систему профилактической работы по безопасности дорожного движения, объединяющую деятельность преподавателей дошкольных, школьных, профессиональных образовательных учреждений и учреждений дополнительного образования, руководителей и участников специализированных центров и детских движений, родителей, сотрудников средств массовой информации и сотрудников ГИБДД; во-вторых, разработать психолого-педагогическое обоснование содержания работы для разных возрастных групп детей; в-третьих, разработать и апробировать содержание и методы обучения детей безопасному поведению на дорогах с учетом их возрастных особенностей, а также ключевые воспитательные идеи, на основе которых необходимо развивать мотивы правопослушного поведения на разных этапах возрастного развития детей, в-четвертых, сформулировать методические рекомендации по подготовке и переподготовке педагогов в области педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Защищенность участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [5] на современном этапе достигло масштабов общегосударственной проблемы, с каждым годом приобретающей все более угрожающий характер. Ситуация, складывающаяся в

стране, «требуется пересмотра существующей системы в сфере безопасности жизнедеятельности» [4, с.5], разработки новых подходов, технологий, методик формирования в современном обществе высокого уровня развития безопасности жизнедеятельности в дорожно-транспортной среде, особенно детей.

Идеями безопасности жизнедеятельности занимались многие ученые (И.А. Баева, Л. Н. Горина, С.Ц. Дондуков, Р.Г. Зялаева, М.А. Котик, В. Н. Мошкин, Е.В. Муравьева, Р.Р. Сибгатуллин, Л.А. Сорокин, М. Б. Сулла и др.), в том числе безопасности дорожного движения (С.Р. Асянова, Р.Ш. Ахмадиева, Л.Г. Ахметшина, А.В. Горская, Е.Н. Левшина, Р.Н. Миниханов, С.Н. Пидручная, Н.Н. Пискарев, Н.В. Рыбкина, А.Н. Сахаров, Ю.В. Фельде, И.А. Халиуллин, А.М. Якупов и др.).

В подавляющем большинстве случаев причинами трагедий являются низкий уровень знаний и навыков поведения на дороге у самих детей, отсутствие защитной психологической реакции детей на дорожную обстановку, которая свойственна взрослым.

На сегодняшний день в образовательных учреждениях отсутствует единый подход к вопросам обучения детей и подростков навыкам безопасного поведения в дорожно-транспортной среде. Во многом ситуация определяется уровнем педагогов, их активностью в профессиональном плане, желанием внедрить инновационные формы и методы работы. Существенную роль играет и материальное обеспечение школы, организация внеклассной работы, традиции воспитания и др.

Недостаточность знаний по основам дорожной безопасности получаемых в дошкольных и общеобразовательных организациях объясняется также и незначительным количеством часов, отводимых в рамках предметов «Окружающий мир», «Основы безопасности жизнедеятельности», при этом с 5 по 9 класс учебные часы в рамках дисциплин не предусмотрены вовсе, остается только работа классного руководителя (тематические часы) и внеклассные мероприятия. Соответственно, мало рекомендованных на уровне министерства образования Российской Федерации учебных пособий, методических материалов, как для учащихся, так и для педагогов.

Дети являются самой чувствительной категорией участников дорожного движения. Наряду с психологическими, физиологическими особенностями детей, важное значение имеет и незнание ими базовых правил поведения на дороге, и возрастная специфика восприятия сложных ситуаций.

В обществе XXI века родители чаще всего озадачены материальным благополучием семьи и не уделяют внимания воспитательным мерам, оставляя без должной заинтересованности факторы безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде. Безусловно, многие родители пытаются оберегать и защищать своего

ребенка от опасности, но основная функция взрослых должна заключаться в том, чтобы настроить детей к встрече с разнообразными сложными, а порой опасными экстремальными ситуациями на дорогах, а также воспитать грамотных и дисциплинированных юных участников дорожного движения. Защищая своего ребенка от опасностей окружающей среды, очень немногие родители (зачастую и сами обладающие низкой культурой безопасности) в полной мере осознают психологические и физиологические особенности поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде, неполноценность житейских навыков, высокий уровень детской любознательности, потенциальные сомнения, страх и панические действия детей в чрезвычайных ситуациях.

Процесс становления и законодательного регулирования детской безопасности на уровне государства и широкой общественности идет очень медленно и трудно. Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, как одного из приоритетных направлений деятельности в сфере обеспечения безопасности жизнедеятельности, затрагивает различные стороны научного знания и социально-экономической жизни общества [1], [2]. Сложившаяся ситуация свидетельствует о необходимости акцентирования внимания сотрудников ГИБДД, педагогов, родителей, общественности на такой приоритетной задаче, как охрана жизни и здоровья детей и подростков, обеспечении их безопасности на дороге. Решение этой задачи предполагает формирование у обучающихся устойчивых навыков безопасного поведения в дорожно-транспортной среде с помощью изучения правил дорожного движения и их практической отработки в урочной и внеурочной деятельности в рамках организаций дошкольного, общего и дополнительного образования.

Таким образом очевидно, что существующая в настоящее время система формирования безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде не соответствует современным требованиям и нуждается в разработке новых педагогических методик, технологий и форм, одним словом, организационно-педагогического сопровождения, а это означает обеспечение, реализация и интеграция основных направлений деятельности образовательного учреждения: образовательного, профилактического, социально-психологического, мониторингового, профессионально-ориентированного, консультативного.

Список литературы

1. Ахметшина Л.Г. Организационно-педагогические условия профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Республики Татарстан): дис. ... канд. пед.

наук : 13.00.01: Казань, 2003. – 21 с.

2. Ахмадиева Р.Ш. Дети и безопасность дорожного движения в Республике Татарстан / Р.Ш. Ахмадиева, И.Г. Галимов, В.Г. Гайфуллин, Р.Н. Минниханов. – Казань: НЦБЖД ПО РАО, 2006. – 110 с.
3. Белугин М.Г. Организация и проведение мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Татарстан: методическое пособие / М.Г. Белугин, А.Н. Сахаров, И.А. Халиуллин, Р.Н. Минниханов, А.С. Ишниязов. ГУ «НЦ БЖД» ПО РАО. Казань. 2006. – 196 с.
4. Минниханов Р.Н. Транспортная безопасность – неотъемлемая компонента экономического благополучия Республики Татарстан / Р.Н. Минниханов // Вестник НЦ БЖД. – 2009. – № 1. – С.6-9.
5. Федеральный закон от 10.12.1995 п 196-ФЗ (ред. от 01.12.2007) «О безопасности дорожного движения» (принят ГД ФС РФ от 15.11.1995).

Рецензенты:

Храпаль Л.Р., д.п.н., заместитель директора по инновационному развитию Института педагогики и психологии профессионального образования РАО, г. Казань;

Камалеева А.Р., д.п.н., доцент, заведующая лабораторией естественнонаучной и общепрофессиональной подготовки в системе профессионального образования РАО Института педагогики и психологии профессионального образования РАО, г. Казань.