

УДК 37.032

ВОЗМОЖНОСТИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ КАК ИНСТРУМЕНТА ФОРМИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Светлана М. Копытова^{1, @}

¹ Кемеровский государственный университет, 650000, Россия, г. Кемерово, ул. Красная, 6
@ ko.swet@mail.ru

Поступила в редакцию 16.01.2018. Принята к печати 16.04.2018.

Ключевые слова: правила дорожного движения, безопасность жизнедеятельности, безопасность дорожного движения, проблема безопасности, формирование навыков безопасного поведения на дороге.

Аннотация: Проблема безопасности жизнедеятельности в условиях дорожно-транспортной среды приобрела чрезвычайную актуальность в силу глобальной автомобилизации. Взаимодействие, в ходе которого обеспечивается сохранение жизненно важных интересов личности, рассматривается исследователями как наиболее приемлемый, идеальный вариант отношений между участниками дорожного движения. Осознание человеком себя субъектом отношений, в которых проявление психологической устойчивости, адекватного поведения, отвечающих требованиям правил и нормам общечеловеческой культуры, должно стать естественной и одной из насущных потребностей личности. В статье акцентируется внимание на возможностях образовательной среды как инструмента, обладающего необходимым потенциалом для вооружения личности знаниями и навыками безопасного поведения на дороге. Именно образование является той платформой, где осуществляется формирование у подрастающего поколения уважительного отношения к нормам и правилам, воспитание ответственности за собственную и жизнь других. Представленная в статье уровневая градация организационно-педагогических условий позволяет наглядно представить поэтапные действия на пути формирования одной из важнейших на сегодняшний день компетенций – компетенции безопасности.

Для цитирования: Копытова С. М. Возможности образовательной системы как инструмента формирования безопасности дорожного движения // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2018. № 1. С. 22–26.

Рост качества и уровня жизни в силу повсеместного прогресса во всех сферах жизнедеятельности общества имеет, к сожалению, и свою оборотную сторону – появление угроз и опасностей, характер которых указывает на неподготовленность общества к должному реагированию на них. Логичной в данной ситуации становится актуализация понятия безопасности жизнедеятельности человека, что, в свою очередь, вызывает необходимость интерпретации в современном контексте угроз, опасностей и чрезвычайных ситуаций, являющихся следствием жизнедеятельности.

Одним из структурообразующих элементов безопасности жизнедеятельности является безопасность дорожного движения, основывающаяся на обеспечении состояния защищенности жизненно важных интересов человека. Учет принципов безопасности жизнедеятельности в этой области должен обеспечить ответственное и сознательное отношение как к персональной, так и к всеобщей безопасности, а также формирование умений адекватного реагирования при возникновении чрезвычайных ситуаций сообразно собственным возможностям и складывающимся условиям.

Тот факт, что проблема безопасности жизнедеятельности значима в глобальных масштабах, обусловил необходимость поиска путей ее разрешения, что отражено в многочисленных документах и программах как регионального, так и международного форматов.

В данной связи следует упомянуть об одном из последних документов – Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий в 2015–2030 гг., в ней акцентируется внимание на решении задач, направленных на минимизацию рисков в ходе человеческой деятельности во всех инфраструктурах и областях жизни. Большое значение в программе приобрело истолкование риска в целом: когнитивное представление о нем, анализ рисков разного рода с вытекающим определением механизмов и способов снижения фактора рискогенности [1].

Исследования в области социальной рискологии позволяют констатировать факт наличия теснейшим образом взаимосвязанных между собой двух точек зрения относительно представлений о рисках: технический и социокультурный риски. В первом случае речь идет о выявлении фактора риска, об оценке вероятности возникновения опасной ситуации и возможных последствиях таковой. Во втором – об осознании рискогенности как одной из реалий современного мира и понимании важности формирования защитной реакции, т. е. внедрения в общественное сознание рефлексивных установок соответствующего характера [2]. Следовательно, суждения о рисках и безопасности основываются на понимании их как «легитимно производимого обществом продукта» [2, с. 18], что предполагает наличие социального контекста. Отно-

сительно российской действительности социальный компонент этих понятий выражен недостаточным пониманием, а нередко и отсутствием согласия в оценке ключевых ценностей по причине невысокого темпа культурного роста в обществе.

Таким образом, есть смысл привести перечень конкретных мер, признанных в качестве целесообразных для решения насущных проблем безопасности, в данном случае безопасности дорожного движения. Значимость проблемы безопасности дорожного движения нашла отражение в программе всемирного экономического форума в Давосе, будучи включенной в начале 2016 г. в повестку дня мероприятия. Важные шаги в направлении поиска инновационных способов решения этой проблемы предпринимаются Международной автомобильной ассоциацией, деятельность которой сфокусирована на консолидации усилий представителей истеблишмента сфер здравоохранения, политики, предпринимательства многих стран. Следует отметить масштабное проведение Первого Европейского фестиваля фильмов, посвященных дорожной безопасности, объединившего 43 государства и стартовавшего в 2016 г. под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Кроме того, еще более 10 лет назад по инициативе ООН стал традиционным Всемирный День Памяти жертв ДТП. В Российской Федерации, где эта проблема ощущается наиболее остро, предпринимаются значимые меры, среди которых особого внимания заслуживает организация в ноябре 2009 г. Первой всемирной конференции по безопасности дорожного движения «Время действовать», где период с 2011 по 2020 годы был объявлен Десятилетием действий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения [3].

Итак, можно сделать вывод о наличии некоторой положительной динамики процесса привлечения внимания общественности к чрезвычайной важности вопроса понимания и формирования серьезного отношения к безопасности дорожного движения. Например, согласно статистическим данным о дорожно-транспортных происшествиях на территории Кемеровской области состояние аварийности в 2016 г. по сравнению с аналогичным периодом за 2015 г. имеет некоторую положительную тенденцию, что выражается в снижении общего числа аварий с 729 в 2015 г. до 688 в 2016 г., а также уменьшении количества пострадавших и погибших при ДТП [4].

Тем не менее проблема безопасности на дороге остается предельно актуальной и требует дальнейших действий по стабилизации обстановки. Действительно, тот факт, что взаимодействие людей в сфере дорожно-транспортных отношений связано с обстоятельствами, в результате которых может быть причинен ущерб психическому и физическому здоровью человека, его имуществу, окружающей среде, указывает на наличие предпосылок возникновения опасных ситуаций, а именно: присутствие в социуме фактов игнорирования пределов допустимого, характеризующихся аномальным, конфликтным проявлением.

Примечательно, что, давая оценку состоянию аварийности на дорогах Российской Федерации в целом и Кемеровской области в частности, специалисты в области безопасности дорожного движения основной причиной нестабильности считают, прежде всего, недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, существенное сокращение числа штатных сотрудников дорожно-патрульной службы; как сопутствующий ДТП фактор (непервопричинный) определяют несоблюдение Правил дорожного движения. Рассматриваются следующие масштабные меры, способствующие снижению аварийности и обеспечению безопасности: улучшение состояния дорожного покрытия, обеспечение хорошей видимости продольного профиля дороги, нанесение качественной дорожной разметки, строительство тротуаров и т. д. [4]. Безусловно, трудно недооценить целесообразность вышеперечисленных мер. Однако более глубокие рассуждения позволяют ученым рассматривать в качестве источника большинства опасных проявлений, в данном случае ДТП, воздействие человеческого фактора, характеризующегося уровнем информационной подготовки, степенью обученности участников дорожного движения к организованным действиям в условиях возможного риска или при наступлении нестандартных обстоятельств.

Так, Т. Вандербильт констатирует, что лишь некоторая часть из огромного количества представителей социума, задействованных во взаимоотношениях в пределах дорожной среды, имеет четкое понимание важности и необходимости адекватного, корректного поведения в подобной деятельности. Динамичное взаимодействие большой массы людей позволяет трактовать дорогу не просто как совокупность элементов дорожных коммуникаций и свода правил в качестве надстройки к таковым, но как поле масштабной общечеловеческой деятельности, где немаловажное значение придавалось бы следующим факторам: степень психологической устойчивости, уровень образованности, способность нести ответственность за свои действия [5].

По заявлению ряда исследователей основная причина столь критичного положения в сфере дорожных взаимоотношений заключается в недостаточном понимании обществом важности соблюдения требований Правил дорожного движения, что можно объяснить отсутствием масштабных педагогических исследований, направленных на изучение процесса подготовки сторон такого рода взаимодействия. Отсутствие четко сформулированных характеристик знаний, умений и навыков, технологических принципов формирования готовности к адекватному поведению участников дорожного движения можно назвать первопричиной неподготовленности и неготовности к безопасной жизнедеятельности в условиях дорожной среды.

Действительно, в силу своей особой значимости тема обеспечения безопасности жизнедеятельности, в том числе безопасности дорожного движения, признана приоритетной и нашла широкое отражение в трудах представителей разных научных направлений; большое внимание уделено этой тематике в ра-

ботах технического, экономического и юридического циклов, и в меньшей степени – в психологической и педагогической дисциплинах.

Таким образом помочь личности осознать себя субъектом такого вида общественных отношений, в которых безопасность понималась бы как одна из наиболее насущных потребностей, – приоритетная задача педагогической науки и общества в целом.

Резюмируя вышесказанное, следует отметить, что минимизации негативных последствий, возникающих в ходе взаимодействия участников дорожного движения, можно достигнуть путем решения следующих задач:

- развитие умений оперативно и своевременно реагировать с учетом своих возможностей на возникновение разного рода опасных ситуаций;
- формирование навыков психологической устойчивости в условиях повышенного риска;
- научно-методическое обеспечение образовательных учреждений инструментарием, необходимым для формирования компетенции безопасного поведения на дороге;
- партнерство и взаимодействие всех социальных структур, заинтересованных в высоких показателях стабильности данного рода общественных отношений.

Есть основания полагать, что достижение цели безопасности на дороге возможно за счет объединения усилий семьи, системы образования, СМИ, органов ГИБДД и т. д. Бесспорен, однако, и тот факт, что ведущая роль здесь принадлежит образовательным учреждениям, призванным способствовать формированию важных для социализации и общественной адаптации базовых основ личности подрастающего человека посредством укрепления его психологического, эмоционального и физического здоровья, удовлетворения его познавательного интереса, обеспечения его духовно-нравственного и социального развития.

В работах целого ряда авторов (Р. Ш. Ахмадиева, Н. А. Пожарская, Н. А. Читалин, З. В. Шакирова и др.) нашла отражение идея о том, что навыки безопасного поведения на дороге, обучение и воспитание в подобном русле необходимо начинать с самого раннего возраста. З. В. Шакирова указывает на возможности образовательной среды как наиболее плодотворной для учебно-воспитательного воздействия и формирования поведенческих характеристик личности, соответствующих нормам безопасности. Принципиальная уникальность системы образования, использование специальных педагогических механизмов делают возможным решение актуальных в этом контексте задач:

- формирование у подрастающего поколения чувства ответственности не только за собственную безопасность, но и за безопасность других;
- воспитание у детей и подростков уважительного отношения к нормам и правилам, определяющим безопасное поведение на дороге;
- мотивация к пониманию важности, а также осознанию необходимости включения аспекта безопасности во все сферы жизнедеятельности личности [6].

Следует отметить, что немалые усилия прилагаются специалистами для разработки организационно-педагогических условий, которые в свете современных тенденций определяли бы характер учебно-воспитательного процесса по формированию навыков безопасного поведения на дороге. Так, представленные ниже организационно-педагогические условия разработаны группой ученых и выделены с учетом современной педагогической действительности и необходимости координации деятельности с другими социальными институтами для оптимизации образовательного процесса. Наиболее приемлемым в данном случае является распределение организационно-педагогических условий по уровням:

- на *стратегическом уровне* предполагается постановка долгосрочных целей по реализации задач Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [7] и программ регионального масштаба. На этом этапе следует уделить внимание анализу деятельности социальных институтов, отвечающих за становление безопасного участника дорожного движения, и на основании имеющихся организационных, нормативных и структурных недочетов внести соответствующие коррективы;

- на *тактическом уровне*, определяющем содержание образования, организационные характеристики учебно-воспитательного процесса, контроль и координацию совместных действий всех структур, происходит реализация задач стратегического плана, способствующих стабилизации положения в условиях дорожно-транспортной среды;

- на *операционном уровне* определяется непосредственный функционал учебно-воспитательного процесса: разработка учебно-методических материалов, внедрение эффективных педагогических технологий, трактование требований к знаниям, умениям и навыкам [8].

Упоминание о необходимости коррекционных мер в образовательном процессе на стратегическом уровне не теряет, впрочем, своей актуальности и в плане операционном. По заверению ученых, такие мероприятия значимы для достижения цели соответствия системе новых ценностей и удовлетворения потребностей общества, в числе которых – «заказ» на формирование предпочтительных качеств личности, характеризующейся цивилизованным типом поведения, физической и нравственной устойчивостью, гибким творческим интеллектом и способностью соответствовать канонам культуры в любой деятельности [9].

Обобщение данной системы уровней педагогических условий позволяет сделать вывод об обеспечении в процессе их реализации следующих пунктов: непрерывность, целостность, упорядоченность и интенсивность учебно-воспитательного процесса; оптимизация педагогических форм, средств и методов, необходимых для формирования знаний и навыков безопасного поведения в условиях дороги. Кроме того, нужно подчеркнуть, что необходимость направления ресурсов общества на становление культуры безопасности, в частности безопасности в сфере до-

рожно-транспортных отношений, в современных условиях чрезвычайно насущна.

В этой связи логичным будет заявление об актуальности своевременной и заблаговременной организации образовательного процесса и проведении в его рамках мероприятий, ориентированных на снижение возможного риска в дальнейшем, что будет способствовать осознанию и пониманию подрастающим поколением элементарных принципов безопасности на дороге, которые можно сформулировать следующим образом:

– дорожно-уличная сеть – благо общего пользования, общедоступное для всех участников дорожного движения независимо от положения, статуса, национальности и т. д.;

– все стороны, участвующие в дорожно-транспортном взаимодействии, должны проявлять уважительное, доброжелательное отношение друг к другу и руководствоваться общепринятыми правилами и стандартами грамотного и ответственного поведения на дороге;

– игнорирование и нарушение, вне зависимости от причин, законодательства в сфере дорожного движения может быть расценено как посягательство на права и свободы граждан, закрепленные в Основном законе (Конституции РФ).

Важным выводом из представленных в данной статье положений является заключение о том, что в рассуждениях о безопасности жизнедеятельности, и в частности о безопасности дорожного движения, на первый план выступает личность с ее правами и свободами и в целом общество как средоточие духовных и материальных ценностей. Формирование навыков безопасного поведения на дороге – это не только одно из условий сохранения жизни, здоровья и имущества непосредственно на данный момент времени; это залог того, что принятие духовных ценностей, в данном случае – признание ценности правил безопасной жизнедеятельности на дороге и интенсификация действий по поиску путей выхода из сложившейся ситуации – могут способствовать стабилизации положения в перспективе.

Литература

1. Сендайская рамочная программа по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. Режим доступа: http://www.unisdr.org/files/43291_russiansendaiframeworkfordisasterri.pdf (дата обращения: 12.10.2017).
2. Мурадова Е. О. Безопасность жизнедеятельности. М.: РИОР, 2012. 123 с.
3. Ахмадиева Р. Ш. Формирование безопасности на дорогах как компетенции будущего педагога: дис. ... д-ра пед. наук. Казань, 2011. 353 с.
4. Статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях, совершенных на автомобильных дорогах общего пользования в 2016 году. Режим доступа: <http://www.куздор.рф> (дата обращения: 02.11.2017).
5. Вандербильт Т. Трафик: психология поведения на дорогах. М.: Эксмо, 2013. 431 с.
6. Шакирова З. В., Ахмадиева Р. Ш. Педагогическое взаимодействие социальных институтов в формировании безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде // Казанский педагогический журнал. 2015. № 5-2. С. 245–250.
7. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Постановление правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864. Режим доступа: <http://www.fcr-pbdd.ru/legislation/189/28950/full/> (дата обращения: 19.10.2017).
8. Шакирова З. В., Читалин Н. А. Организационно-педагогические условия формирования безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде // Казанский педагогический журнал. 2015. № 1. С. 81–86.
9. Гильмеева Р. Х. Гуманитарные технологии формирования поликультурной компетенции как фактора обеспечения духовно-нравственной безопасности России // Казанский педагогический журнал. 2015. № 2. С. 19–23.
10. Самородова В. В. Образование как инструмент обеспечения безопасности // Казанский педагогический журнал. 2017. № 3. С. 17–22.

EDUCATIONAL SYSTEM AS A TOOL FOR ROAD-TRAFFIC SAFETY EDUCATION

Svetlana M. Kopytova¹.@

¹ Kemerovo State University, 6, Krasnaya St., Kemerovo, Russia, 650000

@ko.swet@mail.ru

Received 16.01.2018. Accepted 16.04.2018.

Keywords: traffic rules, security of vital activity, road safety, issue of security, forming the skills of road-traffic safety.

Abstract: Health and safety issues have acquired extreme relevance in the conditions of road-traffic environment because of the global car-dependency. The author sees the ideal traffic interaction as the one aimed at preserving the vital interests of the personality. One should be a subject of interpersonal relationship where psychological stability, adequate behavior and norms of human culture are vital needs of human personality. The current research is focused on the opportunities of the educational environment for providing an individual with knowledge and skills of safe road-traffic behavior. Education is the basis that teaches the young generation to respect social norms and rules, to take responsibility for one's own life and the lives of others. The paper introduces a level gradation of organizational and pedagogical conditions that allows one to visualize a chain of actions that would shape the competence of safety.

For citation: Kopytova S. M. Vozmozhnosti obrazovatelnoi sistemy kak instrumenta formirovaniia bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia [Educational System as a Tool for Road-Traffic Safety Education]. *Bulletin of Kemerovo State University. Series: Humanities and Social Sciences*, no. 1 (2018): 22–26.

References

1. *Sendaiskaia ramochnaia programma po snizheniiu riska bedstvii na 2015–2030 gg.* [Sendai Framework for disaster risk reduction 2015–2030]. Available at: http://www.unisdr.org/files/43291_russiansendaiframeworkfordisas terri.pdf (accessed 12.10.2017).
2. Muradova E. O. *Bezopasnost' zhiznedeiatel'nosti* [Life safety]. Moscow: RIOR, 2012, 123.
3. Akhmadieva R. Sh. *Formirovanie bezopasnosti na dorogakh kak kompetentsii budushchego pedagoga*. Diss. doktora ped. nauk [Formation of life road-traffic safety as a competence of a future expert. Dr. ped. Sci. Diss.]. Kazan', 2011, 353.
4. *Statisticheskie dannye o dorozhno-transportnykh proisshestviakh, sovershennykh na avtomobil'nykh dorogakh obshhego pol'zovaniia v 2016 godu* [Statistics on road accidents on public roads in 2016]. Available at: www.кыздор.рф (accessed 02.11.2017).
5. Vanderbilt T. *Trafik: psikhologiya povedeniia na dorogakh* [Traffic. Why We Drive the Way We Do (and What it Says About Us)]. Moscow: Eksmo, 2013, 431.
6. Shakirova Z. V., Akhmadieva R. Sh. *Pedagogicheskoe vzaimodeistvie sotsial'nykh institutov v formirovanii bezopasnogo povedeniia detei i podrostkov v dorozhno-transportnoi srede* [Pedagogical interaction of social institutions: safe behavior of children and teenagers on the road]. *Kazanskii pedagogicheskii zhurnal = Kazan pedagogical journal*, no. 5-2 (2015): 245–250.
7. *O federal'noi tselevoi programme «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia v 2013–2020 godah»* [On the Federal target-oriented program "Improving road safety in 2013–2020"]. Decree of the Government of the Russian Federation of October 3, 2013, No. 864. Available at: www.fcp-pbdd.ru/legislation/189/28950/full/ (accessed 19.10.2017).
8. Shakirova Z. V., Chitalin N. A. *Organizatsionno-pedagogicheskie usloviia formirovaniia bezopasnogo povedeniia detei i podrostkov v dorozhno-transportnoi srede* [Organizational and pedagogical conditions forming children and teens' safe behavior in the road traffic environment]. *Kazanskii pedagogicheskii zhurnal = Kazan pedagogical journal*, no. 1 (2015): 81–86.
9. Gil'meeva R. Kh. *Gumanitarnye tekhnologii formirovaniia polikul'turnoi kompetentsii kak faktora obespecheniia dukhovno-nravstvennoi bezopasnosti Rossii* [Humanitarian Technologies formation multicultural competence as a factor in ensuring the spiritual and moral security of Russia]. *Kazanskii pedagogicheskii zhurnal = Kazan pedagogical journal*, no. 2 (2015): 19–23.
10. Samorodova V. V. *Obrazovanie kak instrument obespecheniia bezopasnosti* [Education as a tool of providing safety]. *Kazanskii pedagogicheskii zhurnal = Kazan pedagogical journal*, no. 3 (2017): 17–22.