

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«УФИМСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

В. Л. Линевич, С. Р. Асянова

**ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
АКТУАЛИЗАЦИИ КОМПЕТЕНЦИЙ У ОБУЧАЮЩИХСЯ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ СИСТЕМЫ МВД РОССИИ
ПО БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГЕ**

Учебное пособие

Уфа 2019

УДК 378.6.351.74.016:316.776 (470) (075.8)
ББК 74.58 (2Рос)р30я73-1+88.53 (2Рос)р30я73-1
Л59

*Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом Уфимского ЮИ МВД России*

Рецензенты: кандидат психологических наук М. Г. Рябова (Уральский юридический институт МВД России);
В. А. Севастьянов (Управление ГИБДД МВД по Республике Башкортостан)

Линевич, В. Л.

Л59 Психолого-педагогические аспекты актуализации компетенций у обучающихся образовательных организаций системы МВД России по безопасному поведению на дороге [Текст] : учебное пособие / С. Р. Асянова, В. Л. Линевич. – Уфа : Уфимский юридический институт МВД России, 2019. – 48 с.

ISBN 978-5-7247-0996-5

В работе представлены психолого-педагогические методы формирования компетенций у обучающихся образовательных организаций системы МВД России по работе с общественностью в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

Учебное пособие адресовано обучающимся образовательных организаций системы МВД России.

УДК 378.6.351.74.016:316.776 (470) (075.8)
ББК 74.58(2Рос)р30я73-1+88.53 (2Рос)р30я73-1

ISBN 978-5-7247-0996-5

© Линевич В. Л., 2019
© Асянова С. Р., 2019
© Уфимский ЮИ МВД России, 2019

ВВЕДЕНИЕ

Ежегодно в мире, по данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), в результате автотранспортных происшествий погибают более 1,25 миллиона человек¹. Согласно статистике от 20 до 50 миллионов человек получают телесные повреждения различной степени тяжести, большинство из которых приводят к инвалидности. Травмы, полученные при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), являются одной из основных причин смерти молодых людей в возрасте 15–29 лет. Участники ДТП, их близкие, государства, где они проживают, несут огромные экономические убытки. Наносимый ущерб связан с расходами на лечение, обслуживанием близкими тех, кто стал жертвой ДТП или остался инвалидом, отсутствием трудоспособности, утраченной продуктивностью деятельных, полноценных граждан любого государства, способных принести пользу себе и обществу. Автодорожные происшествия обходятся большинству стран в 3 % их валового внутреннего продукта (ВВП). В России этот ущерб, по оценкам Минэкономразвития РФ, ежегодно составляет порядка 2,5 % ВВП.

В сентябре 2015 г. главами государств, участвовавшими на заседании Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, были приняты Цели в области устойчивого развития (ЦУР). Одна из новых задач в реализации ЦУР включает достижение 50 % снижения смертности в результате ДТП к 2020 году².

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 7 мая 2018 года Правительству Российской Федерации при разработке национального проекта по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог исходить из

¹ ВОЗ является ведущей организацией — в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций — в области безопасности дорожного движения в рамках системы ООН. ВОЗ также является председателем Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и выполняет функции секретариата Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов. Десятилетие действий было провозглашено в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН и началось в мае 2011 г. в более чем 100 странах в целях спасения миллионов человеческих жизней за счет осуществления Глобального плана для Десятилетия действий.

² ВОЗ играет также ключевую роль в направлении глобальных усилий, продолжая проводить информационно-разъяснительную работу на самых высоких политических уровнях с целью обеспечения безопасности дорожного движения; собирая и распространяя информацию о передовых методах профилактики травматизма, сбора информации и оказания травматологической помощи; предоставляя общественности информацию о рисках и способах снижения этих рисков; привлекая внимание к необходимости дополнительного финансирования.

того, что в 2024 году необходимо обеспечить достижение следующих целей и целевых показателей:

- увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 процентов (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.), а также утверждение органами государственной власти субъектов Российской Федерации таких нормативов, исходя из установленных на федеральном уровне требований безопасности автомобильных дорог;

- снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 процентов по сравнению с 2017 годом;

- снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;

- снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения, а к 2030 году – стремиться к нулевому уровню смертности¹. Зарубежный и отечественный опыт показывает, что системная модель обеспечения безопасности дорожного движения должна быть направлена на профессиональную подготовку будущих специалистов во всех областях жизнедеятельности, в том числе и правоохранительной системы, и на формирование у них соответствующих компетенций на основе принципа непрерывности, охватывающую все социальные слои и возрастные группы населения. Данная работа будет результативной при условии взаимодействия теории (педагогики, психологии, социологии) и практики. Только симбиоз научных исследований и практической реализации позволит воплотить главную задачу по снижению травматизма в ДТП – формирование культуры безопасного поведения на дороге. Таким образом, образовательно-воспитательная работа сотрудников полиции со взрослым населением и несовершеннолетними должна осуществляться адекватными психолого-педагогическими методами, с учетом возрастных, гендерных и личностных особенностей, причин и условий, способствующих совершению ДТП.

Исследования в области профилактики нарушений Правил дорожного движения (ПДД) показывают, что главной причиной ДТП является правовой нигилизм участников дорожного процесса. Отсутствие внутренней убежденности в важности соблюдения дорожных правил пешеходами, водителями и их пассажирами проявляется в контексте мотивации человека.

¹ <http://prezident.org/articles/ukaz-prezidenta-rf-204-ot-7-maja-2018-goda-07-05-2018.html>

Как организует свою работу учитель-предметник образовательной школы, педагог дополнительного образования, сотрудник полиции, общаясь с населением? Они обязаны, в первую очередь, быть примером безопасного поведения, а во вторую очередь, научить других этому. В этой связи назревает острая необходимость выработки новых подходов к подготовке сотрудников полиции с целью их вовлечения в работу по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Данное учебное пособие направлено на формирование компетенций у обучающихся образовательных организаций системы МВД России по профилактике ДТП и формирование у участников движения культуры безопасного поведения на дороге¹. Признавая вклад различных исследователей в область обеспечения безопасности дорожного движения (как узкого направления образования/повышения квалификации различных видов профессиональной деятельности), важно отметить, что вопрос подготовки сотрудников полиции, взаимодействующих с гражданами, государственными и негосударственными правоохранительными формированиями, несущих службу в тесном взаимодействии с населением, изучался не в полном объеме. Это выдвигает вполне оправданные требования к формированию профессиональной компетенции сотрудников полиции в рамках решения вопроса обеспечения комфортного дорожного движения и безопасности детей, освоения ими необходимых знаний и умений, а также их профессиональному вкладу в профилактику чрезвычайных происшествий на дороге.

¹Асянова С. Р. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города: дис. ... канд. пед. наук. Уфа: БГПУ, 2012. С. 219.

ГЛАВА I. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА И ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРИТЕРИЕВ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ УРОВНЯ СФОРМИРОВАННОСТИ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ ГРАЖДАН НА ДОРОГАХ

§ 1.1. Анализ состояния основных показателей дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации

Аварийность на автомобильном транспорте, в том числе и детский дорожно-транспортный травматизм, в Российской Федерации характеризуется высокой смертностью и тяжелыми последствиями. В 2017 году на территории страны произошло около 165 тысяч автодорожных происшествий, в результате которых погибло более 18 тысяч и травмировано свыше 210 тысяч человек (приложение 1). Причиной 87 % ДТП явились различные нарушения ПДД водителями транспортных средств. Таким образом, правовой нигилизм со стороны автомобилистов как главная причина ДТП с тяжкими последствиями лишил жизни более 18 тысяч человек. Состояние опьянения водителя транспортного средства стало причиной каждого одиннадцатого ДТП. С участием пешеходов зарегистрировано более 50 тысяч ДТП.

Девять из десяти смертельных случаев на дороге регистрируются в странах с низким и средним уровнем доходов. При этом даже в странах с высоким уровнем доходов вероятность попадания в ДТП выше среди лиц, занимающих более низкое социально-экономическое положение. Почти половина умирающих на дорогах принадлежат к «уязвимым пользователям дорог» – пешеходам, велосипедистам и мотоциклистам. Согласно прогнозам при отсутствии последовательных контрмер ДТП к 2030 г. станут седьмой по значимости причиной смерти людей на Земле¹.

Особую тревогу вызывает детский дорожно-транспортный травматизм (ДДТТ). Статистические данные ГИБДД подтверждают тяжесть последствий от автодорожных происшествий. К примеру, в 2017 году на территории Российской Федерации зарегистрировано более 19 тысяч автоаварий, в которых погибли 700 и получили травмы различной степени тяжести почти 21 тысяча детей (приложение 2). Анализ аварийности показывает, что дети становились участниками каждой девятой автоаварии. Согласно статистике почти 77 % детей, попавших в дорожно-транспортные происшествия, получили серьезные черепно-мозговые травмы. Каждый четвертый ребенок восстанавливался после переломов конечностей, бедра, ключицы и других травм опорно-двигательной системы. У каждого десятого ребенка выявлены

¹ Информационный бюллетень «Дорожно-транспортные травмы». ВОЗ. Май, 2017.

множественные ушибы и травмы живота. Телесные повреждения, полученные в результате автоаварий, чрезвычайно опасны: особенно черепно-мозговые травмы, в сочетании с тяжелыми повреждениями органов грудной и брюшной полости, переломами конечностей. Такие травмы, как правило, получают «двойными»: по хронике событий на месте происшествия вначале транспортное средство, совершая наезд на ребенка, подбрасывает его на капот, а затем детское тело скатывается на дорогу. Таким образом, за короткое время ребенок принимает на себя двойной удар. Надо ли говорить о том, что автомобильные травмы не проходят бесследно? При этом важно помнить, что не всегда морально-психологические потрясения и физические увечья проявляются сразу. В реальности, в среднем, каждый раненый в автоаварии ребенок проходит лечение в больничных условиях более двух месяцев, а срок полной реабилитации составляет почти десять лет. Некоторые остаются инвалидами навсегда. Анализ ДТП показывает, что риску попадания в ДТП могут быть подвергнуты дети любого возраста. Во всем мире мальчики почти в два раза чаще погибают в дорожных происшествиях, чем девочки¹. Считается, что такой повышенный риск для мальчиков связан с более частым использованием трафика, а также с тенденцией мальчиков брать на себя больше риска, чем девочки, особенно в подростковом возрасте².

По линии правоприменительной деятельности действующего законодательства интерес вызывает тот факт, что, к примеру, только в одном регионе (Республика Башкортостан) подразделениями ГИБДД ежегодно выявляется более 2 миллионов различных административных правонарушений. В масштабах всей страны этот показатель в разы выше. Ежедневно увеличивается число административных правонарушений, выявленных с использованием оборудования фотовидеофиксации. Кроме этого, в каждом регионе Российской Федерации количество оформленных ДТП с материальным ущербом исчисляется десятками тысяч. Суммы взыскиваемых штрафов составляют миллиарды рублей. Все вышеперечисленное несравнимо с человеческими потерями.

Вместе с тем, как показывает практика, автодорожный травматизм можно предупреждать. Действенные меры должны быть организованы в комплексе, где одна из главных задач представлена использованием всевозможных форм и методов повышения информированности общественности³. Практика показывает, что своевременное информирование населения о важности соблюдения ПДД дает свои

¹ Храмова К. В. Социально-философские концепции риска: монография. Уфа, 2011. С. 77.

² Десять стратегий обеспечения безопасности дорожного движения для детей: доклад ВОЗ. 2015.

³ Асянова С. Р. Указ. раб. Уфа. С. 27.

положительные результаты. К примеру, согласно статистическим данным, в России сокращается количество ДТП, допущенных по причине нарушения ПДД несовершеннолетними. Это подтверждает правильность выбранного пути государственной политики в области пропаганды безопасного поведения детей на дороге и ведения непрерывной профилактической работы со всеми юными участниками дорожного движения. Вместе с тем в рамках превентивной деятельности должны учитываться все факторы риска: нарушение скоростного режима, управление транспортом в состоянии опьянения, игнорирование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов.

§ 1.2. Основные психолого-педагогические принципы эффективного обучения граждан безопасному поведению на дороге

Принципы – общепринятые положения, следование которым позволяет достичь эффективности при ведении различной деятельности. Наряду с организационными и технологическими условиями комплексная деятельность обучающихся образовательных организаций системы МВД России по формированию у населения культуры безопасного поведения на дороге должна строиться на основных принципах педагогики и психологии. Владение концептуальными психолого-педагогическими принципами позволит сотрудникам полиции вести адекватную, соответствующую потребностям общества и интересам участников дорожного движения деятельность по обеспечению безопасности жизнедеятельности в контексте дорожного движения¹.

В соответствии с задачами деятельность сотрудников полиции по воспитанию законопослушных участников дорожного движения и формированию у них культуры безопасного поведения на дороге должна строиться на следующих принципах:

1. *Принцип детерминизма* («определяю», лат. яз.) заключается в толковании определенных событий, опираясь на эмпирически выведенные факторы и причинно-следственные связи в контексте с другими ситуациями, на основе анализа взаимодействия тех или иных дорожно-транспортных происшествий. Принцип детерминизма в отношении работы с участниками дорожного движения может выражаться в нескольких формах:

а) как понятие об основаниях того или иного события. При этом фундаментальная информация, на основе которой строится работа сотрудника полиции, должна содержать материалы об актуальном поведении человека и состоянии его психики, к примеру, в момент

¹ Асянова С. Р. Психолого-педагогическое сопровождение жизненно важных умений несовершеннолетних как форма профилактики молодежного экстремизма // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2018. № 2 (80). С. 96–99.

допущения им нарушения ПДД. Базовый материал должен содержать анализ событий в жизни нарушителя, предшествовавших совершению ДТП. В рамках принципа детерминизма разнообразные феномены жизнедеятельности человека взаимодействуют в основном в виде таких факторов, как биосоциальное окружение (система ценностей в семье, социализация, культурная среда вокруг человека/ребенка), наследственность и т. д. В данном контексте детерминизм проявляется через влияние на психику человека не только внешней среды, но и внутреннего состояния человека. Роль детерминанты могут играть как потребности, ценностные ориентиры, так и внутренние мотивы, которые в конечном результате вносят определенные изменения во взаимоотношения человека с его окружением. Влияние состояний психики человека на его поведение за рулем – причина 87 % автодорожных происшествий со смертельным исходом¹;

б) динамический детерминизм. Представляет собой различные эффекты и последствия одного и того же нарушения ПДД, подтвержденные статистическими данными и подчиненные закономерностям, выявленным на основе анализа аварийности (к примеру, на одном и том же участке автодороги);

в) детерминизм эффекта «обратной связи». В процессе дорожного движения данный принцип представлен как влияние последствий ДТП на первопричину и последующие причины, вызвавшие данное ДТП;

г) целевой детерминизм. Процесс достижения цели на фоне предварительного результата видоизменяет определенные ранее стратегии, методы и средства, которые не способны реализовать достижение обозначенной цели.

2. *Принцип системности* рассматривает происходящие события действительности в тесной взаимосвязи с другими элементами единой системы, их взаимовлияние друг на друга. Изучаемый элемент как часть цельной структуры рассматривается с точки зрения приобретения новых свойств (знаний, опыта, внешних качеств и т. д.) для последующего функционирования. Принцип системности основан на нижеперечисленных позициях:

а) психика участника дорожного движения развивается по правилу «от всеобщего к индивидуальному/специфическому» («все соблюдают, а я нарушу», «все пробежали на красный, а я дождусь зеленого сигнала светофора» или «никто не меняет резину на зимнюю и я не стану»);

б) явления психики как элементы общего психического состояния обладают свойствами, которые отличаются от свойств самостоятельного

¹ Асянова С. Р. Обучение безопасному поведению на дороге как основа профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Здоровье как социально-философская проблема: ВНИК с международным участием, посвященная 85-летию ФГБОУ ВО БГМУ Минздрава России. Уфа. 2017. № 5. С. 142–147.

явления психики (поведение сангвиника в условиях плохой видимости во время тумана может отличаться от поведения сангвиника, характеризующегося в классической литературе);

в) система, как монолит, обладает как свойствами своих составных компонентов, так и характеризуется собственными свойствами.

3. *Принцип развития* заключается в закономерном генерировании психических явлений в сознании участников дорожного движения, их естественном развитии, переходе от одного уровня к следующему и, как следствие, возникновении других свойств психических процессов и явлений. Понимание данного принципа будет правильным, если оно основано на обязательном совершенствовании психических явлений в сознании человека.

4. *Принцип взаимодействия* основан на единении сознания и практической деятельности. Будучи нетождественными, эти два понятия должны быть едиными и проявляться в динамике, что ориентировано на адаптацию человека в окружающем мире, в частности в условиях интенсивного дорожного движения, и, как следствие, может способствовать обеспечению успеха в достижении жизнеутверждающих целей и выходу состояния его психики на новый уровень мышления¹.

Решение задачи по формированию культуры безопасного поведения на дороге должно учитывать принципы педагогики. Многолетний опыт организации взаимодействия сотрудников органов внутренних дел (ГИБДД МВД РБ) с работниками системы образования (Республики Башкортостан) свидетельствует об эффективности следующих принципов:

1. Принцип субъективности. Основан на индивидуальном подходе к личности с учетом уровня его психофизического развития и возрастных особенностей.

2. *Принцип взаимодействия «личность – дорожная обстановка»*. Заключается в формировании устойчивых навыков безопасного поведения и социальных чувств на примере «чужих ошибок». Данный принцип наиболее действенен в работе с детьми дошкольного и младшего школьного возраста, т. к. пластичность их нервной системы способствует успешному достижению поставленных целей по воспитанию законопослушного гражданина.

3. *Принцип согласованности и взаимосвязи*. Подразумевает закономерность влияния нарушений ПДД как причины опасного поведения на последствия, повлекшие ДТП. Участники дорожного движения обязаны знать о результате правового нигилизма в контексте непоправимых последствий. При этом не рекомендуется злоупотреблять данной информацией в работе с несовершеннолетними, чтобы не акцентировать чрезмерно внимание детей исключительно на этом (чтобы

¹ Асянова С. Р. Формирование и развитие культуры безопасного поведения школьника на дорогах // Образование и саморазвитие. Казань: 2010. Т. 5. № 21. С. 125–129.

не вызывать искушение перебежать перед близко идущим транспортом, неоправданно рискнуть и т. д.).

4. *Принцип «безопасность в социуме»*. Основан на понимании участниками дорожного движения соблюдения единых общепринятых норм поведения в обществе.

5. *Принцип возрастной безопасности*. Рассчитан на осознание участниками дорожного процесса реального своего биологического возраста, когда поведение на дороге должно соответствовать реальному возрасту человека.

6. *Принцип «Три С» (самовоспитание, саморегуляция, самоорганизация)*. Основан на целенаправленной работе человека над личным поведением в режиме «он-лайн». В отношении несовершеннолетних должен сопровождаться примерным поведением взрослых, личным положительным примером близких людей. Данный принцип включает в себя систематизацию информации о безопасном поведении, важность приобретения необходимых навыков, умелого их применения на улице в повседневной жизни, формирование координации движения, адекватное поведение в случае опасности, развитие реакции, совершенствование мыслительных процессов и т. д.¹

7. *Принцип непрерывности*. Обеспечивает целостность работы по формированию культуры безопасного поведения на дороге в любом возрасте. Непрерывное образование в данном контексте подразумевает интеграцию знаний из всех областей жизни, что позволяет охватить взаимоотношения всех участников дорожного движения, тем самым вывести их двигательные навыки на качественно новый уровень, в любом возрасте сформировать бдительное восприятие окружающей действительности. Данный принцип позволяет корректировать поведение человека через развитие познавательных процессов с учетом его возрастных особенностей на протяжении всей жизни².

§ 1.3. Показатели уровня сформированности культуры безопасного поведения граждан на дорогах

Эффективная деятельность сотрудников полиции в работе с населением по формированию культуры безопасного поведения на дороге возможна исключительно при квалифицированном подходе на основе исследований поведения участника дорожного движения. Невозможно

¹ Асянова С. Р. Коммуникации Управления ГИБДД МВД по РБ с целевыми группами общественности как превентивная форма в обеспечении безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы коммуникации: теория и практика: материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции. Уфа, 2016. С. 16–20.

² См.: Гаязов А. С. Образование и образованность гражданина в современном мире. М., 2003.

решить данную задачу, не владея реальной обстановкой на обслуживаемой территории, не имея представлений о возрастных особенностях участников дорожного движения и уровнях сформированности культуры их личной безопасности на дороге. Воспитание законопослушного участника дорожного движения должно строиться на основе диагностики, которая позволяет установить главные причины, не позволяющие человеку (независимо от возраста и социального положения) продвинуться на новый, более высокий, уровень своего развития.

Сотрудники, служащие в условиях единой дислокации, в составе совместных экипажей соответствующие диагностические исследования проводить не могут. Цели и задачи правоохранительных органов представлены совершенно в другом формате. Тем не менее при несении службы полицейским доступны такие формы изучения обстановки, как наблюдение, визуальный контакт, профилактическая беседа, опрос и т. д., Внедрение этих форм работы с населением позволяет организовать деятельность по сохранению жизни и здоровья участников дорожного процесса на таком уровне, что устанавливаются доверительные отношения в формате «полицейский – взрослый», «полицейский – ребенок», «полицейский – взрослый – ребенок» и др. Соответственно, на основе полученной информации создается предметно-развивающая обстановка, которая помогает отследить особенности развития мышления, установление необходимых двигательных навыков, к примеру, определенных жителей того или иного района на конкретно обслуживаемом участке.

Взаимодействие сотрудников полиции с населением в таком режиме более выигрышно на фоне того, что в стандартной педагогической практике диагностические обследования обычно проводятся дважды в год. В деятельности же сотрудников полиции фиксация неформатного поведения населения на дороге может быть организована многократно в течение дежурной смены. Сотрудники полиции в процессе отслеживания маршрута водителей и их пассажиров, передвижения пешеходов могут фиксировать положительную или отрицательную динамику в работе с конкретными гражданами при обеспечении безопасности дорожного движения. Ценность данной деятельности заключается в том, что сотрудники получают сведения об уровне сформированности культуры безопасного поведения на дороге в отношении конкретных лиц на определенном, к примеру, перекрестке, что возможно характерно также и для других участков в населенном пункте или на автомобильной дороге. Получаемые сведения рекомендуется понимать как условные, которые помогут отследить динамику состояния аварийности на конкретном участке, но не как характеризующие участников дорожного процесса в целом или обстановку на данной отдельно взятой территории.

Любой метод, которому было отдано предпочтение, должен органично вписаться в повседневную жизнедеятельность участников дорожного движения. Работая с населением по выявлению уровня сформированности культуры безопасного поведения на дороге, важно следовать гуманистическим принципам и соблюдать два основных правила:

1. Помоги человеку (в отношении пожилых людей, приезжих из другой местности, людей с ограниченными возможностями здоровья).

2. Не навреди ребенку (с целью предотвращения у него чувства страха и скорейшего преодоления пути, допуская нарушения ПДД).

Взаимодействовать с участниками дорожного процесса рекомендуется, во-первых, исключительно на безопасном участке (а не в процессе нарушения. То есть разговор о причине нарушения ПДД в ходе перехода улицы представляет угрозу жизни и здоровью как самого пешехода, так и сотрудника полиции). Начинать разговор следует в строгом соответствии с требованиями, предъявляемыми к сотруднику полиции при общении с гражданами.

С целью мониторинга уровня сформированности безопасного поведения рекомендуется задавать вопросы по следующим темам (примерный перечень, применимый для всех возрастных категорий участников дорожного движения):

1. Знания об устройстве улицы.
2. Знания о здоровом образе жизни за рулем.
3. Правила безопасности пешеходов.
4. Знания о светофоре.
5. Знания о продолжительности тормозного пути транспортного средства при резком торможении на различных скоростях движения.
6. Знания о дорожных знаках.
7. Знания о видах транспорта, особенностях их передвижения.
8. Знания о пешеходном переходе.
9. Знания о правилах пользования подземным пешеходным переходом.
10. Знания о запрете пользования гаджетами при переходе проезжей части.
11. Знания о принципах работы световозвращателей.
12. Знания о жестах регулировщика.
13. Знания о правилах езды на велосипеде/мотоцикле/скутере/мопед и т. д.
14. Знания о правилах поведения в общественном транспорте.
15. Что такое перекресток/«островок безопасности»?
16. Назначение остановки общественного транспорта.
17. Правила поведения на дороге с незнакомым человеком.
18. Правила поведения пассажиров транспортных средств.

19. Знания номеров телефонов аварийных служб.
20. Знания о ремнях безопасности и других средствах пассивной защиты.
21. Знания об опасностях при управлении в утомленном состоянии.
22. Знания о детских удерживающих устройствах.
23. Знания о влиянии опьянения водителя на манеру управления автомобилем.
24. Знания о важности соблюдения скоростного режима и другие.

Для понимания общей картины обеспечения безопасности дорожного движения с определенным участником дорожного движения рекомендуется вести учет знаний по следующей системе (сведения передаются в подразделение ГИБДД, на территории обслуживания которой находится, к примеру, данное образовательное учреждение, для принятия последующих мер инспектором по пропаганде безопасности дорожного движения, на участке, закрепленном за данным учреждением):

1 балл – низкий уровень (определяется, если пешеход/водитель/пассажир понимает поставленную задачу, но отказывается выполнить его или испытывает затруднение, допуская безрезультатные действия, при этом не реагирует на предлагаемую помощь со стороны сотрудника полиции/взрослого);

2 балла – средний уровень (есть понимание алгоритма действий, на вопрос дается теоретический ответ, но без помощи сотрудника полиции/взрослого задание не выполняется);

3 балла – высокий уровень (результат достигается за счет самостоятельного выполнения задания).

Уровень сформированности культуры безопасного поведения на дороге может быть изучен в рамках межведомственного взаимодействия правоохранительных органов с педагогами. Тогда проводится срез знаний на начальном и заключительном этапах изучения соответствующего материала. При этом важно учитывать, что с возрастом приспособительные функции человеческого организма снижаются, нервная система становится неустойчивой, возбудимость повышается, фокусировка внимания удаётся с трудом, как следствие, повышается вероятность оказаться под колесами автотранспорта. Практика показывает, что основные мероприятия, направленные на предупреждение нарушений ПДД, должны вестись в тесном межведомственном взаимодействии в младшем школьном возрасте. В работе с этой возрастной категорией большая роль отводится родителям, которые обязаны следить за своими несовершеннолетними детьми. Задача взрослых заключается в сопровождении детей, демонстрации личным примером безопасного поведения.

В работе со взрослым населением данную работу необходимо проводить путем анкетирования, организации профилактических бесед на предприятиях, информирования руководителей организаций и ведомств, чьи работники чаще всего нарушают ПДД (направляя информационные письма с анализом совершенных ими ДТП). Знания об уровне сформированности безопасного поведения граждан на дороге, демонстрируя общее состояние аварийности, показатели детского дорожно-транспортного травматизма, позволяют органам внутренних дел корректировать профилактическую работу.

§ 1.4. Психолого-педагогические аспекты формирования культуры безопасного поведения личности

Образовательные стандарты всех уровней предполагают подготовку обучающихся в области безопасности жизнедеятельности. Образовательная область «безопасность жизнедеятельности» включает совокупность научных знаний о происхождении опасностей, угрожающих человеку и окружающей его среде, закономерностях их формирования и проявления, прогнозировании опасностей и чрезвычайных ситуаций различного характера, способах защиты от них и ликвидации их последствий. В связи с преподаванием «Основ безопасности жизнедеятельности» и «Безопасности жизнедеятельности» в образовательных учреждениях России расширились возможности науки по разработке теории и методики обучения безопасности жизнедеятельности. Более того, появились предпосылки для выделения ее нового направления – педагогики безопасности. Педагогика безопасности – научное направление в педагогике о воспитании и обучении человека безопасному поведению в реальной окружающей среде (природной, техногенной и социальной).

Идеи, методы и подходы, разрабатываемые в педагогике безопасности, призваны охватывать все звенья единой системы непрерывного образования и способствовать постоянному повышению уровня общей культуры обучаемых в области безопасности жизнедеятельности, максимально снижать влияние так называемого человеческого фактора на безопасность личности, общества и государства¹. Педагогика безопасности призвана решать следующие задачи по:

- формированию культуры безопасности дорожного движения;
- обучению безопасной деятельности, в том числе в ситуациях, опасных для жизни и здоровья человека на проезжей части;

¹ Безопасность: теория, парадигма, концепция, культура: словарь-справочник. М.: ПЕР СЭ-Пресс, 2005. С. 3–4.

- формированию навыков оказания самопомощи и взаимопомощи при дорожно-транспортных происшествиях;
- развитию способности предвидеть, предупреждать и предотвращать опасные ситуации на дороге;
- формированию готовности к действиям в ситуациях, опасных для жизни и здоровья участника дорожного движения¹.

Педагогика безопасности ориентируется на следующие психолого-педагогические особенности развития личности:

- ответственность человека за личную безопасность в условиях дорожного процесса;
- отношение к безопасности дорожного движения как к жизнетворчеству, самосозиданию, самосовершенствованию личности безопасного типа;
- зависимость безопасной жизни преимущественно от образа жизни и поведения на дороге;
- возможность обучения сохранению и формированию безопасной жизни участника дорожного процесса;
- отношение к безопасности как личностно и социально значимой ценности;
- рассмотрение личной безопасности на дороге как мировоззрения².

Теоретико-методологический анализ позволяет сделать вывод о том, что содержание обучения безопасности жизнедеятельности, в том числе на дороге, является отражением научно-технического развития, изменений бытия человека и его деятельности в природе, обществе и культуре. По мнению Э. М. Соколова, в процессе изучения безопасности жизнедеятельности необходимо акцентировать внимание на мировоззренческом аспекте. Основной целью дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» Э. М. Соколов называет формирование адекватного современному этапу развития осознания человеком своего места в окружающем мире и соответствующей этому пониманию ориентации в выборе возможных направлений решения стоящих перед человечеством проблем в области безопасности³. Безопасность человека в реалиях современного общества, по мнению П. А. Кислякова, это не только его

¹ Гафнер В. В. Педагогика безопасности как новое научное направление современной педагогики // Грани педагогики безопасности: материалы Всероссийской студенческой научно-практической конференции. Екатеринбург: Уральский государственный педагогический университет, 2011. С. 64.

² Емельяненко В. К. Педагогика безопасности учебная дисциплина XXI века // Основы безопасности жизнедеятельности. 2008. № 4. С. 36–37.

³ Соколов Э. М., Захаров Е. И., Панферова И. В. Об одном подходе к дисциплине «Безопасность жизнедеятельности» в системе высшего профессионального образования // Безопасность жизнедеятельности. 2001. № 6. С. 43–45.

физическая, социальная, технологическая и иные формы защиты, это в первую очередь духовное состояние личности¹.

Главной причиной социальных катаклизмов, по мнению исследователей, остаются мировоззренческие характеристики современного человека, агрессивный, эгоистический тип сознания большинства людей. Чтобы изменить данную ситуацию, сделать современный мир более безопасным, надо преодолеть агрессивный, насильственный образ мышления и поведения значительной части населения². Данное положение обуславливает необходимость формирования у подрастающего поколения, молодежи и взрослой части населения, позиции ненасилия как основы ненасильственного взаимодействия и просоциального поведения в целом.

Ненасилие представляет собой идеологический, этический и жизненный принцип, в основе которого лежит толерантность, признание ценности всего живого, человека и его жизни, отрицание принуждения как способа взаимодействия человека с миром, природой, другими людьми, способа решения политических, нравственных, экономических, межличностных проблем и конфликтов³.

В противодействии идеологии насилия педагогу, гражданину, сотруднику полиции важно осознавать, что многое из того, что считается насилием, нередко является неадекватным состоянием человека, следствием его психологической безграмотности, психической и социальной незрелости личности, несбалансированности показателей психического здоровья, несовершенством социальных условий жизнедеятельности в современном обществе. Поэтому психологическая подготовка сотрудников полиции позволит им выделять больший спектр значимых условий безопасности личности, более адекватно представлять источники опасности в окружающих, включая самих себя, выше оценивать значимость этих проблем для государства, свою роль в их решении и свои возможности в обеспечении безопасности обучающихся, воспитании и формировании навыков безопасного поведения⁴.

Идеи формирования у обучающихся ненасилия как общечеловеческой ценности и построение на ее основе образовательного процесса представлены в относительно новом направлении педагогики, возникшем в 90-х годах XX века, – педагогике ненасилия

¹ Кисляков П. А. Сущность и содержание социальной безопасности будущего педагога // Научный поиск. 2013. № 2. С. 14–16.

² Шершнева Л. И. Формирование личности безопасного типа как отражение потребности общества и времени // Информационный сборник «Безопасность». 1994. № 7. С. 12–18.

³ Ситаров В. А., Маралов В. Г. Педагогика и психология ненасилия в образовании: учебное пособие. М.: Юрайт, 2012. С. 21.

⁴ Кисляков П. А. Модель формирования готовности будущего педагога к обеспечению социальной безопасности в вузе // В мире научных открытий. 2011. № 5.1. С. 349–357.

(Ш. А. Амонашвили, А. Г. Козлова, В. Г. Маралов, В. А. Ситаров, В. Ф. Шаталов и др.). Обозначенные В. А. Ситаровым и В. Г. Мараловым задачи педагогики ненасилия в полной мере согласуются с задачами педагогики безопасности. К таковым относятся:

- воспитание у подрастающего поколения миролюбия, духа ненасилия (формирование негативного отношения к войне, отрицание насильственных методов разрешения социальных конфликтов, гуманное отношение к другим людям и к самому себе, умение ненасильственным путем разрешать конфликты и пр.);

- гуманизация процесса обучения и воспитания, взаимодействия взрослых и детей, включая реформирование системы подготовки будущих педагогов, формирование у них личных свойств и специальных умений, позволяющих в дальнейшем воспитывать детей в духе ненасилия и работать самим без использования принуждения¹.

Таким образом, разрешение указанных противоречий и снижение смертности на дорогах требуют перестройки образования и просвещения, внедрение в структуру образовательной деятельности традиционных (приложения 3, 4) и инновационных педагогических технологий (приложения 5, 7), системы самовоспитания (приложение 6).

ГЛАВА II. ФОРМИРОВАНИЕ У ГРАЖДАН НАВЫКОВ БЕЗОПАСНОГО УЧАСТИЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

§ 2.1. Привлечение граждан к пропаганде безопасного поведения на дороге

Выработанные навыки безопасного участия в дорожном движении у граждан важно совершенствовать на непрерывной основе. Работа сотрудников полиции должна базироваться на действующей на территории Российской Федерации нормативно-правовой базе, иметь систематический и последовательный характер. При планировании этой деятельности значительную роль играет учет психофизиологических особенностей людей, исходя из которых следует выбирать формы и методы взаимодействия. Интеграцию знаний о ПДД в повседневную жизнедеятельность граждан необходимо организовывать всевозможными каналами, с учетом сезонной аварийности и причин чрезвычайных происшествий на дороге.

Одним из методов психолого-педагогического воздействия, направленных на ликвидацию преград, препятствующих поступлению

¹ Кисляков П. А. Модель формирования готовности будущего педагога к обеспечению социальной безопасности в вузе // В мире научных открытий. 2011. № 5.1. С. 349–357.

новых мнений и в целом информации, является убеждение¹. Наиболее часто эта форма воздействия применяется в разнообразных пропагандистских мероприятиях по предупреждению автоаварий.

Среди требований, предъявляемых к убеждению как одному из методов воздействия на участников дорожного движения, можно выделить основные:

1. Формат мероприятия/акции с элементами убеждения должен соответствовать возрасту и интеллектуальному уровню целевой аудитории.

2. Убежденность и последовательность должны строиться исключительно с учетом индивидуальных особенностей гражданина (особенно в случаях, когда он оказался жертвой автодорожного происшествия).

3. Убеждение должно подтверждаться конкретными фактами; помимо обобщенных принципов и правил, оно должно содержать реальные аргументы и примеры.

4. Кульминацией в общении должен стать аналитический материал, известный обоим (всем) участникам.

5. Сотрудник полиции должен сам искренне верить в то, в чем убеждает участников дорожного движения.

Для того чтобы убеждение было максимально действенным и эффективным, необходимо соблюдать определенные условия:

1. Убеждающий должен обладать признанным авторитетом (убеждение не будет результативным, если убеждающий, к примеру, нарушает правила дорожного движения).

2. Учет интеллектуального и психического состояния обеих сторон важен не только в момент общения, но и в последующем.

3. В общении необходимо неременное следование «золотому правилу»: диалог рекомендуется начинать не с того, что разъединяет, а с того, что сближает и объединяет.

Основным средством влияния при рассматриваемом методе психолого-педагогической поддержки является СЛОВО, непременно подтверждаемое фактами. При этом, с точки зрения целенаправленного воздействия, словесным выражениям должны соответствовать не только интонация и мимика убеждающего, но и его жесты и эмоции.

К приемам положительного воздействия, наиболее предпочтительным в период взаимодействия, относятся:

1. Авансированная похвала.

¹ Асянова С. Р. Метод убеждения как форма психолого-педагогического воздействия в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма // Феноменология и профилактика девиантного поведения: материалы XI Международной научно-практической конференции. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2017.

2. Влияние на собеседника сдержанностью и невозмутимостью.
3. Моделирование различных вариаций (собеседнику предлагается включиться в игру, исключаящую нежелательное поведение на дороге).
4. Концентрация внимания над собственным мнением, поведением (использование приема «снятие стереотипов»)
5. Резкое смещение акцентов, допущение нестандартных действий для принятия неожиданного решения.
6. Прием «смена ролей» (собеседнику предлагается «поменяться» местами с убеждающим, пережить иллюзию альтернативы).

Результативность убеждения зависит от единства слова и действий того, кто убеждает – это и есть основа доверительного отношения к сотруднику полиции со стороны гражданского населения. Успех убеждения достигается умеренной страстностью, эмоциональностью убеждающего, его способностью с помощью слов, жестов и других способов воздействия на сознание и поведение добиться определенных действий и желаемых качеств.

Метод убеждения как форма психолого-педагогического воздействия будет эффективным при условии целостности мыслей, чувств и волевого стимулирования. При этом важно в процессе общения «включить» в активное взаимодействие всех участников, потому что установки, выработанные в ходе участия граждан в целенаправленных мероприятиях, оказываются более результативными, нежели решения, принятые единолично.

Применение данного метода в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и предупреждении нарушений правил дорожного движения как одной из форм девиантного поведения позволяет говорить о его действенности в связи с тем, что убеждение основывается на разумном принятии специальной информации, а ее мониторинг и оценка проходят осмысленно и сознательно. Убеждение в вопросах пропаганды безопасного поведения на дороге в своей основе обращается к интеллектуальному труду, к жизненно важным знаниям и опыту других участников дорожного движения, что играет положительную роль в формировании культуры безопасного поведения на дороге и сохранении жизни и здоровья населения.

§ 2.2. Методические приемы формирования безопасного поведения в работе с родителями несовершеннолетних

Один из видов работы с гражданами по формированию знаний, умений и навыков безопасного участия в дорожном движении основан на активном вовлечении в данную деятельность родителей (официальных представителей, опекунов) несовершеннолетних. Дорожно-транспортное происшествие, как и любой другой чрезвычайный случай в жизни, не

должно выступать тем самым «личным» опытом, который надо пережить ребенку, чтоб осознать важность соблюдения ПДД. Здесь работает другая поговорка «надо учиться на чужих ошибках». Данная деятельность должна вестись с учетом физиологических и психологических особенностей детей. В современном мире уже не подлежит сомнению факт того, что несовершеннолетние ввиду своих возрастных особенностей очень часто не в состоянии адекватно оценивать постоянные изменения дорожной обстановки. Самым опасным в данной ситуации является то, что родители, считая своего ребенка особенным, выдающимся, гордые за его школьные или спортивные, к примеру, достижения, уверены, что эти качества применимы и на дороге. Соответственно, возможности ребенка оказываются родителями настолько завышенными, что о последствиях никто из них не задумывается. Взрослые не учитывают, что ребенок не способен оценить дорожную ситуацию, не может рассчитать расстояние до приближающегося автотранспорта. В этой связи взрослым необходимо донести информацию, что их реакция на складывающуюся обстановку вокруг и детская – это два абсолютно противоположных проявления на дороге.

Согласно статистике аварийности в роли «ребенок – пешеход» дети чаще всего оказываются под колесами автотранспорта по причине перехода проезжей части в неустановленном месте или игры рядом с дорогой. Проведенные исследования подтверждают факт того, что несовершеннолетние приступают к наблюдению, к примеру, за дорогой, исключительно подойдя к краю проезжей части, в то время как взрослые оценивают и просматривают дорожную обстановку задолго до начала перехода. Детский мозг, не успевая принять информацию, не в силах грамотно распорядиться в отношении действий на дороге. Дети очень часто проецируют игровую ситуацию на реальную. К примеру, если игрушечный автомобиль подвластен ребенку, играющему на полу, то и реальная автомашина в его сознании «может», притормозив, мгновенно остановиться.

В беседах с родителями важно периодически упоминать о таких особенностях детского возраста, как:

- *рост ребенка* (по причине низкого роста он не только сам не замечает опасность, но и не виден автомобилисту);
- *различие темперамента* (особо заметно проявляется при управлении велосипедом, переходе проезжей части);
- *заторможенная реакция* на дорожную опасность;
- *эмоции* на новые события/элементы/звуки и т. д. (увлеченность и заинтересованность чем-то новым могут отвлечь от приближающейся опасности);
- *восприятие цвета* (автомобили светлых тонов воспринимаются детьми дальше, чем те, что с яркой покраской);

- *избирательность внимания* (может представлять угрозу тем, что ребенок не имеет привычки мгновенно «переключаться» на важные события, а продолжает концентрироваться на прежнем увлечении. Неумение в силу возрастных особенностей расставлять приоритеты на дороге очень часто приводит к тому, что ребенок не слышит звук приближающегося автотранспорта).

Одна из форм взаимодействия родителей и детей возможна в виде игры. Как средство психологической подготовки детей к будущим дорожным ситуациям игра имеет большое значение. Данные сведения важно доносить как с позиции водителя и пассажира транспортного средства, так и пешехода.

Общепринятые законы дорожной безопасности рекомендуется обыгрывать с учетом индивидуальных психологических особенностей ребенка (вместе с тем преподносить детям знания о ПДД исключительно в игровой форме категорически запрещено):

1. *«Выше скорость передвижения – больше опасность и тяжесть последствий»* (информация должна содержать знания об особенностях управления автотранспортом в условиях ограниченной видимости, с учетом протяженности поворотов, интенсивности движения на участке со сложным рельефом; правилах выбора скорости, поведения пешеходов; проезда участков, где возможно появление пешеходов и т. д.).

2. *«Осторожность – превыше всего»* (при ограниченной обзорности и недостаточной видимости должно ассоциативно действовать правило «дремучего леса», попадая в который, все оглядываются по сторонам и передвигаются медленно, исключая суету и спешку).

3. *«Не только «СМОТРЕТЬ», но и «ВИДЕТЬ»* (применение технологии «оберегающего вождения», умение предугадать поступки окружающих, водителей встречного транспорта, наблюдать за поведением пешеходов. Данные навыки позволяют опережать события, минимизировать тяжесть последствий, опережать действия других участников дорожного процесса с учетом возможных их ошибочных действий).

4. *«У правил дороги каникул не бывает!»* (дорожные правила работают в круглосуточном режиме, в любой сезон и независимо от того, какую оценку получил ребенок в школе).

Задача сотрудников полиции состоит в том, чтобы после беседы с родителями последние были заинтересованы не в запоминании детьми дорожных правил, а в их умении анализировать различные дорожные ситуации.

Информативный материал сотрудников полиции для взрослых должен включать сведения, на которые важно обращать внимание родителей детей:

1. Настроение ребенка, его намерение воспринимать информацию.

2. Состояние здоровья (особое внимание рекомендуется уделять детям с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ), в частности, с дефектами зрения и слуха).

3. Состояние УДС (улично-дорожной сети).

4. Внешний вид ребенка (наличие наушников, капюшона, зонтика).

5. Наличие на верхней одежде элементов со светоотражающим эффектом.

6. Особенности обеспечения детской автодорожной безопасности в разные времена года.

7. Правила поведения велосипедистов в условиях катания по дорогам общего пользования (при отсутствии велосипедных дорожек).

8. Обращение внимания ребенка на нарушения ПДД другими участниками дорожного движения.

9. Беспрекословное соблюдение ПДД самими родителями.

10. Ответственность родителей за действия несовершеннолетних детей.

При формировании безопасного и ответственного поведения на дороге сотрудники полиции испытывают потребность в приобретении своевременной информации по состоянию аварийности, содержащей анализ основных показателей детского дорожно-транспортного травматизма. Очень важно при этом вести работу по саморазвитию, пополнению не только теоретического багажа, но и практического опыта знаний, умений и навыков работы с различными категориями граждан. Приобретение новой информации и дальнейшая мотивация участников дорожного движения в обязательном порядке должны сопровождаться личной дисциплинированностью сотрудника полиции.

В целом, чтобы работа с родителями была эффективной, ее рекомендуется организовать в следующих направлениях:

- на месте нарушения ПДД (в случае выявления такого факта в присутствии родителя);

- на родительском собрании (с целью привлечения внимания других взрослых к проблеме нарушений ПДД несовершеннолетними);

- через СМИ, информационные уголки и стенды, в рамках проводимых мероприятий, на которых предусмотрено распространение информационных буклетов;

- в индивидуальной беседе (по факту происшествия, в рамках работы Комиссии по делам несовершеннолетних);

- на педагогических советах (с целью планирования совместной работы).

Выступления сотрудников полиции планируются в тесном взаимодействии с педагогическими коллективами. Тему определяет сам сотрудник, исходя из состояния аварийности и с учетом анализа причин ДТП и нарушений ПДД. Завершать выступление рекомендуется,

акцентируя внимание присутствующих взрослых на таких темах, как: «Особенности поведения на дороге учащихся школы № N». «Роль родителей в обеспечении детской дорожной безопасности», «Как нельзя обучать ребенка дорожным правилам», «Типичные нарушения ПДД учащихся начальных/средних/старших классов», «Административная ответственность несовершеннолетних за различные нарушения в области дорожного движения», «Безопасный маршрут: ДОМ – ШКОЛА – ДОМ» (рекомендуется в работе с родителями школьников начальных классов).

ГЛАВА III. ВНЕДРЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПСИХОЛОГО- ПЕДАГОГИЧЕСКИХ ПРИЕМОВ ПО ФОРМИРОВАНИЮ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ НА ДОРОГЕ

§ 3.1. Необходимые условия для совершенствования и активизации работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма

Работа по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма не должна ограничиваться только профилактическими беседами и выступлениями сотрудников полиции. Системный подход к процессу обучения несовершеннолетних безопасным навыкам поведения на дороге должна сопровождать развитая материально-техническая база, использование которой позволяет вести планомерную, целенаправленную и наглядную работу. Как показывает практика, успешное внедрение различных форм и методов в работе с несовершеннолетними достигается также путем создания пространственного обучения. Занятия рекомендуется организовывать как в помещениях, так и на специализированных автоплощадках. Психологически комфортная обстановка способствует быстрому усвоению материала, объединению участников и позволяет трансформировать пространство так, как удобно в рамках запланированного занятия. Помощь сотруднику полиции при проведении занятий, к примеру, на базе образовательной организации (далее – ОО) могут оказать информационные стенды, уголки по БДД, наглядные материалы и т. д.

Информация, размещаемая на стендах, может быть представлена в двух видах: *постоянная* (схема территории, прилегающей, например, к школе, с указанием всех объектов и ориентиров, расположением улиц и перекрестков, обозначением элементов дороги, технических средств обеспечения безопасности движения, участков с опасным и интенсивным движением транспортных потоков. Схема в случае совершенного ДТП (с участием или без детей этой школы) должна иметь обозначения места происшествия. Желательно, чтоб эта схема имелась у каждого

обучающегося в этой организации. При наличии в ОО специализированного кабинета, площади которого позволяют шире представить микрорайон, где расположена ОО, в нем должны быть размещены различного рода плакаты, дорожные знаки и т. д.) и *сменная* (анонс мероприятий по БДД; разбор произошедших ДТП с участием детей этой ОО; информационные сообщения о проводимой профилактической работе с родителями и детьми; статистические сведения ГИБДД; учебные материалы (*очень важно!*). Сменная информация должна обновляться ежемесячно, оформляться красочно, иметь привлекающие внимание лозунги).

Непременным атрибутом в работе по пропаганде БДД является учебно-тренировочный перекресток, размещаемый в одной из рекреаций здания ОО. Данная площадка позволяет отработать с детьми первичные (до выхода на улицу) практические задания. Такие занятия позволяют максимально приблизиться к реальным дорожным ситуациям, что впоследствии будет способствовать адаптивному ориентированию детей в дорожном процессе.

Специализированный кабинет по БДД должен быть оборудован интерактивной доской, силуэтами пешеходов, макетами автомобилей (велосипедистов, мотоциклистов), светофоров, дорожными знаками и т. д.; оснащен набором плакатов; библиотекой, фондом учебной и методической литературы. Рекомендуется использовать таблицы, диаграммы, схемы, содержащие аналитический материал о состоянии аварийности за определенный срок, включая распределение по возрастным категориям детей, показателям ДТП по времени суток, дням и месяцам. Обязательно наличие фотовидеоматериалов. Наличие специализированной базы по изучению ПДД позволяет моделировать с детьми различные дорожные ситуации, индивидуально или коллективно создавать развивающие и познавательные условия, определять уровень подготовленности ребенка к участию в дорожном процессе с учетом его индивидуальных особенностей.

Планомерное взаимодействие сотрудников полиции с педагогическим коллективом ОО позволяет периодически проводить опрос с целью проверки знаний детей по изученным темам или перед началом новой темы. Результаты тестирования и анкетирования рекомендуется включать в аналитический материал по итогам проведенной работы.

Начиная занятие или профилактическую беседу, сотрудник полиции должен обозначить цели и задачи. План организации образовательного процесса рекомендуется разрабатывать с целью развития познавательных способностей несовершеннолетнего, формирования и совершенствования адаптивных навыков. При организации и проведении занятий с детьми рекомендуется:

- каждое правило формулировать исключительно в утвердительной форме;
- проводить анализ конкретных дорожных ситуаций с обязательным словесным описанием и дополнять иллюстрацией;
- использовать современные наглядные пособия.

Главная цель, стоящая перед сотрудниками полиции, заключается в том, чтобы, взаимодействуя с юными участниками дорожного движения, воспитать в них ответственное отношение к жизни, сформировать умения и развить навыки правильного поведения на дороге. Мотивационно-воспитательная работа должна вестись исключительно на доступном для детей языке. Успешность зависит от вовлечения в профилактическую деятельность юных инспекторов движения (далее – ЮИД), которые работают в каждой общеобразовательной школе.

Улучшению качества профилактической работы будет способствовать популяризация в целом деятельности ЮИД. Вовлекая их в совместные мероприятия сотрудники полиции на практике демонстрируют, что и несовершеннолетние могут безупречно знать дорожные правила и безопасно вести себя на дороге.

Одним из методов передачи данной информации могут также служить каналы СМИ¹. Соответственно подобные занятия для их большей эффективности и действенности рекомендуется проводить на телевидении, радио и передавать через печать и сеть «Интернет» (обязательно с привлечением профессиональных СМИ).

§ 3.2. Практические мероприятия по формированию культуры безопасного поведения несовершеннолетних на дороге

Общеобразовательные школы являются основными звеньями системы формирования у школьников необходимых знаний, умений и навыков безопасного и правопослушного поведения. Большое внимание в этой связи уделяется профилактике детского дорожно-транспортного травматизма – целенаправленной деятельности по своевременному выявлению, предупреждению и устранению причин и условий, вызывающих ДТП, в которых погибают и получают травмы дети и подростки². Изучение правил дорожного движения в школе основано на

¹ Асянова С. Р. Социальная реклама как инструмент в сфере противодействия экстремизму (на примере профилактики нарушений правил дорожного движения) // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2018. № 1. С. 107–112.

² Асянова С. Р. Дорожная среда как среда формирования безопасного поведения школьника // Актуальные проблемы современной психологии: материалы II Международной научно-практической Интернет-конференции. Кемерово: Редактор и К, 2011. С. 179–182.

возрастных особенностях учащихся¹. Для повышения безопасности дорожного движения необходимо межведомственное взаимодействие на уровнях не только стран, но и городских округов и муниципальных образований внутри любого субъекта.

Успешному формированию культуры безопасного поведения школьников на дороге способствуют следующие психолого-педагогические условия: интеграция знаний из содержания школьных предметов, ориентированных на обеспечение безопасности личности на дорогах; опора на субъектный опыт учащихся; активная педагогическая поддержка, способствующая самоопределению и самореализации школьников. Сотрудники полиции, чьи должностные обязанности включают взаимодействие с общественностью, могут принимать участие в реализации каждого из перечисленных условия. Личное присутствие сотрудников органов внутренних дел в рамках взаимодействия с органами образования, родителями на собраниях, с участниками дорожного движения при несении службы способно совершенствовать эти условия. При этом сотрудникам полиции важно владеть основами психолого-педагогических навыков. Психологическую основу интеграции школьных предметов составляет закономерная цельность чувств, деятельности и сознания человека. Решая познавательные задачи на любых школьных предметах, в которые интегрированы знания о Правилах дорожного движения, несовершеннолетний развивает мышление и чувства, память и внимание. Межпредметные связи не только повышают качество знаний учащихся, формируют у них культуру безопасного поведения на дороге, но и совершенствуют профессиональные ориентации. Также важно учитывать субъектный опыт обучающихся, что делает всех школьников уникальными как в опыте жизнедеятельности, так и самореализации в отношении поступков, саморефлексии и личных переживаний. Особое внимание при этом рекомендуется уделять личностным установкам, ценностям в окружающем обществе, через которые ребенку приходится воспринимать внешние условия². Логическим завершением данного триединства является педагогическая поддержка в лице всех взрослых, способных повлиять на самоопределение и самореализацию несовершеннолетних. В данном случае под педагогической поддержкой понимается целенаправленная деятельность (желательно в рамках межведомственного взаимодействия и при поддержке родителей) по оперативной и превентивной помощи в решении задач, игнорирование которых может привести к печальным последствиям. Данная работа должна основываться

¹ Гафнер В. В. Культура безопасности: аналитический обзор диссертационных исследований (педагогические науки, 2002 – 2012 гг.); ФГБОУ ВПО «Урал. гос. пед. ун-т». Екатеринбург (Серия «Педагогика безопасности»), 2013.

² См.: Формирование здорового образа жизни подростков: учеб.-метод. пособие / Гаязов А. С. [и др.] Уфа: Башк. ин-т развития и образования, 2004.

на принципе непрерывности и включать как урочные занятия, так и внеклассные мероприятия.

1. Уроки.

На интегрированных уроках («Математика и ПДД», «Русский язык и ПДД», «Физика и ПДД», «Химия и ПДД», «Литература и ПДД», «Рисование и ПДД», «Физическая культура и ПДД» и т. д.) рекомендуется раскрывать идеи и понятия, на которых базируются взаимоотношения участников дорожного движения. Мотивирование обучающихся на соблюдение приобретенных знаний правил дорожного движения подтверждается практическими примерами из учебных предметов. При этом в учебном процессе рекомендуется использовать постановочные профессионально ориентированные задачи, раскрывающие смысл и практическую значимость приобретаемых знаний. Наряду с уроками свою эффективность показывают и тематические разминки, проводимые в процессе урочного занятия. Психолого-педагогическое сопровождение стандартных форм разминок активизирует познавательную деятельность, способствует снятию неуверенности школьников и усиливает их настрой на взаимодействие при изучении любой темы.

Интегрированная познавательная деятельность содействует умственному развитию и качеству усваиваемых знаний. Заинтересованность детей проявляется в том, что они испытывают потребность в самостоятельном изучении и поиске определенных знаний.

2. Внеклассные мероприятия

Необходимость внедрения внеклассных мероприятий подтверждается тем, что современный урок, даже если и изобилует специфическими заданиями, не располагает достаточным временем для сочетания различных компонентов воспитательного процесса.

В организации и проведении внеклассных мероприятий рекомендуется исходить из их пошагового построения. Структура каждого мероприятия индивидуальна, вместе с тем важно учитывать и соблюдать основные требования, внедрение которых даст более высокий результат. Алгоритм проведения внеклассных мероприятий должен включать создание временной рабочей группы, которая разрабатывает план мероприятия и его композицию, составляет перечень подготовительных материалов, распределяет индивидуальные или групповые поручения, проводит мероприятие и обсуждает его итоги. В соответствии с перечисленными требованиями организация и проведение любого внеклассного мероприятия будет не только способствовать активизации познавательной деятельности, воспитанию ответственного отношения, но и побуждать к соблюдению ПДД и тем самым формировать культуру безопасного поведения на дороге.

Среди рекомендуемых профилактических мероприятий можно перечислить следующие:

1. Конкурс эскизов социальной рекламы «Я с Дорогой на Вы!».
2. Конкурс журналистских работ «Взрослые, мы обращаемся к вам!».
3. Конкурс агитбригад «ЮИД – помощник мой и верный друг!».
4. КВН «Безопасная дорога детства».
5. Социальная акция «Моя дорога безопасна» (для воспитанников дошкольных образовательных организаций).
6. Социальная акция «Посвящение в пешеходы» (для первоклассников; проводится в первую неделю учебного года).
7. Семейный конкурс «На дороге без правил нельзя – это знает любая семья!».
8. Конкурс театрализованных постановок «Дети рождаются жить!».
9. Социальная акция «Пропусти пешехода».
10. Велопробеги, мотопробеги, автопробеги, посвященные знаменательным событиям.
11. Социальные акции «Дети и Звезда – вместе за безопасные дороги!» (проводится на постоянной основе, в роли Звезды выступают известные медийные лица, спортсмены, политики, деятели культуры и искусства).
12. Конкурс рисунков «Моя заботливая мама!» (посвящен вопросам пропаганды использования детских удерживающих устройств при перевозке несовершеннолетних автомобильными средствами) и другие.

Сопутствующими методами и приемами могут быть: беседы, притчи, рассказ, лекция, игра, моделирование и решение практических задач (возможно в условиях, приближенных к реальным), ситуативное общение, интерактивные методы обучения, блиц-опросы, ролевое проигрывание ситуаций, тренинговые упражнения, анализ поведения нарушителей (в режиме «он-лайн») и т. д.¹

При этом важная роль отводится взаимодействию сотрудников полиции с педагогами и родителями детей. Так как эффективность обучения проявляется в том, чтобы обучающиеся овладели не только теоретическими навыками, но и умели адекватно реагировать на дорожную ситуацию на практике.

ФГОС общего образования направлены на становление ряда личностных характеристик обучающихся, таких как сознательное следование правилам здорового образа жизни, безопасного поведения в условиях чрезвычайных происшествий, таящих угрозу жизни и здоровью людей.

¹ Асянова С. Р. Притча как метод духовно-нравственного воспитания законопослушных участников дорожного движения // Актуальные проблемы государства и общества в области обеспечения прав и свобод человека и гражданина. 2018. № 2. С. 137–143.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Теоретические знания действующих Правил дорожного движения позволяют человеку лишь на 15–20 % обезопасить себя в процессе дорожного движения. Остальные можно достичь с помощью собственных умений и навыков, позволяющих принимать адекватное решение в условиях интенсивного дорожного движения. Большое влияние на процесс обучения граждан безопасному поведению на дороге оказывают сотрудники полиции.

Профилактическая работа, проводимая силами правоохранительных органов, призвана предотвратить непоправимые последствия от ДТП. Ведущая роль при этом должна отводиться межведомственному взаимодействию, в рамках которого сотрудники полиции совместно с органами образования и общественностью способны повлиять на уровень аварийности на дорогах нашей страны.

Повлиять на результат данной работы возможно путем обучения обучающихся образовательных организаций системы МВД России, проведения курсов повышения квалификации действующих сотрудников полиции с целью их подготовки к организации профилактической работы по формированию культуры безопасного поведения на дороге.

ЛИТЕРАТУРА

Нормативные акты и официальные документы

1. Глобальный план осуществления действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годы // СПС «КонсультантПлюс».
2. Конвенция ООН о правах ребенка // СПС «КонсультантПлюс».
3. Конституция Российской Федерации. М., 1993.
4. О дополнительном профессиональном образовании: письмо МОН РФ от 08.10.2013 №06-731.
5. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2011. № 30. Ст. 4595.
6. О состоянии безопасности дорожного движения в мире: доклад – 2015. Режим доступа: http://www.who.int/violence_injuryprevention/road_traffic/en/.
7. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» : постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 г. Москва. Режим доступа: <https://rg.ru/2013/10/08/bezopas-site-dok.html>.
8. Об организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: по пропаганде безопасности дорожного движения: приказ МВД РФ от 2 декабря 2003 г. № 930.
9. Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным общеобразовательным программам: приказ Минобрнауки РФ от 29 августа 2013.
10. Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам: приказ МОН РФ от 01 июля 2013 № 499.
11. Резолюция ООН по улучшению Глобального обеспечения безопасности на дорогах. // Режим доступа: <http://www.un.org/ru/roadsafety/documents>.

Специальная литература

1. Абаскалова Н. П. Теория и методика обучения безопасности и жизнедеятельности: учеб. пособие. Новосибирск: Сиб. унив. изд-во, 2008. 135 с.
2. Автомобиль и мы. М.: Юрид. лит., 1982. 320 с.
3. Агапова С. Г. Основы межличностной и межкультурной коммуникации (английский язык). Ростов н/Д.: Феникс, 2004. 288 с.
4. Агеев В. С. Механизмы социального восприятия // Психологический журнал / ред. А. В. Брушлинский, В. С. Шустиков, Л. И. Анцыферов. 1989. № 2.
5. Адаир Д. Эффективная коммуникация. М.: Эксмо, 2006. 320 с.
6. Асянова С. Р. Коммуникации управления ГИБДД МВД по РБ с целевыми группами общественности как превентивная форма в обеспечении безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы коммуникации: теория и практика: материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции. Уфа, 2016.
7. Асянова С. Р. Метод убеждения как форма психолого-педагогического воздействия в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма // в сборнике «Феноменология и профилактика девиантного поведения»: материалы XI Международной научно-практической конференции. Уфа, 2018.
8. Асянова С. Р. Обучение безопасному поведению на дороге как основа профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Вестник Башкирского государственного медицинского университета. 2017. № 5.
9. Асянова С. Р. Притча как метод духовно-нравственного воспитания законопослушных участников дорожного движения // Актуальные проблемы государства и общества в области обеспечения прав и свобод человека и гражданина: сб. материалов научно-практической конференции. Уфа, 2018. Ч. 2.
10. Асянова С. Р. Психолого-педагогическое сопровождение жизненно важных умений несовершеннолетних как форма профилактики молодежного экстремизма // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2018. № 2 (80).
11. Асянова С. Р. Социальная реклама как инструмент в сфере противодействия экстремизму (на примере профилактики нарушений правил дорожного движения) // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2018. № 1.
12. Асянова С. Р. Формирование и развитие культуры безопасного поведения школьника на дорогах // Образование и саморазвитие. 2010. № 21.

13. Асянова С. Р. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города: дис. ... на соискание ученой степени канд. пед. наук, Уфа: Башкирский государственный педагогический университет им. М. Акмуллы, 2012.
14. Аткинсон М. Мастерство жизни: внутренняя динамика развития; Пер. с англ. 6-е изд. М.: Альпина Паблишер, 2017. 214 с.
15. Афанасьев М. Б. Водителю о дорожном движении. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ДОСААФ, 1980. 160 с.
16. Безопасная дорога: науч.-метод. журнал. Москва: АНО «Центр эффективных технологий образования», 2015 № 1. 51 с.
17. Безопасная дорога: науч.-метод. журнал. Москва: АНО «Центр эффективных технологий образования», 2015 № 2. 51 с.
18. Безопасная дорога: науч.-метод. журнал. Москва: АНО «Центр эффективных технологий образования», 2015 № 3. 51 с.
19. Безопасная дорога: науч.-метод. журнал. Москва: АНО «Центр эффективных технологий образования», 2015 № 4. 51 с.
20. Безопасность: теория, парадигма, концепция, культура. Словарь-справочник / Автор-сост. профессор В. Ф. Пилипенко. Изд. 2-е, доп. и перераб. М.: ПЕР СЭ-Пресс, 2005. 160 с.
21. Белолипецкий В. К., Павлова Л. Г. Этика и культура управления: учебно-практическое пособие. Москва: ИКЦ «МарТ», 2004. 384 с.
22. Бенин В. Л. Педагогическая культурология: учеб. пособие. Уфа: Изд-во БГПУ, 2004. 515 с.
23. Боголюбова Н. М., Николаева Ю. В. Межкультурная коммуникация и международный культурный обмен: учеб. пособие. СПб.: СПбКО, 2009. 416 с.
24. Бомар Ф. Подразумеваемые знания. Интуиция против неопределенности / пер. с англ. Х.: Изд-во «Гуманитарный Центр», 2014. 388 с.
25. Бориснев С. В. Социология коммуникации: учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. 270 с.
26. Бурцева Е. В. Развитие профессиональной компетентности сотрудников органов внутренних дел. Владивосток: Дальневосточный юридический институт МВД России, 2012.
27. Войтик Н. В. Речевая коммуникация: учеб. пособие для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2018. 125 с.
28. Волков Б. С., Волкова Н. В. Детская психология: логические схемы. М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 2003. 256 с.
29. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения: методические рекомендации / О. М. Порташников [и др.]. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 56 с.

30. Гареева Э. В., Асянова С. Р. Особенности планирования расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии опьянения // Вопросы российского международного права. 2018. Том 8. № 3А. 297 с.

31. Гафнер В. В. Педагогика безопасности как новое научное направление современной педагогики // Грани педагогики безопасности: материалы всероссийской студенческой научно-практической конференции / сост. и общ. ред. В. В. Гафнера. Екатеринбург: ГОУ ВПО «Урал. гос. пед. ун-т», 2011. 200 с.

32. Гаязов А. С. Образование и образованность гражданина в современном мире. М., 2003. 256 с.

33. Гаязов А. С. Совершенствование правового поля образования: методология, теория, практика регионов: монография. Уфа, 2015. 104 с.

34. Гилева Н. С. Психология девиантного поведения: учебно-методическое пособие. М.: Прометей, 2012. 128 с.

35. Гилленбранд К. Коррекционная педагогика: Обучение трудных школьников: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / пер. с нем. Н. А. Горловой; Науч. ред. рус. текста Н. М. Назарова. М.: Издательский центр «Академия», 2005. 240 с.

36. Головкин В. В. Учебник инспектора ГИБДД. М.: Эксмо, 2007. 304 с.

37. Горнушкин Ю. Г. Советы автолюбителям. М.: Транспорт, 1979. 96 с.

38. Гоулстон М. Я слышу вас насквозь. Эффективная техника переговоров / пер. с англ. М. Фербера. 9-е изд. М.: Манн, Иванов и Фебер, 2018. 272 с.

39. Дмитриев С. Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудников ГИБДД. М.: Спарк, 2000. 656 с.

40. Емельяненко В. Педагогика безопасности учебная дисциплина XXI века // Основы безопасности жизнедеятельности. 2008. № 4.

41. Ермолин А. Воспитание свободной личности в тоталитарную эпоху. Педагогика нового времени. М.: Альпина Паблишер, 2016. 262 с.

42. Злоказов К. В., Степанов Р. И., Шаламов В. В. Памятка сотруднику полиции о способах психологической саморегуляции. М.: ДГСК МВД России, 2015. 32 с.

43. Иларионов В. А., Куперман А. И., Мишурин В. М. Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем: учеб. для ПТУ. М.: Транспорт, 1989. 416 с.

44. Исхаков Э. Р. Психолого-педагогические основы формирования личностного и профессионального саморазвития: учебное пособие. Уфа, 2016. 54 с.

45. Карнеги Д. Как завоевывать друзей и оказывать влияние на людей / пер. с англ. Л. А. Кузьмина. Минск: Попурри, 2018. 352 с.

46. Кеннеди Д. Жесткий тайм-менеджмент: Возьмите свою жизнь под контроль / пер. с англ. 6-е изд. М.: Альпина Паблишер, 2018. 199 с.
47. Кисляков П. А. Модель формирования готовности будущего педагога к обеспечению социальной безопасности в вузе // В мире научных открытий. 2011. № 5.1.
48. Кисляков П. А. Сущность и содержание социальной безопасности будущего педагога // Научный поиск. 2013. № 2.4.
49. Клеббельсберг Дитер. Транспортная психология; пер. с нем. / под ред. В. Б. Мазуркевича. М.: Транспорт, 1989. 367 с.
50. Ключевые направления национальной образовательной инициативы «Наша новая школа»: реалии и перспективы (из опыта работы инновационных школ и по материалам обсуждения педагогической общественностью Республики Башкортостан.) Уфа: Изд-во БИРО, 2009. 238 с.
51. Кобозев И. Ю. Психологическое обеспечение служебной деятельности: учеб. пособие. М.: ДГСК МВД России, 2015. 140 с.
52. Ковпак Д. Не на тех напали! Или как бороться с грубостью. СПб.: Питер, 2012. 208 с.
53. Козловская Е. А., Безруков Ю. Г. Концепция непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015. 84 с.
54. Кораблев С. Е. Организация взаимодействия полицейских структур и населения: психологические аспекты: учеб. пособие. Воронеж: Воронежский ин-т МВД России, 2016. 209 с.
55. Кораблев С. Е., Протасов Ю. С. Психологическая совместимость сотрудников органов внутренних дел при выполнении оперативно-служебных и боевых задач: учеб. пособие. Воронеж: Воронежский ин-т МВД России, 2016. 97 с.
56. Котик М. А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения М.: Транспорт, 1987. 88 с.
57. Котик М. А. Психология и безопасность. Таллин: Валгус, 1981. 408 с.
58. Ксенофонтова Х. З. Социология управления: учебное пособие. М.: КНОРУС, 2014. 288 с.
59. Кузнецова Н. М. Психолого-педагогические основы дорожной безопасности несовершеннолетних: учебно-методическое пособие / сост.: Н. М. Кузнецова. Екатеринбург: УТ «Альфа Принт», 2016. 84 с.
60. Куперман А. И. Безопасное управление автомобилем. М.: Транспорт, 1989. 160 с.
61. Ларионова М.А. Развитие профессионализма преподавателя вуза посредством творческой активности // Педагогика в правоохранительных органах. 2012. № 3.

62. Левитин К. М. Безопасность движения автомобилей в условиях ограниченной видимости. М.: Транспорт, 1979. 112 с.
63. Макаров Б. В., Непогода А. В. Деловой этикет. Ростов н/Д: Феникс, 2010. 316 с.
64. Максимова А. М. Общение: в поисках общего. СПб.: Питер, 2015. 208 с.
65. Медков В. М. Демография: учебник. 2-е изд. М: ИНФРА-М, 2014. 332 с.
66. Мелия М. Как усилить свою силу? Коучинг. 3-е изд., доп. М.: Альпина Паблишер, 2017. 301 с.
67. Мерманн Э. Коммуникация и коммуникабельность. Практические рекомендации для открытой коммуникации. 2-е изд., испр. Х.: Гуманитарный Центр, 2015. 260 с.
68. Методические рекомендации для преподавателей и мастеров-инструкторов (мастеров производственного обучения) по подготовке водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями и допуску их к сдаче квалификационных экзаменов М.: Издательский Дом Третий Рим, 2006.
69. Милушкин А. А., Черняйкин В. А. Сборник водителя автомобиля. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1983. 239 с.
70. Нигматуллин Р. В., Каримов Р. Р., Романов А. А. Ребенок в современной России: права, возможности, система защиты: монография. Уфа, 2015. 217 с.
71. Новиков А. М. Основания педагогики: [Пособие для авторов учебников и преподавателей] / А. М. Новиков. М.: Издательство «Эгвес», 2010. 208 с.
72. Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие / сост. Н. М. Кузнецова, Л. В. Шманева, М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. 64 с.
73. Павлов И. В. Общение с ребенком: тренинг взаимодействия. М.: Сфера, 2008. 87 с.
74. Правила и безопасность дорожного движения. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Клиновштейн Г. И. [и др.] М.: Транспорт, 1976. 224 с.
75. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Могила В. П. [и др.]. М.: Транспорт, 1977. 177 с.
76. Прикладная юридическая педагогика в органах внутренних дел [Электронный ресурс]: учебник для курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России юридического профиля / В. Я. Кикоть [и др.]. Электрон. текстовые данные. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. 512 с.
77. Проведение административных расследований сотрудниками Госавтоинспекции по фактам дорожно-транспортных происшествий, с

мест которых водители скрылись: методические рекомендации / Порташников О. М. [и др.]. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 16 с.

78. Психологическая подготовка сотрудников полиции: учебное пособие / В. Л. Цветков [и др.] ; Департамент гос. службы и кадров МВД России. М.: ДГСК МВД России, 2016. 64 с.

79. Психология в деятельности сотрудников органов внутренних дел: учебник / Е. В. Чернышева [и др.] Екатеринбург: Уральский юрид. ин-т МВД России, 2017. 154 с.

80. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. 176 с.

81. Резник С. Д. Кто научит студента жить? // Высшее образование в России. 2015. № 1.

82. Сабодахо С. В. За рулем легкового автомобиля. М.: Патриот, 1990. 224 с.

83. Ситаров В. А., Маралов В. Г. Педагогика и психология ненасилия в образовании: учебное пособие. М.: Издательство «Юрайт», 2012. 424 с.

84. Смирнов В. А. Безпека життєдіяльності. Університетський курс: навчальний посібник / В. А. Смирнов, С. А. Дикань. К.: Кафедра, 2012. 304 с.

85. Смирнов В. А. Моделирование инновационно-опережающего процесса в педагогике безопасности: треугольник знаний // Сборник материалов Международной научно-практической конференции. 2016. 177 с.

86. Соколов Э. М., Захаров Е. И., Панферова И. В. Об одном подходе к дисциплине «Безопасность жизнедеятельности» в системе высшего профессионального образования // Безопасность жизнедеятельности. 2001. № 6.

87. Социология управления: учебный словарь / О. А. Колосова [и др.]. М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2014. 136 с.

88. Столяренко А. М. Психология и педагогика: учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. 423 с.

89. Столяренко Л. Д., Самыгин С. И. Психология общения: учебник Изд. 3-е. Ростов н/Д: Феникс, 2015. 317 с.

90. Тишков С. А., Мальцева О. А., Боева М. А. Совершенствование процесса обучения сотрудников ОВД, включенных в кадровый резерв территориальных органов МВД России на районном уровне: методические (практические) рекомендации. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2014.

91. Трейси Б. Сила уверенности в себе / пер. с англ. С. Э. Борич. 3-е изд. Минск: Попурри, 2017. 192 с.

92. Урсул А. Д. Эволюционные парадигмы и модели образования XXI века [Электронный ресурс] / А. Д. Урсул, Т. А. Урсул // NB:

Педагогика и просвещение. 2012. № 1. С. 1–67. URL: http://e-notabene.ru/pp/article_59.html (дата обращения: 30.10.2018).

93. Формирование здорового образа жизни подростков: учеб.-метод. пособие / А. С. Гаязов [и др.]. Уфа: Башк. ин-т развития образования, 2004. 63 с.

94. Храмова К. В. Социально-философские концепции риска: монография. Уфа, 2011. 92 с.

95. Шершнев Л.И. Формирование личности безопасного типа как отражение потребности общества и времени // Информационный сборник «Безопасность». 1994. № 7.

96. Якубин А. А. Способность субъекта в учебной деятельности к профессиональному саморазвитию. Пермь: Пермский военный институт ВВ МВД России, 2010. 178 с.

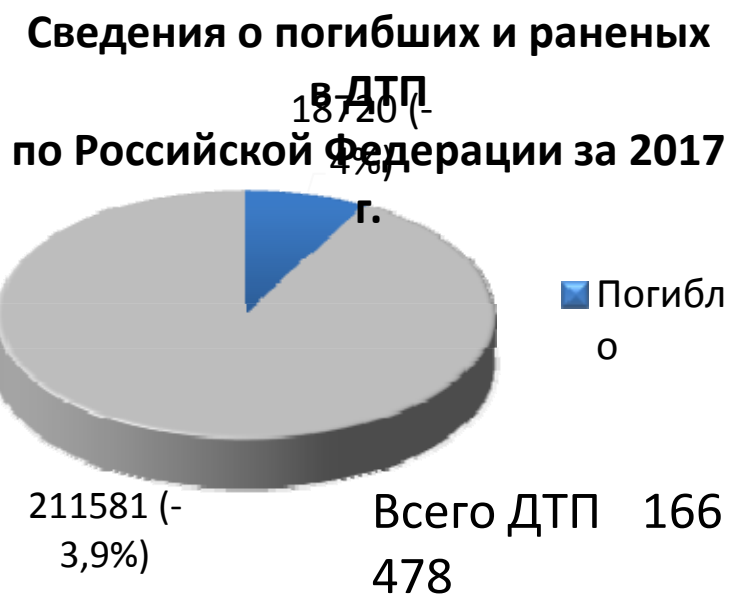


Диаграмма 1. Сведения о погибших и раненых в ДТП по РФ за 2017 г.

Приложение 2



Диаграмма 2. Показатели детского дорожно-транспортного травматизма по РФ за 2017 г.

Педагогическая технология

Педагогическая технология – это продуманная во всех деталях модель педагогической деятельности по проектированию, организации и проведению учебно-воспитательного процесса с обеспечением комфортных условий для учащихся и учителя (В. М. Монахов).

Признаки, присущие педагогической технологии

1. **Гарантированное достижение целей** (заявляются параметры результативности обучения (воспитания) в сжатые промежутки времени).
2. **Алгоритмируемость, проектируемость, целостность и управляемость** (каждый этап и прием работы обусловлен точно и не может быть заменен другим).
3. **Корректируемость** (возможность постоянной оперативной обратной связи).
4. **Визуализация** (возможность применения аудиовизуальной и электронно-вычислительной техники, дидактических материалов и оригинальных наглядных пособий).
5. **Экономичность** (достигаются запланированные результаты обучения (воспитания) в сжатые промежутки времени).

Сферы педагогической технологии

Научная сфера (область педагогической науки, которая исследует наиболее рациональные пути обучения и воспитания).	Процессуально-описательная сфера (планируются конкретные результаты; описывается алгоритм в соответствии с избранными целью, содержанием, методами, средствами, формами, созданием необходимых и возможных условий).	Процессуально-действенная сфера (реально осуществляемый процесс обучения или воспитания, т. е. реализация цели через данное содержание, методы, средства, формы, педагогические условия).
---	--	---

Уровни педагогической технологии

<i>Общепедагогический уровень</i> (педагогическая технология синонимична педагогической системе (Ц-С-Мс-Ф-Пу)+ алгоритм деятельности субъектов педагогического процесса (в теоретическом плане)).	<i>Частнометодический уровень</i> (технология употребляется в значении частная методика, т.е. совокупность методов и средств для реализации определенного содер- жания обучения и воспитания в рамках одного предмета, класса, учителя, воспитателя).	<i>Элементный (модульный) уровень</i> (технология отдель- ных частей учебно- воспитательного процесса: технология организации отдельных видов деятельности; техно- логии в рамках урока; технология той или иной воспитательной формы).
--	---	---

Технология проектной деятельности

Проектный метод – это метод, способствующий развитию у школьников способностей к целеполаганию и определению путей достижения поставленных целей, при котором работа идет над разрешением жизненных проблем.

Структура и оформление проекта

1. Обоснование выбранной темы (отражается анализ исходной ситуации в области проектирования, выделяются основные противоречия, определяется проблема, суть которой в расхождении идеального представления с реально существующей ситуацией).
2. Формулировка темы проекта (в названии темы должно присутствовать действие).
3. Постановка цели проекта (цель проекта – это решение проблемы).
4. Формулировка гипотезы (совокупность теоретически обоснованных предположений, истинность которых необходимо проверить).
5. Постановка задач проекта (в соответствии с целью и гипотезой).
6. Теоретическое обоснование проекта (историография проблемы, концепция, перечень умений и навыков, необходимых для разработки и реализации проекта).
7. Основные этапы проектирования (I – подготовительно-организационный; II – конструкторский; III – технологический; IV – заключительный).
8. Ресурсное обеспечение.
9. Система контроля (разработка критериев оценки результатов и методов контроля, выбор вида оценки результатов).
10. Аннотация к проекту (описание предназначения, сферы использования, оригинальности проекта; авторы разработки).
11. Информационное обеспечение (библиографический список, другие источники информации, используемые при проектировании).
12. Аналитико-рефлексивный блок (наиболее полное раскрытие позиции каждого участника проекта).

Самовоспитание как процесс и результат воспитания

Самовоспитание – это деятельность человека, направленная на изменение своей личности (*Л. И. Рувинский*).

Предпосылки и условия самовоспитания школьника

1. Обстоятельства жизни (материальные и культурные, моральные и психологические, в которых живет индивид и которые накладывают свой отпечаток на его помыслы, чувства, поведение).
2. Воспитание (в широком смысле слова).
3. Самопознание (изучение личностью собственных психических и физических особенностей).
4. Активная деятельность (систематическая учебная и общественная работа, труд).

Приемы самопобуждения к самовоспитанию

1. Вера в себя
2. Самоободрение
3. «Себя принуждать»
(Л. Толстой)
4. Самонаказание
5. Самопоощрение
6. Самоконтроль
7. Самоотчет
8. Личные обязательства
9. Самоприказ

Педагогическое стимулирование самовоспитания школьников

1. Сообщение знаний о самовоспитании
2. Организация самовоспитания в коллективе (коллективное самообязательство)
3. Оказание педагогической помощи школьнику в составлении индивидуальной программы самовоспитания
4. Создание в коллективе общественного мнения

Правила самовоспитания

1. «Что назначено непременно исполнить, то исполняй, несмотря ни на что»
2. «Что исполняешь, исполняй хорошо»
3. «Никогда не справляйся в книге, ежели что-нибудь забыл, а старайся сам припомнить»
4. «Заставь постоянно ум твой действовать со всею ему возможной силою»

*(Л. Н. Толстой.
Полн. собр. соч., М.-Л.,
ГИХЛ, 1934.
Т. 46, С.15)*

1. «Спокойствие совершенное, по крайней мере, внешнее»
2. «Прямота в словах и поступках»
3. «Обдуманность действий»
4. «Решительность»
5. «Не говорить о себе без нужды ни одного слова»
6. «Не проводить времени бессознательно; делать то, что хочешь, а не то, что случится»
7. «Каждый вечер добросовестно давать отчет в своих поступках»
8. «Не хвастать ни тем, что было, ни тем, что есть, ни тем, что будет»

*(К. Д. Ушинский.
Собр. соч., М., изд. АПИ
РСФСР, 1952.
Т. 11. С. 27.)*

Инновационная педагогика

Инновационная педагогика – это комплексная деятельность по созданию, освоению, использованию и распространению новшеств (М. М. Поташник).

Критерии педагогических инноваций

Новизна (М. С. Бургин выделил несколько уровней новизны: абсолютный; локально-абсолютный; условный; субъективный).

Оптимальность (затрата сил и средств учителей для достижения результатов).

Результативность (устойчивость положительных результатов в деятельности учителей).

Возможность творческого применения инновации в массовом опыте.

Содержание деятельности организатора инноваций

Анализ (изучение: документов и тенденций развития образования, потребностей и возможностей педагогического коллектива в осуществлении инноваций; потребностей учащихся и их родителей в образовательных услугах; фактического состояния экспериментальной работы в педагогическом коллективе).

Прогнозирование (предвидение изменения ситуации в образовании, их влияния на школу; потребностей в образовательных услугах; последствий запланированных инновационных процессов; возможных результатов в имеющихся конкретных условиях).

Планирование (оптимальный выбор целей и разработка программ их достижения).

Организация (проведение мероприятий по повышению компетентности участников инновационной деятельности; накопление информации о значимых для школы инновациях).

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
ГЛАВА I. МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА И ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРИТЕРИЕВ И ПОКАЗАТЕЛЕЙ УРОВНЯ СФОРМИРОВАННОСТИ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ ГРАЖДАН НА ДОРОГАХ	
§1.1. Анализ состояния основных показателей дорожно- транспортного травматизма в Российской Федерации	6
§1.2. Основные психолого-педагогические принципы эффективного обучения граждан безопасному поведению на дороге	9
§1.3. Показатели уровня сформированности культуры безопасного поведения граждан на дорогах.....	11
§1.4. Психолого-педагогические аспекты формирования культуры безопасного поведения личности	15
ГЛАВА II. ФОРМИРОВАНИЕ У ГРАЖДАН НАВЫКОВ БЕЗОПАСНОГО УЧАСТИЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ	
§ 2.1. Формы вовлечения граждан к пропаганде безопасного поведения на дороге	18
§ 2.2. Методические приемы формирования безопасного поведения в работе с родителями несовершеннолетних.....	20
ГЛАВА III. ВНЕДРЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПСИХОЛОГО- ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ПРИЕМОВ ПО ФОРМИРОВАНИЮ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ НА ДОРОГЕ	
§ 3.1. Необходимые условия для совершенствования и активизации работы по предупреждению детского дорожно- транспортного травматизма	24
§ 3.2. Практические мероприятия по формированию культуры безопасного поведения несовершеннолетних на дороге	26
Заключение	30
Литература	31
Приложение 1	39
Приложение 2	40
Приложение 3	41
Приложение 4	42
Приложение 5	43
Приложение 6	44
Приложение 7	46
Содержание	47

Учебное издание

Линевич Владимир Леонтьевич
Асянова Светлана Рифовна

**ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
АКТУАЛИЗАЦИИ КОМПЕТЕНЦИЙ У ОБУЧАЮЩИХСЯ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ СИСТЕМЫ МВД РОССИИ
ПО БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГЕ**

Учебное пособие

Редактор Л. Т. Курбанова

Подписано в печать 15 января 2019 г.

Гарнитура Times

Уч.-изд. л. 2,8

Тираж 50 экз.

Заказ № 1

Формат 60х84 1/16

Усл. печ. л. 3,0

*Редакционно-издательский отдел
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*

*Отпечатано в группе полиграфической и оперативной печати
Уфимского юридического института МВД России
450103, г. Уфа, ул. Муксинова, 2*