

УДК 351.811

## Социологический анализ эффективности деятельности семьи и учреждений дополнительного образования детей как компонентов системы профилактики дорожно-транспортного травматизма



**Абдульязов А.Р.**

Кандидат социологических наук,  
ведущий специалист государственного учреждения  
«Научный центр БЖД» (Казань)

*В статье представлено авторское видение системы обеспечения безопасности дорожного движения, место в этой системе социального института семьи и учреждений дополнительного образования. По результатам мониторинга сделана попытка выявить эффективность деятельности этих социальных институтов в процессе формирования у детей культуры дорожного движения.*

*Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, система, транспортная культура, культура дорожного движения, семья, учреждение дополнительного образования, социальный институт.*

Статистика смертности, Всемирной организацией здравоохранения, свидетельствует, что на долю транспортного травматизма приходится более трети смертельных исходов от всех несчастных случаев. Потери, связанные с дорожно-транспортными происшествиями (ДТП), в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев.

Каждое четвертое дорожно-транспортное происшествие является причиной нарушения требований безопасности пешеходами. Характерно, что данная категория участников движения является наиболее многочисленной и самой уязвимой.

Одной из главных причин нестабильности и роста числа ДТП является возрастающая диспропорция между приростом числа автомобилей, не улучшающимся качеством дорожной сети и инфраструктуры и существующими проблемами в формировании требуемого уровня дорожной культуры активных участников дорожного движения.

В соответствии с Федеральной целевой программой «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.» [1], основы культуры дорожного движения должны закладываться с детства. В реализации данной цели должны принимать участие все социальные институты, входящие

в систему обеспечения безопасности дорожного движения.

Рассматривая систему обеспечения безопасности дорожного движения как единство многообразных элементов, объединенных общим качеством, которое эту систему конституирует и определяет положение элементов системы относительно друг друга, нетрудно заметить, что социологический анализ системы предполагает многоуровневый характер. Модель социальной реальности может быть представлена по крайней мере на двух уровнях: макро- и микросоциологическом [2, с. 74].

В основу данной статьи мы заложили рассмотрение проблемы на макросоциологическом уровне, в котором, как отмечает Л.Г. Ахметшина, уделяется основное внимание моделям поведения, помогающим понять сущность любой системы. Эти «модели формируются в основном такими социальными институтами, как:

- семья;
- образование;
- учреждения, обеспечивающие социальное регулирование и социальный контроль в сфере дорожного движения» [3, с. 135].

На макросоциологическом уровне система обеспечения безопасности дорожного движения понима-

ется как определившаяся в процессе своего развития относительно устойчивая совокупность социальных связей и отношений как больших, так и малых групп людей, поддерживаемая силой обычая, традиции, закона, социальных институтов и т.д., основывающаяся на традиционных и специфических формах социального взаимодействия» [см.: 3, с. 135].

Теоретический анализ литературы и изучение опыта работы по вопросам формирования у детей транспортной культуры (культуры дорожного движения), показали, что высокими потенциальными возможностями в этом направлении работы обладают семья и учреждения дополнительного образования (в том числе специализированные).

Однако до настоящего времени не проводились комплексные социологические исследования и мониторинг уровня реализации заложенных в данных социальных институтах потенциальных возможностей.

Таким образом, формулируются *противоречия* между имеющимся высоким потенциалом семьи и учреждений дополнительного образования как структурного компонента системы обеспечения безопасности дорожного движения в совершенствовании транспортной культуры детей и недостаточной информированностью об уровне реализации заложенных возможностей. Это противоречие снижает эффективность управленческих решений по совершенствованию профилактики дорожно-транспортных происшествий с участием детей и возможности развития сети учреждений дополнительного образования детей как эффективного социального института формирования культуры участников дорожного движения.

Для уяснения сущности данного противоречия нами было проведено социологическое исследование, ведущая *цель* которого выявить состояние, возможности и тенденции активизации потенциала семьи, учреждений дополнительного образования в деле формирования культуры участников дорожного движения.

В ходе исследования был проведен мониторинг в 15 учреждениях дополнительного образования 8 субъектов Российской Федерации. Мониторингом были охвачены 420 родителей, 1398 учащихся и 584 педагога учреждений дополнительного образования.

Анализ результатов мониторинга показал, что семья как социальный институт имеет большое воспитательное значения для детей дошкольного и младшего школьного возраста. Пример поведения родителей в различных дорожных ситуациях, их объяснения и наставления для детей является основой для формирования алгоритма действий.

В ходе мониторинга респондентам был задан блок вопросов, направленный на выявление уровня участия родителей в формировании у детей культуры поведения на дорогах, уровня активности детей как участников дорожного движения, уверенности

родителей в готовности детей к участию в дорожном движении. Сводные результаты ответов на вопросы представлены в таблице 1.

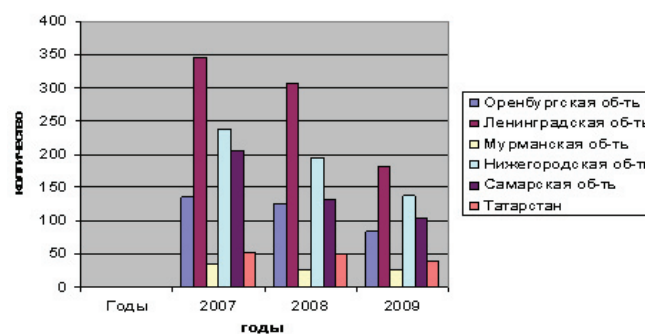
**Таблица 1**  
**Уровень участие родителей в воспитании у детей культуры дорожного движения**

Участие родителей	84,6 %
Самостоятельность детей	66,6 %
Готовность детей	15,0 %
Активность детей	18,3 %

Анализ результатов опроса показал, что, понимая важность проблемы безопасности детей на дорогах, 81,6 % родителей обследованных регионов РФ довольно активно занимаются с детьми дома и по дороге в образовательное учреждение их подготовкой к самостоятельному участию в дорожном движении. Следует обратить внимание на то, что из всего числа выделенных родителей 41,5 % (как отмечают они сами) не всегда соблюдают правила дорожного движения, а 12,3 % иногда нарушают требования ПДД в присутствии детей.

Не случайно, 15 % из опрошенных родителей не уверены в абсолютной безопасности и предпочитают, по возможности, провозить своих детей до школы или, как минимум, совместно преодолевать наиболее аварийно-опасные участки пути. Неуверенность родителей в 32 % связана не с тем, что их дети не знают ПДД, а больше – с недостаточной дисциплинированностью водителей автотранспортных средств. Правоту их рассуждения подтверждает статистика детского дорожно-транспортного травматизма (см. рис 1), которая свидетельствует, что в обследованных регионах этот показатель по вине детей либо снижается, либо стабильно держится на достаточно низком уровне в сравнении с предыдущими годами. Исключение составляет Новгородская область, где в 2008 г. наблюдался всплеск дорожно-транспортных происшествий по вине детей по сравнению с предыдущими годами. Однако в 2009 г. ситуация не только стабилизировалась, но и в значительной степени улучшилась.

Несмотря на то, что в 2010 г. динамика общих показателей ДТП свидетельствовала о их снижении,



**Рис. 1. ДТП по вине детей [4]**

тем не менее, число дорожно-транспортных происшествий с участием детей увеличилось. Только за 11 месяцев 2010 г. произошло 18802 (+1,4 %) ДТП с участием детей, в которых 821 (-4,4 %) ребенок погиб, а 19643 (+1,7 %) ребенка получили ранения [5].

Озабоченность вызывают дети, родители которых не уделяют внимания изучению с детьми правил дорожного движения (3,1 %).

Наибольшее количество детей попадают в дорожно-транспортные происшествия, находясь на улице без присмотра родителей и в группе сверстников; из всего числа ДТП с участием детей, происшедших в обследованных регионах, 72 % произошло в период самостоятельного передвижения детей.

Изучение детьми правил дорожного движения организовано проводится в общеобразовательных школах и в учреждениях дополнительного образования.

Наиболее активно профилактика, предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием детей и обучение детей ПДД ведется:

- в специализированных учреждениях дополнительного образования детей, таких как детско-юношеская автомобильная школа, картинг-клуб;

- если в структуре УДО организован и работает отряд юных инспекторов дорожного движения или автомодельный кружок.

В таких образовательных учреждениях имеются автоклассы (10 %), специализированные площадки безопасности дорожного движения (9 %), уголки безопасности дорожного движения (92,1 %).

В других учреждениях дополнительного образования, в лучшем случае, имеется в наличии уголок безопасности дорожного движения. Основными формами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в этих учебных заведениях являются плановые беседы с детьми и их родителями (100%), использование информационных листов (72 %), «линейки» безопасности дорожного движения, организованные сотрудниками ГИБДД (48 %).

Изучение правил дорожного движения в специализированных учреждениях дополнительного образования проводится:

- по программам, разработанным самими педагогами и утвержденным на педагогических советах учебного заведения (52 %);

- по школьным программам, содержание которых отражено в курсе «ОБЖ» (28 %);

- по авторским программам, взятым из периодической печати (журналов «ОБЖ», «БЖД», газеты «ДДД» и др.) – 12 %;

- по программам подготовки водителей категории А, В (8 % – в основном детско-юношеские автомобильные школы).

Статистические данные показывают, что за последние три года с обучаемыми обследуемых УДО не произошло ни одного случая ДТП.

Одним из основных критериев эффективности работы учреждения дополнительного образования по формированию у детей культуры поведения на дорогах и предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма является знание детьми ПДД. Промежуточные срезы знаний свидетельствуют о высоком уровне теоретической подготовки детей к участию в дорожном движении в качестве самостоятельных активных участников (82,1 % – в качестве пешеходов, 54,3 % – в качестве водителей велосипеда).

Наиболее высокие результаты теоретической подготовки имеют обучаемые специализированных учреждений дополнительного образования (и это предсказуемо). В других типах учреждений дополнительного образования результаты были значительно ниже. Тем не менее прослеживается одна закономерность – наиболее слабые знания дети показывают в вопросах правил перехода дороги на нерегулируемом перекрестке и в местах остановки (стоянки) транспортных средств.

Следует отметить, что знание правил дорожного движения не является гарантией безопасности, как показывает статистика, 10-15 % ДТП по вине детей происходит по причине их невнимательности (5-7 %), «бравата» перед сверстниками и друзьями (4-6 %) и гиперактивности детей (1-2 %). Таким образом, важным фактором и причиной ДТП с участием детей является психофизиологический фактор. Изменение направленности вектора данного фактора возможно в результате создания «искусственных» условий для «выплеска» излишней энергии, «испытания» своих потенциальных возможностей и т.д.

Как отмечают 76 % преподавателей, психологические вопросы играют важную роль в проявлении культуры поведения детей на дороге и профилактики ДДТТ. Это вопросы тесно связаны с социальными и педагогическими проблемами. В этом отношении они выступают интегрирующим звеном и более ярко высвечивают все имеющиеся противоречия в профилактике ДДТТ. Частично психологический аспект представлен в транспортной психологии [см.: 6; 7 и др.], однако даже эта отрасль науки не раскрывает всей сущности исследуемой проблемы. В дорожном движении функционирует система, которую можно условно представить как «человек – транспортное средство – дорога и среда» («Ч–Тс–Д и среда») [6, с. 88].

Проведенный нами мониторинг эффективности формирования культуры дорожного движения у детей в семье и в учреждениях дополнительного образования как компонентов системы профилактики дорожно-транспортного травматизма, состояние с дорожно-транспортными происшествиями свидетельствуют о наличии определенных противоречий между требованиями современной дорожной обста-

новки и организацией процесса формирования дорожной культуры у детей.

Например, несмотря на положительные результаты воспитательной работы в УДО, содержание профилактической и воспитательной работы не ориентировано на психологические особенности деятельности участника дорожного движения. Отсутствует четкое функциональное разграничение деятельности социальных институтов и сформулированных критериев оценки. Семья как социальный институт недостаточно сориентирована на профилактику дорожно-транспортных происшествий и пропаганду безопасного поведения детей на дорогах.

Выявленные недостатки требуют безотлагательной организации ряда мероприятий, среди которых важное место занимает создание системы информационного воздействия и информационного обеспечения семьи и учреждений дополнительного образования с целью формирования единого информационного пространства, обеспечивающего методическую поддержку и развития условий для негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения детьми и их родителями.

Вся эта работа должна проводиться в рамках широкого круга пропагандистских кампаний, направленных на формирование среди участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения.

### Литература:

1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.». Утверждена постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100. – URL: <http://www.mnogozakonov.ru/catalog/date/2006/2/20/32001>.
2. Якупов А.М. Системный подход к решению проблемы подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении // Труды Академии педагогических и социальных наук. Выездное заседание «Человек и среда обитания» / Материалы пленарного и секционного заседаний 17-18 мая 1997 г. / Под общ. ред. генерального директора НПО «Лицей РАН», академика АПСН А.Л. Савицкого. – Магнитогорск: типография лицея РАН, 1998. – С. 70-77.
3. Ахмадиева Р.Ш. Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения (на примере Республики Татарстан). – Казань: ООО «ИПЦ Экспресс формат», 2008. – 327 с.
4. <http://www.gibdd.ru>
5. Безопасность пешеходов в дорожном движении: Обзорная информация. Выпуск 12. – М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2010. – 31 с.
6. Клеббельсберг Д. Транспортная психология / Под ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – 368 с.
7. Романов А.Н. Автотранспортная психология. – М.: Транспорт, 2002. – 247 с.

## Sociological Analysis of Efficiency of Activities of the Family and Educational Institution of Further Education of Children in the System of Preventive Measures against Traffic Accidents

*A. Abdulzyanov*

*Centre of Science of Health and Safety of Children*

*The article presents the author's idea of the system of provision of road safety, and the role of the social institutes of family and educational institution of further education in this system. Based on the monitoring results, the author makes an attempt to reveal the efficiency of these institutes in the process of development of children's traffic culture.*

*Key words: traffic accidents, system, transport culture, traffic culture, family, educational institution of further education, social institute.*

