

тических традиций. В лучшем случае это может привести к результату, обратному от желаемого. Без восприятия индивидуальным, правовым и общественным правосознанием общепризнанных общечеловеческих ценностей, решение задач кардинального реформирования процесса подготовки сотрудников правоохранительных органов невозможно.

В современной России, несмотря на то, что новая Конституция законодательно установила курс на построение правового государства и провозгласила права и свободы человека высшей ценностью, в правовой теории и практике доминирует сугубо нормативистское правопонимание. Это не самым лучшим образом сказывается на правосознании и на профессиональной деятельности служителей закона, а в конечном итоге и на обеспечении реализации гражданами своих прав и свобод.

Так, многочисленные социологические опросы населения свидетельствуют о том, что респондентов почти в равной степени беспокоит возможность пострадать от произвола правоохранительных органов и стать жертвой преступников. Кроме того, в последние годы обществу усиленно навязывается западная идея абсолютного приоритета личных интересов над общественными.

Восприятие этой идеи общественным и индивидуальным правосознанием чревато самыми негативными последствиями как для общества, так и для государства. Тем более, нельзя допустить имплементации постулатов данной идеи в правосознание будущих сотрудников ГИБДД, так как в этом случае будет низложен один из основополагающих принципов их профессиональной деятельности – служение Закону и Отечеству.

Таким образом, при формировании личности будущих правоохранителей необходимо в обязательном порядке учитывать традиционные черты русской правовой ментальности и культуры, что позволит избежать серьезных просчетов в этом процессе. В первую очередь это относится к тем, кто еще находится в стенах учебных заведений и в дальнейшем хочет связать свою судьбу с профессией полицейского.

---

УДК 159.9

*Н.М. Кузнецова,*  
ученый секретарь ФКУ НИЦ БДД МВД России,  
кандидат психологических наук

## **Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних**

### *Аннотация*

В статье представлены статистические данные по детскому дорожно-транспортному травматизму, перечислены причины дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, отмечена важность формирования у них культуры безопасного поведения на дороге, подчеркивается необходимость комплексного подхода в деле профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

*Ключевые слова:* культура безопасного поведения на дороге, детский дорожно-транспортный травматизм, причины дорожно-транспортных происшествий, обеспечение безопасности дорожного движения, навыки и привычки поведения на дороге.

Важность и своевременность обучения несовершеннолетних Правилам дорожного движения (далее ПДД) не подлежит сомнению. Тем не менее, каждый год в дорожно-транспортных происшествиях погибают дети, сотни получают увечья и травмы.

Так, за 6 месяцев 2016 г. по РФ зарегистрировано 8126 дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием детей до 16 лет (11%), число погибших составило 254, получили ранения 8662 несовершеннолетних<sup>1</sup>.

<i>Количество ДТП с участием детей, число погибших и раненых детей в возрасте до 16 лет (за январь – июнь 2016 г.)</i>						
	ДТП		Погибло		Ранено	
	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
1	2	3	4	5	6	7
Российская Федерация	<b>8126</b>	<b>-5,5</b>	<b>254</b>	<b>-18,6</b>	<b>8662</b>	<b>-4,7</b>

Анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) показывает, что наибольшее их количество происходит с участием детей-пешеходов (3643 (45%)) и в основном они случаются на пешеходных переходах (1344 (37%)). Кроме того, в ДТП страдают дети-пассажиры (3526 (43,4%)), из них основной процент составляют дети в возрасте до 12 лет (75,3%).

Основное количество дорожно-транспортных происшествий (75%) происходит из-за нарушения водителями Правил дорожного движения (ПДД), неосторожность детей является причиной только 27%, как правило, это касается детей-пешеходов (70%).

На протяжении последних лет прослеживается устойчивая тенденция количества ДТП с детьми-пешеходами на пешеходных переходах. Так, в 2014 г. за указанный период было зарегистрировано 1324 ДТП, в 2015 г. – 1398, в 2016 – 1344.

Можно проследить сезонный характер аварийности с участием детей почти всех категорий. В летний период количество ДТП возрастает в два и более раз, страдают дети-пассажиры, дети-велосипедисты, а также подростки-водители мототранспорта.

Среди распространенных причин дорожно-транспортных происшествий с участием детей можно отметить: переход дороги в неустановленном месте; переход проезжей части на запрещающий сигнал пешеходного светофора; неожиданный выход из-за транспортного средства; нахождение детей на дороге и вблизи нее без сопровождения взрослых; игра вблизи проезжей части и на ней; неправильный выбор места перехода проезжей части при высадке из маршрутного транспортного средства; переход проезжей части дороги не под прямым углом, а по диагонали и др.

Решение проблемы обеспечения безопасности движения на дороге является государственной проблемой, так как затрагивает моральный, социальный и экономический аспекты. На возвращение к нормальной жизнедеятельности детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, ежегодно затрачиваются значительные финансовые средства на оказание медицинской и психологической помощи, а также последующую реабилитацию.

В федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.»<sup>2</sup> наравне с такими направлениями ее реализации как борьба со смертностью от дорожно-транспортных происшествий, повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения, совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения, развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в качестве стратегического направления выделяется обеспечение безопасности детей на дорогах.

<sup>1</sup> <http://www.gibdd.ru/> от 14.07.2016.

<sup>2</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.».

Рассматривая проблему профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ), необходимо говорить о формировании у несовершеннолетних *безопасного поведения на дороге*, которое связано с общей культурой человека. В рамках культурологического подхода (Ю.А. Жданов, М.С. Каган, Э.С. Маркарян, В.М. Межуев, М.С. Яницкий и др.) в контексте общекультурного развития личности, культура безопасного поведения на дороге – это сторона безопасного поведения личности в целом.

В настоящее время точно не определена структура культуры безопасного типа поведения на дороге, недостаточно разработаны методологические основы и педагогические условия, способствующие формированию культуры безопасного поведения детей и подростков в дорожной ситуации, не обобщена система воспитания, направленная на становление детей как субъектов дорожного движения, способных управлять своим поведением в дорожной обстановке и корректировать его в зависимости от поведения других участников дорожного движения.

До сих пор лозунг «Берегите ребенка», под которым Екатерина II в 1764 г. издала указ о применении смертной казни к кучеру или извозчику, виновным в гибели ребёнка, не теряет своей актуальности и должен быть руководством к действию для взрослых (родителей, педагогов образовательных организаций, представителей общественных организаций и др.).

Образовательные организации (детские сады, школы и др.) запускают механизм становления детей и подростков как субъектов дорожного движения, способствуют формированию у несовершеннолетних необходимых знаний, умений и навыков по соблюдению ПДД, воспитанию культуры безопасного поведения на дороге, являются основными звеньями в работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Практика показывает, что во многом образовательные учреждения, организации дополнительного образования детей формально выполняют профилактическую, воспитательную, обучающую работу по соблюдению Правил дорожного движения, а иногда игнорируют ее проведение в отведенные часы или заменяют другими видами занятий.

В тех образовательных организациях, где осуществляется обучение ПДД, отсутствует единая система воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возрастной периодизации развития, используемый методический материал содержит грубые ошибки и не учитывает индивидуальных особенностей поведения детей и подростков.

Стандартный подход к детям любого возраста приводит к тому, что Правила дорожного движения часто трактуются дословно, с употреблением непонятных понятий, требующих абстрактного мышления и т.д. Результатом такого подхода является тот факт, что в 27% случаев дорожно-транспортные происшествия происходят по неосторожности детей.

Кроме того, существует законодательная проблема, требующая своего разрешения. Анализ нормативных документов, регламентирующих деятельность общеобразовательных учреждений, организаций дополнительного образования, свидетельствует о необходимости внесения изменений в них. Так, главу 11 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации»<sup>1</sup>, необходимо дополнить статьей «Особенности реализации программ по безопасности дорожного движения для несовершеннолетних», а также ввести новую образовательную область «Безопасность дорожного движения» в базовую часть федерального государственного образовательного стандарта для программ общего среднего образования и федеральные государственные требования для программ дошкольного образования.

Помимо этого, следует обратить внимание и обеспечить подготовку, экспертизу и апробирование новых печатных и электронных учебных и методических пособий по об-

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.»».

учению детей и подростков безопасному участию в дорожном движении, а также рассмотреть вопрос о создании специальных центров по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов (педагогов), осуществляющих обучение несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах.

Необходимо отметить, что задача профилактики детского дорожно-транспортного травматизма должна решаться образовательными организациями при поддержке и содействии соответствующих подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

В настоящее время определена роль ГИБДД как одного из субъектов пропаганды безопасности дорожного движения, профилактики дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием детей. Однако до сих пор нет четкого понимания и единства в определении механизмов снижения детского дорожно-транспортного травматизма с учетом особенностей социокультурной ситуации.

В заключение отметим, что только благодаря усилиям и конструктивному взаимодействию органов образования, Госавтоинспекции, общественных организаций и других структур, заинтересованных в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения, возможно выработать у детей правильные навыки и привычки поведения на дороге (привычку начинать движение, оглядевшись; поворачивать голову для наблюдения, переходя дорогу или двигаясь к автобусу, пристегивать ремень безопасности в движущемся автомобиле; передвигаться по тротуару; не спешить на маршрутный транспорт, даже если опаздываешь; ездить на велосипеде в шлеме и только по безопасному маршруту и др.), сформировать новое отношение к способам и средствам передвижения (небольшие расстояния можно преодолевать пешком), воспитать у несовершеннолетних участников дорожного движения культуру безопасного поведения, которая должна стать неотъемлемой частью общей культуры личности подрастающего поколения.

## Литература

1. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.».
3. <http://www.gibdd.ru/> от 14.07.2016 г.

УДК 656.13

*Н.В. Агре,*  
президент экспертного центра «Движение без опасности»,  
аспирант кафедры социологии управления Института  
государственной службы и управления персоналом РАНХиГС

## **Комплексный подход к изучению проблематики участия детей в дорожном движении на территории Российской Федерации**

### *Аннотация*

В статье приводятся статистические данные по детской дорожной безопасности, а также данные российских исследований. На их основании раскрывается тема без-