

ВЕСТНИК
НАУЧНОГО ЦЕНТРА БЕЗОПАСНОСТИ
ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДЕТЕЙ



Научно-методический и информационный журнал

Первый номер

Казань 2009

УЧРЕДИТЕЛИ:

Министерство
внутренних дел по РТ

Министерство
по делам гражданской
обороны и чрезвычайным
ситуациям РТ

Министерство
образования и науки РТ

ГУ «Дирекция
финансирования научных и
образовательных программ
БДД РТ»

ГУ «Научный центр
безопасности
жизнедеятельности детей»

Главный редактор

Р.Н. Минниханов

Главный государственный
инспектор безопасности
дорожного движения по РТ,
д.т.н., профессор

Заместитель главного редактора

Р.Ш. Ахмадиева

директор ГУ «Научный
центр безопасности
жизнедеятельности детей»,
к.п.н., доцент

Адрес редакции:

420059, Республика
Татарстан, г. Казань,
Оренбургский тракт, 5
Тел. 533-37-76

e-mail: guncbgd@mail.ru

Подписано в печать

05.05.2009.

Усл. печ. л. 13,95

Тираж 100 экз.

Печатается по решению Ученого совета ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

А.Л. Абдуллин — вице-президент Академии наук РТ, член-корреспондент, зав. кафедрой «Автомобильные двигатели и сервис» КГТУ им. А.Н. Туполева, д.т.н., профессор.

А.Р. Абдульязов — ген. директор производственного объединения «Зарница», к.с.н.

Ф.Р. Ахмеров — директор Республиканского центра медицины катастроф Министерства здравоохранения Республики Татарстан, зав. кафедрой медицины катастроф, скорой помощи и мобилизационной подготовки, к.м.н.

Е.Е. Воронина — зам. директора ГУ «НЦ БЖД», к.п.н.

А.К. Зиннуров — заместитель министра образования и науки Республики Татарстан, к.п.н.

Г.И. Ибрагимов — декан социально-экономического факультета Татарского государственного гуманитарно-педагогического университета, зам. Председателя Поволжского отделения РАО, д.п.н., профессор.

А.В. Кузьмин — начальник организационно-аналитического отдела УГИБДД МВД по РТ.

Ю.В. Кулагин — директор НУДО ДЮАШ.

И.И. Равилов — зам. начальника УГИБДД МВД по Республике Татарстан.

Р.В. Рамазанов — начальник отдела технического надзора и регистрационной работы УГИБДД МВД по Республике Татарстан, к.т.н., доцент кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство» Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева.

А.Н. Сахаров — руководитель ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ», к.п.н., доцент.

Н.З. Сафиуллин — д.т.н., д.э.н., профессор.

В.В. Солосин — ведущий советник отдела дополнительного образования и социальных программ Министерства по делам молодежи, спорту и туризму РТ.

Н.В. Суржко — заместитель министра по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям РТ.

И.Я. Шайдуллин — ректор Межрегионального института повышения квалификации специалистов начального профессионального образования, к.п.н., доцент.

Л.Б. Шигин — старший инженер отдела информационного обеспечения УГИБДД МВД по Республике Татарстан, к.т.н.

С.Г. Юнусова — главный научный сотрудник отдела безопасности в чрезвычайных ситуациях ГУ «НЦ БЖД», к.б.н.

Ответственный секретарь

И.Р. Сайганов

Компьютерная верстка

Д.Р. Исхакова

ОГЛАВЛЕНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Минниханов Р.Н. Транспортная безопасность – неотъемлемая компонента экономического благополучия Республики Татарстан	6
Ахмадиева Р.Ш., Сахаров А.Н. Управление финансированием научных и образовательных программ БДД	9
Сайганов И.Р., Шарафиев А.С. НЦ БЖД: история создания и перспективы развития	11
Мусин В.И. Влияние обходных дорог средних и малых городов на аварийность и окружающую среду (на примере Республики Татарстан)	14
Ахмадиева Р.Ш., Сафиуллин Н.З. Качество функционирования системы безопасности дорожного движения	19
Шуралев С.Г. Факторы и принципы обеспечения безопасности дорожного движения	23
Миролюбов С.Л. Зарубежный опыт развития обеспечения безопасности дорожного движения	26

БЕЗОПАСНОСТЬ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

Щеглов М.Ю. Комплексная безопасность образовательного учреждения: пути системных решений	31
Ильин В.Н. Безопасность школьных перевозок	39

МЕДИЦИНСКИЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Исаева И.В. Медицинские аспекты проблемы безопасности дорожного движения и возможные пути их решения	43
Менделевич Д.М., Менделевич В.Д. Прогностические (антиципационные) способности детей и подростков и их роль в предупреждении дорожного травматизма.....	45
Хромова А.М., Чернова Е.Г., Шайхутдинов И.И. Анализ смертности детского населения Республики Татарстан от травм и других внешних причин	47

ПЕДАГОГИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Ахмадиева Р.Ш. Педагогическая парадигма – транспортное образование – проблема XXI века	50
Ахмадиева Р.Ш., Равилов И.И. Образовательная система по безопасности дорожного движения в Республике Татарстан	55
Кулагин Ю.В. Развитие сети ДЮАШ в Республике Татарстан	59
Воронина Е.Е. Профильное обучение на старшей ступени общего образования	61
Абдульязнов А.Р. Наглядные средства обучения в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.....	64
Шайдуллин И.Я. Обучение инновационным методикам преподавания правил дорожного движения в образовательных учреждениях	66



Мустафин Д.М. Современные тенденции в организации системы работы дошкольных образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма	72
Овчарова Т.В. Особенности формирования навыков безопасного поведения у учащихся начальной школы. (Из опыта работы)	74
Валиев М.Х. Совершенствование качества подготовки водителей	78

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Ситдиков Ф.Г., Сорокин Д. Зависимость состояния здоровья детского населения от качества окружающей среды	82
Горшков М.А., Злыднева А.А., Карчевская И.С., Павлов Ю.И., Томаева И.Ф. Особо охраняемые природные территории и Красная книга – инструменты, обеспечивающие устойчивое развитие и жизнеспособность республики	90
Гильмиянова Е.Г. Экологическая реабилитация детей с ограниченными возможностями в Республике Татарстан	93

КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ

Валиуллина Н.М. Содержание понятия «Культура безопасности»	95
Аюпова И.Х., Гиззатова Г.Р. Культура безопасности жизнедеятельности человека, как направление политики Республики Татарстан в сфере культуры	97
Розенталь А.Н., Юнусова С.Г. Роль воспитания и образования в формировании культуры безопасности жизнедеятельности	104

ОБЩЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Бариев М.М. Молодежная политика в Республике Татарстан	108
Забегина Т.В. Роль общественных организаций в реализации общественных программ социальной защиты населения (на примере деятельности женских общественных организаций РТ)	110

ИССЛЕДОВАНИЯ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

Хашимов М.М. Воспитание транспортной культуры у детей	112
Калимуллин Д.Д. Формирование транспортной культуры и культуры безопасности старшеклассников средствами интернет	115



ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ

Понятие «безопасность» в настоящее время рассматривается как многогранная категория, затрагивающая фактически все сферы жизни и деятельности цивилизации. Это экономическая, военная, политическая безопасности, безопасность в чрезвычайных ситуациях, психологическая безопасность, безопасность в области дорожного движения, экологическая, промышленная, пожарная безопасность и т.д.

Так, безопасность дорожного движения является одной из приоритетных задач в республике. Для достижения заметных и устойчивых результатов в этом направлении требуется объединение усилий всех уровней государственной и муниципальной власти, научных, общественных организаций и граждан. Помимо всего прочего, это означает, с одной стороны, необходимость внедрения последних достижений научного сообщества в практику, с другой стороны, формирование культуры безопасности населения, начиная с детского возраста.

Ситуация, складывающаяся в стране, требует пересмотра существующей системы в сфере безопасности жизнедеятельности, применения системного подхода к формированию в современном обществе высокого уровня культуры безопасности.

В результате реализации всего комплекса государственных мероприятий по обеспечению безопасности населения и территорий нужно ожидать улучшения качества жизни людей, увеличения ее продолжительности, сохранности и роста материального благополучия граждан. В конечном итоге все понятия безопасности складываются во всеобъемлющие национальную и государственную безопасности. Этот интегральный показатель защищенности

человечества — безопасность государства, общества, личности — вызывает в последнее время повышенный интерес исследователей, воплощение которого мы видим в создании новых научных и образовательных продуктов, технологий, направлений.

Научно-методический и информационный журнал «Вестник НЦ БЖД» можно считать одним из достижений в становлении научного направления «Безопасность жизнедеятельности». Представленные в нем статьи отражают всю многоплановость понятия «безопасность» и дают общую картину об актуальных научно-практических исследованиях в области безопасности населения и территорий.

*Р.Н. МИННИХАНОВ,
главный редактор журнала,
председатель Ученого совета
Научного центра БЖД,
доктор технических наук, профессор*



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ – НЕОТЪЕМЛЕМАЯ КОМПОНЕНТА ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЛАГОПОЛУЧИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

*Р.Н. МИННИХАНОВ,
д.т.н., профессор,
Главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
по Республике Татарстан*

Состояние дел в любой области общественных отношений определяется принятыми государственными решениями и эффективностью механизмов их реализации.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения объединяющей целью всех ветвей и уровней государственной власти является охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита прав и законных интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

Снижение уровня аварийности и дорожно-транспортного травматизма — это одно из приоритетных направлений государственной политики всего мирового сообщества. По данным Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия входят в тройку основных причин смертностивслед за онкологическими и сердечно-сосудистыми заболеваниями. Ежегодно в результате ДТП гибнет почти 1,2 млн. человек, число пострадавших достигает 50 млн.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России значительный ущерб, составляющий в последние 4 года 2,2–2,6 процента валового внутреннего продукта.

Происшествия на дорогах являются одной из серьезнейших социально-экономических проблем и в Республике Татарстан.

С 2004 по 2008 год в Республике Татарстан произошло более 20 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранения более 35 тысяч человек.

Дорожно-транспортная аварийность наносит огромный ущерб экономике Татарстана. Общие потери достигают 3–4 % валового регионального продукта — около 30 млрд. рублей ежегодно.

Сложность процесса формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения участников дорожного движения обуслов-

лена, прежде всего, характерным для современного общества правовым нигилизмом граждан, юридической безответственностью, отсутствием адекватного понимания водителями и пешеходами причин, социальных и экономических последствий дорожно-транспортных происшествий.

В ноябре 2005 года на заседании Госсовета Российской Федерации Президент страны охарактеризовал ситуацию с безопасностью движения на дорогах России как нетерпимую, требующую безотлагательного государственного решения. 20 февраля 2006 года постановлением Правительства была утверждена «Федеральная целевая программа повышения безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». С момента утверждения Программа приобрела статус документа государственно-властного характера, обязательного для исполнения на всей территории страны, и легла в основу национальной стратегии в области обеспечения безопасности дорожного движения. Принципиально важным аспектом Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее ФЦП) стало четкое определение вопросов разработки федеральных, региональных и местных программ, их финансового обеспечения, согласованности целей и координации исполнения.

В 2006 году наша республика, одной из первых среди субъектов Российской Федерации, заключила соглашение о взаимодействии с МВД России по реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения...» и тогда же, впервые, были апробированы механизмы финансирования и реализации программных мероприятий.

Региональной составляющей Федеральной программы выступает Республиканская целе-



вая программа, а на районном уровне – муниципальные программы.

Общий планируемый объем финансирования Федеральной программы составляет более 54 млрд. рублей, делящийся в пропорции: 70% – из бюджета субъекта РФ и 30% – из федерального бюджета.

При этом ряд позиций финансируется федеральным центром в приоритетном порядке, исходя из потребностей субъекта, его готовности и способности своевременно освоить выделенные материально-технические ресурсы.

Примером является то, что из трех пешеходных переходов, построенных в России за счет федерального бюджета в рамках ФЦП, два приходится на город Казань. Также, в приоритетном порядке нашим министерством получены технические средства фото-видеофиксации нарушений ПДД.

Заключенные координатором ФЦП – Министерством внутренних дел России с субъектами Федерации соглашения о сотрудничестве, проводимые совещания в федеральных округах с руководителями регионов следует рассматривать как процесс реализации государственного управления.

В настоящее время во всех субъектах Российской Федерации приняты региональные программы повышения безопасности дорожного движения, определены условия совместного финансирования предусмотренных ими мероприятий.

Государственные решения по повышению безопасности дорожного движения в Татарстане были определены Указом Президента М. Шаймиева от 11 ноября 2007 года.

В его преамбуле сказано, что одной из приоритетных задач в республике является обеспечение на ее территории безопасности дорожного движения путем консолидации усилий всех уровней государственной и муниципальной власти, научных, общественных организаций и граждан.

Указано также на необходимость обеспечения согласованности мероприятий федеральной, республиканской и муниципальных программ, обеспечения контроля сроков их выполнения, а также своевременности финансирования. Четко определены в Указе Президента компетенции органов государственной власти и местного самоуправления в реализации целевых программ.

25 декабря 2008 года Кабинетом министров Республики Татарстан принято постановление

№ 922, определившее текущие и перспективные задачи министерств, ведомств и муниципальных органов республики, причастных к обеспечению безопасности жизнедеятельности дорожно-транспортного комплекса. Контроль исполнения постановления правительства возложен на Министерство внутренних дел по Республике Татарстан.

До предусмотренного Федеральной целевой программой повышения безопасности дорожного движения рубежа остается менее 4 лет. Не сложно подсчитать, что для достижения главного ее ориентира – сокращения в полтора раза количества людей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, наши безвозвратные потери должны уменьшиться радикально. Цель можно будет считать достигнутой, когда показатель опасности дорог России – количество погибших в ДТП на 100 тыс. населения снизится с 23 до 6–8, как в благополучных европейских странах.

Принимаемые в республике меры в сфере безопасности дорожного движения позволили достичь установленных Правительством Российской Федерации значений целевых показателей Программы по итогам прошедшего года и первого квартала текущего.

К 2008 году удалось снизить по сравнению с 2004 количество дорожно-транспортных происшествий на 541, количество погибших – на 169 человек. Социально-экономический ущерб сократился на 908 млн. рублей. Транспортный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств) уменьшился с 12,4 до 8,9. Социальный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. населения) снизился с 23,4 до 18,9. Тяжесть последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 пострадавших) снизилась с 10,0 до 8,6.

Следует отметить, что позитивные изменения произошли на фоне существенного роста масштабов автомобилизации республики. Только за 2008 год автопарк Татарстана увеличился на 8% или на 68 тысяч единиц автотранспорта и составляет почти 900 тысяч.

Стабилизация дорожно-транспортной ситуации достигнута, в основном, благодаря волевым усилиям правительства Татарстана, целенаправленной работе Министерства внутренних дел республики и Дирекций по управлению Федеральной целевой программой.



В тоже время, есть обстоятельства, не позволяющие утверждать, что процесс реализации федеральной и республиканской программ повсеместно идет гладко. Несмотря на то, что в целом в республике достигнуты положительные результаты, не удалось снизить количество дорожно-транспортных происшествий в Актанышском, Арском, Атнинском, Буинском, Камскоустыинском, Лаишевском, Лениногорском, Нижнекамском и Черемшанском районах, а также городах Казань и Наб.Челны.

В Актанышском, Алексеевском, Арском, Атнинском, Зеленодольском, Кайбицком, Лаишевском, Лениногорском, Мензелинском, Пестречинском и Спасском районах вопреки прогнозам возросло количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Как показал анализ ситуации, негативные тенденции проявляются, прежде всего, там, где до сих не налажено взаимодействие министерств и ведомств с муниципальной властью и местным самоуправлением в формировании и реализации территориальных программ. Принятые на местах программы, за редким исключением, не соответствуют позициям федеральной и республиканской программ. В них отсутствуют сроки реализации мероприятий, их финансовое обоснование и четкое разделение ответственности исполнителей.

Финансирование мероприятий за счет местного бюджета в более или менее серьезном объеме предусмотрено только в Аксубаевском, Алексеевском, Альметьевском, Арском, Нижнекамском, Спасском районах и городе Н.Челны.

Необходимо обратить внимание еще на один важный аспект – в условиях сокращения объемов финансирования ремонта и содержания дорог, муниципальных программ и в целом мероприятий по безопасности дорожного

движения существенно возрастает значение детального анализа причин и условий роста аварийности.

На его основе можно разработать эффективную и, вместе с тем, не требующую капитальных вложений систему мер по локализации и устранению мест концентрации ДТП.

Стратегические направления оздоровления дорожного движения прозвучали в обращениях Президента и премьер-министра России к участникам международного конгресса по безопасности дорожного движения, прошедшего в сентябре прошлого года в Санкт-Петербурге.

На уровне реализации государственных решений в сфере безопасности дорожного движения императив взаимодействия федеральных и региональных уровней исполнительной власти в современных условиях обозначил министр внутренних дел России Рашид Нургалиев: «Ход выполнения ФЦП должен проходить четко по графику, вне зависимости от финансового кризиса. Программа должна реализовываться и никакие факторы не должны повлиять на достижение ее главной цели – снижение в полтора раза числа погибших в ДТП».

В ноябре 2008 года в своем послании Государственному Совету Президент республики Минтимер Шаймиев предельно четко определил концепцию реализации в Татарстане всего многообразия программ государственной политики на 2009 и последующие годы.

«Задачи, стоящие перед нами, требуют серьезной концентрации. Условия экономического кризиса таковы, что Татарстан должен показать не только гибкость и умение поддерживать достигнутый уровень, но и способность адекватно и эффективно реагировать на вызовы современного мира».

Литература

1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». – Казань, 2007. – 163 с.
2. Указ Президента Республики Татарстан от 14 ноября 2007 г. N УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан».



УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЕМ НАУЧНЫХ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ПРОГРАММ БДД

*Р.Ш. АХМАДИЕВА,
к.п.н., доцент, директор ГУ «Научный центр
безопасности жизнедеятельности детей»;*

*А.Н. САХАРОВ,
к.п.н., руководитель ГУ «Дирекция финансирования
научных и образовательных программ безопасности
дорожного движения Республики Татарстан»*

Государственное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан» (Дирекция ФН и ОП БДД РТ) создано Постановлением Кабинета Министров РТ от 27.09.2007 г. № 516 путем реорганизации и переименования существовавшего ранее ГУ «Фонд безопасности дорожного движения Управления ГИБДД МВД по Республике Татарстан».

Цель создания Дирекции – способствовать совершенствованию качества безопасности дорожного движения путем комплексного планирования ресурсного обеспечения, организации финансирования мероприятий, связанных с реализацией Республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008–2009 годы». Это осуществляется с учетом реальной ситуации в финансово-бюджетной сфере республики, состояния аварийности, высокой экономической и социально-демографической значимости проблемы обеспечения БДД, а также реальной возможности ее решения при федеральной поддержке [3, с. 54].

Финансирование программных мероприятий осуществляется за счет средств бюджета Республики Татарстан. Общий объем финансирования составляет 750,1 млн. рублей. В муниципальных районах созданы свои целевые программы по обеспечению безопасности дорожного движения; они финансируются с привлечением средств из бюджетов этих муниципальных образований [2, с. 3].

ГУ «Дирекция ФН и ОП» совместно с МВД по РТ является одним из заказчиков-координаторов Республиканской целевой программы. Совместно с исполнителями и по согласованию с Министерством экономики РТ ежегодно определяется адресный перечень объектов финансирования.

Дирекция имеет свои филиалы в городе Казань и 26 муниципальных районах РТ.

Основные задачи Дирекции заключаются в решении вопросов финансирования:

- организации текущего управления реализацией федеральной, республиканской и муниципальных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения Республики Татарстан;
- участия в комплексном решении проблемы повышения безопасности дорожного движения в Республике Татарстан; а также мероприятий, направленных на:
 - обеспечение безопасности дорожного движения;
 - решение экологических проблем, укрепление материально-технической базы подразделений ГИБДД;
 - научные разработки и целевые программы по обеспечению БДД;
 - оказание помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, семьям погибших и умерших работников ГИБДД;
 - приобретение необходимого оборудования, спецсредств и специальной техники;
 - снижение аварийности и травматизма на автомобильном транспорте, повышение профессиональной квалификации водителей;
- привлечение различных групп населения, трудовых коллективов к участию в обеспечении безопасности дорожного движения;
- сбор и систематизацию информации, проведение мониторинга общественного мнения о реализации программ повышения БДД в РТ.

Привлекаются также дополнительные внебюджетные источники финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Дирекция ФН и ОП содействует:

- пропаганде Правил дорожного движения; созданию и производству новых технических средств и технологий для обеспечения безопасности дорожного движения;



- профилактике ДТП и снижению их тяжести;
 - повышению качества подготовки и квалификации водителей транспортных средств;
 - организации системы медицинской помощи пострадавшим в ДТП;
 - созданию кабинетов безопасности дорожного движения [см.: там же, сс. 7–8].
- К основным функциям Дирекции относятся:
- обеспечение разработки и внесения на утверждение в Кабинет Министров РТ комплексной программы по обеспечению безопасности дорожного движения;
 - содействие разработке методических пособий по совершенствованию профессионального мастерства водителей, оказанию первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
 - участие в создании учебных программ, пособий, короткометражных фильмов, рекламных роликов, плакатов, книг и других средств массовой пропаганды, осуществление информационно-рекламной деятельности;
 - организация и проведение конкурсов (торгов) по отбору исполнителей мероприятий программы по повышению безопасности дорожного движения в РТ;
 - оказание методической и организационной помощи районным, городским комиссиям по БДД, обществам владельцев индивидуального автотранспорта;
 - участие в развитии картингового движения и сети детско-юношеских автошкол;
 - обеспечение проведения конкурсов и викторин, соревнований, агитпробегов и других мероприятий, направленных на пропаганду безопасности дорожного движения;
 - осуществление контактов и установление сотрудничества с международными неправительственными зарубежными организациями, научными центрами и фондами по вопросам, входящим в компетенцию Дирекции;
 - поощрение граждан и организаций за активное участие и вклад в обеспечение безопасности дорожного движения;
 - участие в финансировании строительства детских автогородков, площадок, пешеходных переходов, картодромов, автостоянок, оборудовании специальных учебных классов, укреплении материаль-

но-технической базы подразделений ГИБДД.

В качестве примера можно привести подготовку и проведение мониторинга общественного мнения участников дорожного движения с применением одного из основных социологических методов – анкетирования. Это потребовало значительных затрат на тиражирование анкет, разработку и тиражирование методических пособий по подготовке, проведению и первичной обработке анкет. Успешное проведение мониторинга на территории республики обеспечивала и предварительная подготовка анкетеров, которых научили: подбирать респондентов, проводить анкетирование, обрабатывать полученные данные и составлять требуемые документы. Для обучения анкетеров на базе НЦ БЖД проводились курсы с приглашением слушателей из всех 44 муниципальных образований Республики Татарстан [4, с. 35].

Учитывая, что мониторинг позволил выявить, что основной причиной подавляющего большинства ДТП является человеческий фактор, низкий уровень подготовки и дисциплины водителей, были намечены мероприятия по повышению профессиональной надежности водителей:

- приобретение специальных грузовых и легковых автомобилей для приема экзаменов;
- улучшение материально-технической базы экзаменационных подразделений ГИБДД;
- разработка инновационных учебных планов и программ обучения водителей, методики преподавания в процессе профессиональной подготовки водителей.

В Республиканской целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008–2009 годы» предусмотрено также финансирование мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения (81,399 млн. руб.) и совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ управления деятельностью в области обеспечения БДД (135,4 млн. руб.). А также выделено 143,801 млн. руб. на организационно-планировочные и инженерные меры, для совершенствования организации движения транспортных средств и пешеходов в городах и районах РТ.



Литература

1. Безопасность дорожного движения в Республике Татарстан. — Казань: изд-во НЦ БЖД ПО РАО, 2003. — 190 с.
2. Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан. — Казань: изд-во НЦ БЖД ПО РАО, 2008. — 16 с.
3. Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008–2009 годы». / Авторы-составители: Р.Н. Минниханов, И.А. Халиуллин. — Казань, изд-во НЦ БЖД, 2008. — 90 с.
4. Сахаров А.Н. Финансовое обеспечение проведения мониторинга и реализации мероприятий, внесенных в республиканскую программу повышения БДД по результатам опроса общественного мнения. // Использование результатов мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в совместной деятельности министерств и ведомств с Госавтоинспекцией. — Казань: изд-во НЦ БЖД, 2008. — 153 с.
5. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». — Казань, 2007. — 161 с.

НЦ БЖД: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

*И.Р. САЙГАНОВ,
и.о. начальника
информационно-издательского отдела;
А.С. ШАРАФИЕВ,
главный научный сотрудник
ГУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности детей»*

Центр безопасности жизнедеятельности детей (ЦБЖД) был создан 20 января 1997 года как государственное учреждение. Учредителями ЦБЖД выступили: Поволжское отделение Российской Академии образования (ПО РАО), Управление ГИБДД МВД Республики Татарстан, Фонд безопасности дорожного движения (ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения РТ»), Министерство образования Республики Татарстан, Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство здравоохранения Республики Татарстан, Министерство по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан.

Это первое и пока единственное академическое учреждение в Российской Федерации, которое на научной основе работает над решением проблемы обеспечения безопасности жизнедеятельности детей и, в частности, снижения детского травматизма на дорогах Республики Татарстан.

Постановлением Кабинета министров Республики Татарстан №138 от 4 марта 2000 года ЦБЖД был переименован в Государственное учреждение «Научный центр безопасности

жизнедеятельности детей» (ГУ «НЦ БЖД»). Директором, по решению Кабинета министров Республики Татарстан, был назначен заслуженный учитель школы, доктор педагогических наук, профессор Ильгизар Аглиуллович Халиуллин (6.09.1943 – 27.10.2008)

Обучение детей основам безопасности жизнедеятельности как в школе, так и в дошкольных учреждениях, в учреждениях дополнительного образования успешно осуществляется по авторским учебникам, созданным под руководством и при непосредственном участии И.А. Халиуллина. По его же авторским учебным пособиям в республике проводится обучение детей в сети картинговых клубов и кружков (на сегодняшний день обучено свыше 20 тысяч человек).

Ильгизар Аглиуллович подготовил на свое место достойного последователя. С 2008 года Центр возглавляет кандидат педагогических наук, доцент Роза Шайхайдаровна Ахмадиева. С ее назначением, наряду с традиционными для Центра направлениями деятельности, разработаны новые. А также был создан новый отдел – «Безопасности детей в чрезвычайных ситуациях».



Утвержден состав Ученого совета. Председателем избран Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по Республике Татарстан Р.Н. Минниханов, заместителем председателя – директор ГУ «НЦ БЖД» Р.Ш. Ахмадиева, ученым секретарем – заместитель директора Научного центра Е.Е. Воронина. В состав Совета также вошли представители заинтересованных республиканских министерств и ведомств.

Центр взаимодействует на договорной основе с учреждениями и учебными организациями, сфера деятельности которых связана с целями и задачами Центра: Министерством образования и науки РТ, Министерством здравоохранения РТ, Министерством по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям по РТ и др.

Ежегодно в городах и районах республики проводятся совместно с сотрудниками УГИБДД, работниками образования, МВД по РТ, НЦ БЖД и другими заинтересованными министерствами и ведомствами семинары-совещания, конференции и другие мероприятия по профилактике ДДТТ.

Необходимо также упомянуть о внешних связях НЦ БЖД. Научный центр поддерживает рабочие контакты с отделами пропаганды ГИБДД и работниками образования соседних регионов и республик Поволжья (Башкортостан, Марий-Эл, Мордовии, Чувашии, Удмуртии, Самарской области и др.). Заключен договор творческого сотрудничества с отделом пропаганды Управления ГИБДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Активно и плодотворно развивается издательская деятельность Научного центра. В НЦ БЖД разработано и издано свыше 80 книг и брошюр. Это – монографии и концепции, учебные программы, методические пособия и комплекты дидактических материалов для преподавателей, красочные учебники с приложениями, книжки-раскраски, памятки для учащихся и дошкольников, сборники, обобщающие педагогический опыт преподавателей ПДД, учебно-методические пособия по тактико-технической подготовке картингистов, организации и проведению соревнований и многое другое.

Направление и содержание проводимых работ и исследований в НЦ БЖД стали теоретико-методологическими, вместе с тем они имеют выраженную практическую направленность.

Как уже говорилось, были разработаны учебные пособия для школьников и изданы на

русском и татарском языках. Их внедрение в учебный процесс и исследования результатов обучения показали, что появились значительные подвижки по всем направлениям.

Необходимо остановиться на научно-исследовательской работе. Перечислим лишь некоторые задачи и направления научной деятельности Центра:

- проведение научных исследований, имеющих первостепенное значение для развития педагогической теории и практики обеспечения жизнедеятельности детей;
- научное прогнозирование основных направлений, перспектив и факторов обеспечения безопасности жизнедеятельности детей с учетом достижений отечественной и зарубежной педагогики, социальной, транспортной психологии и других наук;
- проведение экспертизы базовых требований к профессиональному уровню специалистов, обучающихся детей правилам безопасного поведения в экстремальных ситуациях и др.

На 2009 год в планы Центра входят следующий объем работ:

- 1) Выпуск научно-методического и информационного журнала «Вестник НЦ БЖД» – 2 раза в год;
- 2) Проведение республиканской научно-практической конференции «Качество, эффективность, перспективы безопасности дорожного движения» (с выпуском сборника статей) 23 октября 2009 г.
- 3) Подготовка к проведению 26 февраля 2010 г. Международной научно-практической конференции «Современные проблемы безопасности жизнедеятельности детей» (с выпуском сборника статей)
- 4) Аналитическая обработка результатов мониторинга общественного мнения по проблемам БДД и ежеквартальное составление аналитической справки;
- 5) Разработка критериев и показателей качества подготовки водителей и работы автошкол;
- 6) Разработка учебно-методического пособия для учителей начальной школы по преподаванию правил безопасного поведения на дорогах;
- 7) Разработка пособия для родителей по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах;



- 8) Разработка учебного пособия для учащихся начальной школы по изучению правил безопасного поведения на дорогах;
- 9) Содействие в выпуске методического пособия «В помощь кадрам в сфере воспитания, курирующим работу по профилактике ДДТТ».

Оказывать методическое содействие:

- в организации работы базовых школ и ДОУ;
- в оборудовании кабинетов и уголков по БДД;
- в разработке и издании учебных программ и пособий по БДД.

Изучать опыт работы по профилактике ДДТТ и пропаганде БДД образовательных учреждений.

Обобщать опыт работы по профилактике ДДТТ муниципальных образований РТ для преподавателей.

- 10) Участие в грантах, в организации и проведении конференций по БЖД, совещаний и семинаров по вопросам профилактики ДДТТ и оказания первой медицинской помощи пострадавшим совместно с работниками образования, здравоохранения, МВД по РТ, МО и Н РТ, МГО и ЧС РТ, М по ДМС и Т РТ и другими заинтересованными министерствами и ведомствами.
- 11) Рецензирование представляемых работ по обучению основам БЖД.
- 12) Помощь в организации и проведении республиканских конкурсов и соревнований по знанию основ ПДД, целевых профилактических мероприятий, направленных на предупреждение ДДТТ.
- 13) Оказание содействия в развитии сети филиалов ДЮАШ, картинг-клубов, их оснащении методической литературой.
- 14) Участие и контроль организации обучения детей и подростков основам Правил дорожного движения, навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах, за созданием дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей (инспектирование образовательных учреждений). Разработка национально-региональной концепции обеспече-

ния безопасности жизнедеятельности детей в чрезвычайных ситуациях (на воде, при пожарах и др.)

- 15) Проведение научных исследований для развития педагогической теории и практики обеспечения безопасности жизнедеятельности детей в чрезвычайных ситуациях.

Также в планах Центра намечается провести ряд мероприятий совместно с министерствами и ведомствами Республики Татарстан по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма:

- 1) Организовать и провести обучение преподавателей начальных классов и воспитателей ДОУ на курсах повышения квалификации по ПДД в МИПК СНПО;
- 2) Планировать и организовывать деятельность по предупреждению ДДТТ на основе дифференцированного анализа его состояния по категориям участников (пешеход, пассажир, велосипедист, водитель), возрасту, месту жительства (город, сельская местность), времени, месту (рядом со школой, в зоне спортивного или культурно-оздоровительного учреждения и другие) и причинам совершения ДТП;
- 3) Вести контроль за организацией обучения детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах (инспектирование образовательных учреждений);
- 4) Организовать и провести республиканские конкурсы и соревнования по знанию основ ПДД, целевые профилактические мероприятия, направленные на предупреждение ДДТТ:
 - летний и зимний Чемпионаты РТ по юношескому автомногоборью;
 - 15 республиканский конкурс отрядов ЮИД «Безопасное колесо»;
 - Первенство Республики Татарстан по картингу в классах группы «Стандарт»;
 - 14-й Чемпионат Республики Татарстан по картингу в классах группы «Стандарт», «Мастер»;
 - Открытый Чемпионат на кубок ДЮАШ по картингу;
 - Конкурс «ПДД-21 век»;
 - Соревнования по картингу на Кубок МВД по РТ, среди детей сотрудников.



ВЛИЯНИЕ ОБХОДНЫХ ДОРОГ СРЕДНИХ И МАЛЫХ ГОРОДОВ НА АВАРИЙНОСТЬ И ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН)

В.И. МУСИН,

*доцент кафедры организации дорожного движения
Казанского государственного архитектурно-
строительного университета,
начальник организационно-аналитического отдела
ГУ «Дирекция финансирования научных и
образовательных программ РТ»*

Высокий темп экономического развития и автомобилизации в Республике Татарстан требует существенного повышения транспортно-эксплуатационных качеств, пропускной способности и существенного расширения дорожной сети республики.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан составляет 14 629 км, в том числе с твердым покрытием 11 428 км (78%). Современная дорожная сеть Республики Татарстан характеризуется относительно низкими транспортно-эксплуатационными качествами. Большинство автомобильных дорог является двухполосными (до 85% общего протяжения дорожной сети). Наиболее типичными особенностями автомобильных дорог республики являются неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, недостаточная ширина проезжей части и обочин, при которых не могут быть использованы для движения обгоны.

Кроме того, в дорожной сети имеет место смешанный транспортный поток, состоящий, в основном, из легковых и грузовых автомобилей, автобусов, тракторов и мотоциклов.

Географическое положение и стабильность республики положительно влияют на использование дорожной сети транзитным автомобильным транспортом. В связи с чем интенсивность транспортного потока на автомобильных дорогах республики общего пользования возросла в несколько раз. Особенно это заметно в теплый период года в разгар дачного периода и массового отдыха населения.

Для строившихся в СССР дорог, особенно республиканского и районного значения, до последнего времени было типично прохождение через каждый встречающийся на пути населенный пункт без учета соотношения местного и транзитного транспорта. Вследствие этого повышалось благоустройство населенных пунктов, при этом ценой резкого снижения безопасности движения.

Около половины зарегистрированных Госавтоинспекцией дорожно-транспортных

происшествий происходит на дорогах, проходящих через плотно населенные районы. Среди ДТП с участием пешеходов или велосипедистов эта цифра доходит до 80%. Одновременное нахождение различных групп участников дорожного движения на одной и той же проезжей части и смешивание местного и транзитного движения в городах и районах плотной застройки увеличивают риск дорожно-транспортных происшествий, в особенности для пешеходов. Дороги в городах и районах плотной застройки имеют уровень риска, который до 10 раз выше, чем для дорог с низкой плотностью населения. Особенно высок показатель риска ДТП на главных дорогах и въездах на них.

Одним из способов снижения аварийности и качества повышения безопасности дорожного движения является строительство обходов населенных пунктов и объездных дорог.

В мировой практике учет движения показал, что соотношение между транзитным и местным движением тем больше, чем меньше численность жителей того или иного населенного пункта. Вопросы безопасности движения в больших городах являются самостоятельной проблемой, поэтому сосредоточение больших транспортных потоков в крупных населенных пунктах заставляют искать там иные пути решения проблемы организации движения, чем при проложении дорог с транзитным движением через средние и малые населенные пункты. В небольших населенных пунктах дороги разделяют их на части, связь между которыми становится затрудненной из-за проходящих потоков автомобилей.

Отсутствие объездных дорог вокруг населенных пунктов характеризуется большим ростом дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам. Основными происшествиями в этих случаях являются наезды на пешеходов, велосипедистов и автомобили, стоящие на обочинах. Одна из причин увеличения количества дорожно-транспортных происшествий в населенных пунктах с населением до 100 тысяч человек является



недостаточная степень их благоустройства, вынуждающих пешеходов из-за отсутствия тротуаров пользоваться проезжей частью дороги. Требования безопасности движения вынуждают во многих случаях строить обходы населенных пунктов на существующих дорогах. При этом их устраивают для отвода транзитного движения и части местного движения за пределы городов и районов плотной застройки с тем, чтобы избежать создания аварийных ситуаций между транзитным и местным движением (табл. 1).

На территории Республики Татарстан расположено 20 городов республиканского значения, вокруг 11-ти из которых построены обходы и объездные дороги. В настоящее время из-за отсутствия объездных автодорог неблагоприятная транспортная обстановка сложилась в Заинском, Лениногорском и Тукаевском районах республики. Через города Заинск, Лениногорск и Набережные Челны проходят большие транспортные потоки, что негативно отражается на аварийности в целом в этих районах.

Для стабилизации положения в этих городах проводятся определенные мероприятия, способствующие на определенный период решить эту проблему. Это уширение участков дорог, устройство наружного освещения, строительство транспортных развязок и т.п. Однако данные мероприятия в целом данную проблему не решают. Поэтому необходимо изыскивать финансовые средства и решать вопрос строительства объездных автодорог вокруг этих и других городов нашей республики.

В мировой практике проведено множество исследований о влиянии обходов населенных пунктов на аварийность (см. табл. 2).

После ввода в эксплуатацию объездной дороги наблюдается 25%-е снижение аварийности. Количество ДТП с материальным ущербом снижается на 20%. Это происходит как на старой дорожной сети, так и на вновь сооруженной объездной дороге. Влияние наличия объездных путей на количество ДТП отличается вариациями для различных населенных пунктов в основном в зависимости от того:

- насколько был велик показатель риска на дороге в населенном пункте до строительства объездной дороги: чем больше степень риска, тем больше, как правило, снижение количества ДТП.
- какая стала интенсивность движения на дороге после строительства обхода: чем выше интенсивность движения, вызванного строительством обхода, тем меньше, как правило, снижение количества ДТП.
- какая была интенсивность движения, которая перешла на объездные дороги: чем больше автомобилей пользуется объездной дорогой, тем больше, как правило, снижение количества ДТП.

Это характерно для всех объездных дорог.

В ходе исследования объездных дорог в Республике Татарстан были сделаны предварительные выводы о том, что снижение количества ДТП на дорогах после разгрузки движения осталось на прежнем уровне, т.е. показатель риска ДТП остался неизменным (табл. 4). Воз-

Таблица 1

Обходы и объездные автодороги вокруг городов Республики Татарстан

Наименование автодороги	Население, тыс. человек	Категория дороги	Протяженность, км	Год ввода в эксплуатацию дороги
Объездная г. Азнакаево	34,5	3	8,15	1983
Объездная г. Альметьевск	142	1	6,55	1999
Объездная г. Бавлы	23,1	3-4	13,9	2003
Объезд г. Елабуга	70	1	18,36	1998
Обход г. Мамадыш	45,6	3	9,35	2005
Объезд г. Мензелинск	30,0	4	4,7	1998
Объездная г. Нурлат	31,6	2-3	12,2	2003
Объездная г. Тетюши	25	4	3,6	2003
Северный обход г. Казани	1 086	1	42,12	1986
Объездная г. Зеленодольска (по РТ)	99,1	3	19,5	2005
Южная объездная г. Нижнекамска	226,4	4	4,45	2002

Таблица 2

Влияние обходов населенных пунктов на аварийность

Степень тяжести ДТП	Процентное изменение количества ДТП		
	Влияние на типы ДТП	Наилучший результат	Пределы колебания результатов
ДТП с пострадавшими	Все ДТП	-25	От -20 до -30
ДТП с материальным ущербом	Все ДТП	-20	От -15 до -25

можно, это объясняется тем, что скорости движения увеличились, поскольку высокая интенсивность движения более не препятствует выбору скоростного режима в той же степени, как раньше. Немаловажным фактором в этом является также и интенсивный рост парка автомобилей как по Российской Федерации так и в Республике Татарстан.

На 1 января 2009 года в республике зарегистрировано 899,4 тыс. транспортных средств, прирост количества транспортных средств к АППГ составил 68,1 тыс. единиц или 8,2%, из них в г. Казани прирост 24,2 тыс. единиц или 9,9%, количество по Казани составило 267,5 тыс. ед.

На 01.01.2009 г. на 1 тыс. жителей Республики приходится 238 транспортных средств (табл. 3ы).

Наиболее наглядным примером в Республике Татарстан является объездная автодорога вокруг г. Зеленодольск, которая была введена в эксплуатацию в 2005 году. Данная автодорога

Таблица 4

Количество дорожно-транспортных происшествий на отдельных объездных автодорогах Республики Татарстан до ввода и после ввода их в эксплуатацию

Наименование автодороги	Год ввода в эксплуатацию дороги	ДТП до ввода	ДТП после ввода	Примечание
Объездная г. Нурлат	2003	29-8-26	30-3-29	
Объездная г. Тетюши	2003	22-3-23	16-1-19	
Объездная г. Зеленодольск (по РТ)	2005	87-6-106	120-6-147	

была более детально обследована в 2007–2008 годах. По результатам обследований сделаны определенные выводы и заключения.

После ввода в эксплуатацию объездной автодороги увеличилась пропускная способность дороги вследствие увеличения средней скорости в населенном пункте. Средняя скорость движения по населенному пункту составила 45 км/ч, по объездной автодороге 67,8 км/ч.

В ходе исследований проводилась также оценка уровня загрязнения атмосферного воздуха автомобильным транзитным транспортом в г. Зеленодольске.

В состав отработавших газов двигателей автомобильного транспорта входит ряд компонентов, из которых существенный объем занимают токсичные газы: окись углерода – CO, углеводороды – C_nH_m, окислы азота – NO_x.

Оценку уровня загрязнения воздушной среды указанными отработавшими газами

Сведения о росте количества транспортных средств в Республике Татарстан

Таблица 3

Годы	Количество транспортных средств				
	Всего (авто, мото, прицепы)	В том числе			
		Легковые	Грузовые	Автобусы	Мото
2004	709017	502531	103817	18313	62115
2005	693637	536012	100989	16373	18049
2006	752697	596356	101407	16242	15055
2007	831297	671991	103249	17465	13564
2008	899404	737214	106275	17089	12570
Прирост к 2007 г.	68107	65223	3026	-376	-994
Прирост в %	8,2%	9,7%	2,9%	-2,2%	-7,3%



производили на основе прогнозов в соответствии с расчетами.

Методика расчета основана на поэтапном определении эмиссии (выбросов) отработавших газов, концентрации загрязнения воздуха этими газами, на различном удалении от дороги и затем – сравнении полученных данных с предельно допустимыми концентрациями (ПДК) данных веществ в воздушной среде.

При расчете выбросов учитываются различные типы автотранспортных средств и конкретные дорожные условия.

В качестве расчетной принимается интенсивность движения различных типов автомобилей в смешанном потоке. Мощность эмиссии CO , C_nH_m , NO_x в отработавших газах отдельно для каждого газообразного вещества определяется по формуле:

$$q = 2.06 \times 10^{-4} \times m \times \left[\left(\sum_1^i (G_{ik} \times N_{ik} \times K_{ik}) \right) + \left(\sum_1^i (G_{ил} \times N_{ил} \times K_{ил}) \right) \right]$$

где q – мощность эмиссии данного вида загрязнений от транспортного потока на конкретном участке дороги, г/м;

$2,06 \times 10^{-4}$ – коэффициент перехода к принятым единицам измерения;

m – коэффициент, учитывающий дорожные и автотранспортные условия, принимается по графику в зависимости от средней скорости транспортного потока, определяемой в соответствии с ВСН 25-86 «Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах», Минавтодор РСФСР.

G_{ik} – средний эксплуатационный расход топлива для данного типа (марки) карбюраторных автомобилей, л/км; для оценочных расчетов может быть принят по средним эксплуатационным нормам с учетом условий движения.

$C_{ид}$ – то же, для дизельных автомобилей, л/км.;

$N_{ик}$ – расчетная перспективная интенсивность движения каждого выделенного типа карбюраторных автомобилей, авт./час.;

$N_{ид}$ – то же, для дизельных автомобилей, авт./час.;

$K_{ик}$ и $K_{ид}$ – коэффициенты, принимаемые для данного компонента загрязнения для карбюраторных и дизельных типов двигателей.

Для окиси углерода:

$$q = 2,06 \times 0,1 \times [((0,11 \times 588 \times 0,6) + (0,33 \times 76 \times 0,6) + (0,37 \times 76 \times 0,6)) + ((0,34 \times 13 \times 0,6))] = 2,06 \times 0,0001 \times 0,1 [38,80 + 15,05 + 16,87 + 2,652] = 0,000206 \times 73,372 = 0,015 \text{ г/м}$$

Для углеводорода:

$$q = 0,000206 \times [((0,11 \times 588 \times 0,12) + (0,33 \times 76 \times 0,12) + (0,37 \times 76 \times 0,12)) + ((0,34 \times 13 \times 0,037))] = 0,000206 \times [((7,76 + 3,0096 + 3,37)) + (0,163)] = 14,303 \times 0,000206 = 0,0029 \text{ г/м}$$

Окись азота:

$$q = 0,000206 \times [((0,11 \times 588 \times 0,06) + (0,33 \times 76 \times 0,06) + (0,37 \times 76 \times 0,06)) + ((0,34 \times 13 \times 0,015))] = 0,000206 \times [((3,88 + 1,505 + 1,687)) + (0,066)] = 0,000206 \times 7,138 = 0,00147 \text{ г/м}$$

При расчете рассеяния выбросов от автотранспорта и определения концентрации токсичных веществ на различном удалении от дороги используется модель Гауссова распределения примесей в атмосфере на небольших высотах.

Концентрация загрязнений атмосферного воздуха окисью углерода, углеводородами, окислами азота, соединениями свинца вдоль автомобильной дороги определяется по формуле:

$$C = \frac{2q}{\sqrt{2\pi} \times \sigma \times V \times \sin \varphi} + F$$

где: C – концентрация данного вида загрязнения в воздухе, г/м³;

σ – стандартное отклонение Гауссова рассеивания в вертикальном направлении, м;

V – скорость ветра, преобладающего в расчетный месяц летнего периода, м/с;

φ – угол, составляемый направлением ветра к трассе дороги. При угле от 90 до 30 градусов скорость ветра следует умножить на синус угла, при угле менее 30 градусов – коэффициент 0,5.

F – фоновая концентрация загрязнения воздуха, г/м³;

Окись углерода:

$$C = \frac{0,015 \times 2}{\sqrt{2} \times 3,14 \times 2 \times 1,5 \times \sin 45^\circ} + 0,1 = \frac{0,03}{5,25} = 0,0057 \text{ г/м}^3;$$

Углеводород:

$$C = \frac{2 \times 0,0029}{5,25} = \frac{0,0058}{5,25} = 0,0011 \text{ г/м}^3;$$

Окись азота:

$$C = \frac{2 \times 0,00147}{5,25} = \frac{0,0029}{5,25} = 0,00056 \text{ г/м}^3;$$

Результаты расчета сопоставляются с предельно допустимыми концентрациями (ПДК), установленными органами Министерства здравоохранения с учетом класса опасности для



токсичных составляющих отработавших газов тепловых двигателей в воздухе населенных мест.

По полученным результатам строится график загрязнения отработавшими газами придорожной зоны.

Также определена оценка уровня шумового воздействия транспорта.

Автомобильный транспорт является одним из основных источников шума. Возникающий при движении транспортных средств шум ухудшает качество среды обитания человека и животных на прилегающих к дорогам территориях. Шум действует на нервную систему человека, снижает трудоспособность, уменьшает сопротивляемость сердечно-сосудистым заболеваниям.

Для обеспечения нормальных условий жизни и деятельности людей и функционирования окружающей природной среды необходимо поддерживать уровень автотранспортного шума в пределах, установленных нормативными документами РФ.

Оценка уровня шумового воздействия транспорта на окружающую среду производится при наличии в зоне влияния дороги мест, чувствительных к шумовому воздействию сельских и промышленных территорий населенных пунктов, санитарно-курортных зон, территорий сельскохозяйственного назначения (при наличии специальных требований), заповедников, заказников, а также в других случаях специально обусловленных заданием на проектирование.

Уровень звукового давления определяется по формуле:

$$L_p = 10 \lg(P/P_0)$$

где: L_p – уровень звукового давления в дБ;

P – интенсивность действующего звука (шума), Вт/м²;

P_0 – интенсивность звука, соответствующая порогу слышимости при частоте звука 1000 Гц.; принимается равным 10⁻¹² Вт/м².

Литература

1. Анохин Б.Б. Распределение плотности транспортных потоков и интервалов между автомобилями. Труды МАДИ-1979, вып.164. – С. 88–94.
2. Афанасьев М.Б., Булатов А.И. Скорость и безопасность движения на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1971. – 48 с.
3. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1993. – 270 с.
4. Бадалян А.М. Анализ состояния аварийности на автомобильных дорогах России и некоторых странах мира.
5. Бадалян А.М. Оценка уровня безопасности дорожного движения. Журнал: Транспорт – наука и техника управление (ВИНИТИ)№ – М. – 2006. – С. 29–45.

Оценку производственного шума в соответствии с СНиП II-12-77 проводят по величине эквивалентного уровня измерением в дБА, что позволяет учесть неоднородность интенсивности шума во времени.

Прогнозирование эквивалентного уровня транспортного шума на расстоянии 7,5 м. от оси ближайшей полосы движения допускается проводить по приближенной формуле:

$$L_{\text{трп}} = 50 + 8,8 \lg N + F$$

$$L_{\text{трп}} = 50 + 8,81 * \lg 1061 + 40 = 50 + 8,81 * 3,02 + 40 = 116,6 \text{ дБА}$$

где: $L_{\text{трп}}$ – уровень шума на расстоянии 7,5 м. от оси ближней полосы движения, дБА;

N – расчетная часовая интенсивность движения, авт./час.

F – фоновый уровень шума, принимается по данным местных органов санитарно-эпидемиологического надзора.

K_p – коэффициент, учитывающий тип поверхности между дорогой и точкой измерения

$$L_{\text{экв}} = 79 + 0 - 1,5 + 2 + 1 + 7,5 \times 0,9 + 40 = 127,25 \text{ дБА}$$

По результатам расчетов определены мероприятия по снижению отрицательного воздействия загрязнения воздушной среды и транспортного шума в г. Зеленодольске. В основном это мероприятия направленные на установку в полном объеме знаков маршрутного ориентирования для водителей транзитного транспорта, ограничение въезда в город грузовых транзитных транспортных средств, выделение отделенных улиц для движения определенных видов транспортных средств и т.д.

В настоящее время производится исследование по определению влияния дорожных условий на скорость движения на объездной автодороге с помощью современных средств. Результаты исследований будут опубликованы в последующих номерах журнала.



6. Боровик В.В. Исследование взаимного влияния дорожных условий на пропускную способность автомобильных дорог. Дис. канд. техн. наук. — М.: Транспорт. 1995. — 286 с.
7. Бражник А.А., Коваленко Л.А. (ХНАДУ) — Анализ влияния дорожных факторов и информационных характеристик на величину пропускной способности автомобильных дорог.
8. Иванов В.Н. Влияние ширины проезжей части автомобильной дороги на безопасность и режимы движения транспортных средств. — М.: Высшая школа, 1972. — 225 с.
9. Лобанов Е.М., Сильянов В.В. и др. Пропуская способность автомобильных дорог. — М.: Транспорт, 1970. — 152 с.
10. Лукин В.А. Расчет влияния дорожных условий на безопасность движения.
11. Новизенцев В.В., Чуклинов Н.Н. Ограничение скорости и безопасности движения. Труды МАДИ. — 1976, вып. 128. — С. 145–147.
12. Руководство по оценке пропускной способности автомобильных дорог, Минавтодор., РСФСР. — М.: Транспорт, 1982. — 88 с.
13. Сергеев С.А. Влияние параметров транспортного потока на повышение уровня безопасности дорожного движения. Журнал «Наука и техника транспорта». — С. 30–34.
14. Сильянов В.В. Закономерности движения потока автомобилей и их использование при проектировании дорог. Дис. канд. техн. наук. — М., 1967. — 278 с.
15. Сильянов В.В. Справочник по безопасности дорожного движения. Осло — Москва — Хельсинки 2001. — 754 с.
16. Сильянов В.В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения. — М.: Транспорт, 1977. — 294 с.
17. Сильянов В.В. Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог. — М., 1984. — 286 с.
18. Сильянов В.В., Ситников Ю.М., Сапегин Л.Н. Расчеты скоростей движения на автомобильных дорогах. — М., 1976. — 115 с.
19. Сильянов В.В., Повышение безопасности движения на дорогах. — Автомобильные дороги, 1980, № 4. — С. 11–12.
20. Сильянов В.В., Анохин Б.Б. Пути повышения безопасности движения на автомобильных дорогах России. Журнал «Наука и техника в дорожной отрасли» №4. — 2000.
21. Сильянов В.В., Варлашкин В.П., Суходоев В.В. Уровни загрузки дороги движением и аварийность. Труды МАДИ-1969. — Вып. 28. — С. 49–61.
22. Столяров В.В. Дорожные условия и организация движения с использованием теории риска. — Саратов, 1999. — 166 с.
23. СНиП 2.05.02 — 85. Автомобильные дороги. Госстрой СССР. — М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1986. — 56 с.

КАЧЕСТВО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Р.Ш. АХМАДИЕВА,
к.п.н., доцент,
директор ГУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности детей»;
Н.З. САФИУЛЛИН,
д.т.н., д.э.н., профессор*

В данной работе приводятся известные и впервые вводятся новые термины, связанные с категориями: безопасность и качество функционирования системы безопасности дорожного движения.

На конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро в 1992 году, была выдвинута Концепция устойчивого развития.

Концепция устойчивого развития — это реакция мирового сообщества на кризисные явления в биосфере, экономике, области международных отношений. Согласно ей, главная цель — устойчивое развитие — может быть достигнута двумя путями: повышением качества жизни и обеспечением безопасности населения.

Понятие «качество жизни», включающее в себя экономический достаток и социальную



справедливость, а также некоторые другие аспекты жизнедеятельности, давно известно и очень широко применяется в научных исследованиях и на практике.

В отличие от качества жизни, качество безопасности — это новое понятие, определить суть которого можно через раскрытие таких ключевых слов как «безопасность» и «качество».

Безопасность — это состояние, какого либо субъекта, при котором ему не угрожает посягательство на существование и развитие, состояния защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.

Безопасность дорожная — это состояние участников дорожного движения и их имущества, при котором им не угрожает посягательство на их существование, развитие, состояния здоровья и личных интересов.

В настоящее время различают следующие виды безопасности:

1. По масштабам обеспечения (региональную, т.е. в границах того или иного региона; национальную, т.е. в границах данного государства; всеобщую, т.е. в глобальном масштабе);

2. По сферам обеспечения (военную, политическую, экономическую, гуманитарную, дорожно-транспортную).

3. По субъектности (человека, государства, общества)

Безопасность участников дорожного движения — эта защищенность участников дорожного движения в дорожных условиях и при аварийных ситуациях, обеспечиваемая, в частности, путем выполнения правил дорожного движения и требований соответствующих нормативов.

Смысл слова «качество» Русский толковый словарь трактует следующим образом:

1. Какой-либо существенный отличительный признак предмета или явления. В этом смысле, например, говорят: «Это — положительное его качество», имея ввиду человека, предмет, явление и т.д.

2. Степень ценности, пригодности, соответствия предмета или явления тому, чем он (оно) должен (должно) быть: например, «качество изделия, продукции».

3. Когда это слово употребляется в сочетании с предлогом — «в качестве кого-либо или чего-либо» — оно приобретает смысл функции, например: «в качестве участника дорожного движения».

4. От этого слова образовано прилагательное «качественный» (например, «качественные дороги»). Качественный — значит лучший.

Качество — это категория, выражающая характеристики объекта, благодаря которым он является именно таким, а не другим.

Качество является одним из самых использованных и употребляемых терминов. Но вместе с тем, это наиболее сложная, емкая и универсальная из многих известных категорий, содержащая ряд специфических особенностей и аспектов.

Качество функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения — эта характеристика, определяемая достигнутым уровнем безопасности участников дорожного движения, персонала патрульно-постовой службы и сотрудников ГИБДД.

Достигнутый уровень безопасности проявляется:

- во-первых — в низком уровне количества ДТП;
- во-вторых — в правовой защищенности водителей;
- в третьих — в защищенности самих сотрудников ГИБДД.

На качество безопасности дорожного движения влияют: качество дорог, качество транспорта, качества подготовленности водителей, качество персонала ГИБДД, качество средств технического регулирования дорожного движения и качество дорожной информации — ее достоверность и доступность, а также достоверность и доступность используемой в дорожном движении нормативно-правовой документации.

Как нам кажется, применительно к качеству безопасности наиболее подходит второе и четвертое определение Русского толкового словаря [5, с. 226]. В этом случае синонимами слова «качество» будут «свойство», «черта», «особенность» [1, с. 173]. Употребляя словосочетание «качество безопасности», имеем в виду совокупность положительных свойств, черт, особенностей безопасности, к которым следует стремиться или которые уже сформированы. Качество безопасности достигается только в том случае, если ее объект защищен от внешних и внутренних угроз.

Таким образом, качество безопасности — это достигнутый уровень защищенности жизненно важных интересов личности, общества, государства от внутренних и внешних угроз. Качество безопасности связано с содержанием человеческой деятельности в окружающей среде во всех аспектах, и оно в широком понимании включает в себя военную, общественную, политическую, экономическую, экологическую защищенность, а также комплексную



безопасность (например, какого-либо отдельного учреждения или организации).

Понятие «качество безопасности» можно применять шире, говоря о качестве информационной, экономической, экологической и транспортной безопасности, качестве безопасности дорожного движения.

Качество информационной безопасности – обеспеченность объективной и достоверной информацией, сведениями для успешного и безопасного осуществления деятельности.

Качество экономической безопасности – достигнутый уровень развития общественного производства, его организации, структуры и состояния, минимизирующий проявления опасностей.

Качество экологической безопасности – совокупность положительных свойств, характеризующих высокий уровень взаимоотношений человека с окружающей средой.

Качество транспортной безопасности – уровень развития транспортной системы, при котором обеспечиваются:

- безопасность и интересы человека и общества в области транспортной деятельности;
- устойчивость транспортной деятельности;
- предотвращаются (минимизируются) вред здоровью и жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб, количественные показатели аварийности, а также степень опасностей по видам транспортной деятельности.

Качество безопасности дорожного движения – высокий уровень положительных свойств и показателей, характеризующих достигнутое в обеспечении защищенности объектов и участников дорожного движения от непредвиденных и нежелательных, случайных воздействий.

Можно ли говорить о «некачественной безопасности»? По всей видимости, да, если речь идет о безопасности, реализованной не в достаточной мере. При этом определенная степень безопасности может быть обеспечена соблюдением условий, правил, не допускающих случайных нежелательных воздействий. Сказанное относится к безопасности вообще – как отдельного человека, так и общества.

Для достижения требуемого уровня безопасности следует предпринимать информационные, организационные и другие меры. Большое значение для эффективного решения реальных проблем безопасности имеет также их аналитическое изучение.

На основе полученных теоретических и статистических данных можно выбрать на-

иболее эффективные меры повышения уровня качества безопасности, создания положительных тенденций.

В «Федеральном законе о безопасности дорожного движения» [10] понятие «качество безопасности» в «Основных терминах» не сформулировано. Но «безопасность дорожного движения» (БДД) разъясняется как «состояние..., отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий», а обеспечение безопасности дорожного движения – как «деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий».

Развернутое понятие «качество безопасности» предполагает выделение критериев и показателей для диагностики качества безопасности по направлениям: обеспечение экономической, экологической, информационной безопасности, безопасности дорожного движения и др.

В настоящее время критерии определения качества безопасности дорожного движения не разработаны, а на практике используются показатели такие, как:

- количество и тяжесть дорожно-транспортных происшествий;
- их соотношение с общим количеством населения;
- динамика изменения показателей (за определенный период).

Предлагаем следующие критерии качества БДД:

- удовлетворенность населения качеством безопасности дорожного движения;
- состояние оснащенности служб БДД качественными техническими средствами;
- хорошая налаженность управления службами обеспечения БДД и др.

Оценить эффективность дорожно-транспортной системы можно с помощью системы показателей, отражающих качество и позволяющих применять несложные процедуры контроля. Контроль качества дорожного движения может осуществляться, например, исходя из показателей скорости, использования ремней безопасности и трезвости.

Примером контроля качества дорожной среды может служить Европейская система оценки дорог – Euro RAP (European Road Assessment Programme), позволяющая измерить и оценить уровень качества дороги. Оценка дорог стала проводиться с 2002 года в Швеции, Англии, Нидерландах и Испании. Пока рано говорить о результатах программы, но она на-



правлена на оценку дорог по уровню безопасности и присвоение по результатам этой оценки соответствующего количества очков («звезд»).

Подразумевается, что следование по дороге высшего класса безопасности для водителя безопасного автомобиля при условии использования ремней безопасности, соблюдения ограничений скорости и трезвости должно быть совершенно безопасным [6].

Качество безопасности дорожного движения — понятие многогранное, на практике оно проявляется в обеспеченности дорожного движения всем необходимым для защиты человека, транспортных средств и других объектов в сфере дорожного движения. Это — хорошие дороги (включая инфраструктуру), исправность транспортных средств, хорошая подготовка и дисциплина водителей, культура всех участников движения.

Вопрос определения степени, уровня защищенности (а значит — качества безопасности) населения на дорогах остается пока открытым.

Достижение качества безопасности дорожного движения будет возможно за счет соблюдения следующих принципов, изложенных в Федеральном законе [4]:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [см. также: 7, 10].

Таким образом, понятие «качество безопасности» может характеризовать уровень защищенности граждан, общества от внешних и внутренних угроз. Безопасность дорожного движения следует рассматривать как один из важных показателей качества общей безопасности современного человека. Наиболее полное понимание качества безопасности будет возможным при определении критериев и показателей диагностики качества безопасности.

Литература

1. *Александрова З.Е.* Словарь синонимов русского языка: Практический справочник / З.Е. Александрова. — М.: Рус. яз. — Медиа, 2003. — 568 с.
2. Безопасность дорожного движения в Республике Татарстан. — Казань: изд-во НЦ БЖД ПО РАО, 2003. — 190 с.
3. Закон РФ «О безопасности». — www.politika.su.
4. Закон РФ «О безопасности дорожного движения». — www.garant.ru.
5. *Лопатин В.В., Лопатина Л.Е.* Русский толковый словарь. / В.В. Лопатин, Л.Е. Лопатина. — 6-е изд., стереотип. — М.: Рус. яз., 2000. — 834 с.
6. *Полякова И.* «Шведский нуль», или Концепция нулевой смертности. — «Транспорт России», 2008, № 42, с. 7.
7. Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008 — 2009 годы». — Казань, 2008. — 91 с.
8. *Сафиуллин Н.З.* Многомерный рынок: теория и методология. — Казань: Изд-во Казанск. ун-та, 2002. — 196 с.
9. Справочник по безопасности дорожного движения: Обзор мероприятий по безопасности дорожного движения. — Осло/Копенгаген: Институт экономики транспорта, 1996. — 646 с.
10. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 — 2012 годах». — Казань, 2007. — 163 с.



ФАКТОРЫ И ПРИНЦИПЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

С.Г. ШУРАЛЁВ,

к.п.н., доцент,

ведущий специалист отдела безопасности дорожного движения ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»

В Декларации молодежи по безопасности дорожного движения¹ отмечалось, что дорожно-транспортный травматизм является второй по значимости причиной смерти среди детей и молодежи в возрасте 5–25 лет.

В странах с низким и средним уровнями дохода люди, которые чаще всего попадают в дорожно-транспортные происшествия, — это пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и пассажиры, а в странах с высоким уровнем дохода — это водители. Издержки, связанные с дорожно-транспортным травматизмом, составляют, по оценкам, 2–3% валового национального продукта. Если не принять мер, то, по прогнозам, число случаев смерти на дорогах в странах в ближайшие годы резко возрастет.

В этих условиях лидирующую роль в стабилизации и дальнейшем снижении числа дорожно-транспортных происшествий приобретает обеспечение безопасности и качества системы дорожного движения.

Дорожное движение обладает качествами, которые возникают в результате совокупных действий элементов системы «водитель — автомобиль — дорога — пешеход».

Качество — это такие свойства, характеристики того или иного явления, без которых это явление не может быть самим собой. Какими же эти качества безопасности дорожного движения?

С целью выявления совокупности таких качеств нами были проанализированы основные причины и характеристики наиболее часто встречающихся видов дорожно-транспортных происшествий. Был проведен социологический опрос участников дорожного движения по исследуемой проблеме.

Респонденты отвечали на открытый вопрос, что именно, на их взгляд снижает безопасность дорожного движения. Первая большая группа причин, о которых упоминали респонденты, — человеческий фактор. Чаще всего говорилось о безответственности и невнимательности, незнании или несоблюдении Правил дорожного движения и водителями, и пешеходами (в сумме 46% ответов).

Многие называли и такую причину, как пьянство, употребление наркотиков, Речь шла не только о водителях, но и о пешеходах (в сумме 13% ответов). Некоторые жаловались на плохую работу ГИБДД (5% ответов), на хамство и низкую культуру поведения участников дорожного движения (в сумме 6% ответов).

Вторая крупная группа факторов, которые, по мнению респондентов, негативно сказываются на безопасности, — это состояние дорог, автомобильного парка и организация дорожного движения. Так, респонденты говорили о плохом качестве покрытия дорог, отсутствии удовлетворительного освещения, тротуаров и мест парковки автомобилей (23% ответов), отсутствии безопасных пешеходных переходов (10% ответов), большой загруженности дорог и множестве пробок (6%) и т.д.

Проведенный анализ и анкетирование позволили нам все качества дорожного движения дифференцировать на две больших группы — техногенные и личностные.

К техногенным качествам дорожного движения можно отнести: скорость движения транспортных средств, управление дорожным движением, состояние дорог, сцепные качества покрытия, дорожные условия, эксплуатационные свойства транспортных средств.

Техногенные качества тесно связаны между собой. Так, чем выше скорость, тем выше производительность автомобиля, эффективность его использования. Максимальная скорость, с которой может двигаться транспортное средство, ее предел, определяется мощностью двигателя, динамическими свойствами автомобиля. Но реальная скорость движения значительно ниже этого предела и ограничивается дорожными условиями, состоянием и качеством покрытия, то есть, риском совершения ДТП.

Личностными качествами безопасности дорожного движения следует рассматривать такие, которые относятся к человеческому фактору — подготовка водителей, внутренняя

¹ Декларация молодежи по безопасности дорожного движения от 17 июля 2007 г.



дисциплина участников дорожного движения, их культура, регулирование движения, надзор за соблюдением ПДД.

Наибольшую значимость имеют качества, связанные с водителями транспортных средств. Они является связующим звеном между техногенными и личностными качествами дорожного движения. Водитель управляет движением автомобиля, которое определяется двумя техногенными параметрами: направлением и скоростью. Следовательно, и управление транспортным средством сводится именно к тому, чтобы придать его движению необходимые в той или иной конкретной ситуации направление и скорость. Снижение скорости вплоть до остановки автомобиля и изменение направления движения — это те маневры, которые могут быть использованы для предупреждения дорожно-транспортного происшествия.

Для осуществления этих маневров требуются время, расстояние, которые зависят от скорости движения, выбираемой водителем. В свою очередь, указанная скорость зависит от личностных и техногенных качеств дорожного движения: чем выше скорость, тем продолжительнее время и больше протяженность пути, необходимые для торможения или безопасного поворота.

Если водитель не сумеет выбрать оптимальную скорость, то возникает ситуация, при которой он фактически лишается возможности контролировать движение автомобиля.

Итак, техногенные и личностные качества дорожного движения, тесно переплетаясь, создают условия для безопасности участников дорожного движения, а также могут выступать предпосылками дорожно-транспортных происшествий. С одной стороны, водитель руководствуется естественным стремлением двигаться с возможно более высокой скоростью. С другой стороны, этому стремлению противостоят опасность совершения ДТП и необходимость ограничения скорости во избежание создания аварийной обстановки.

Анализ различных видов ДТП позволяет раскрыть связь качества с безопасностью дорожного движения.

Безопасность — такое состояние сложной системы, когда действие внешних и внутренних факторов не приводит к ухудшению систе-

мы или к невозможности ее функционирования и развития¹.

Безопасность дорожного движения — результат организации дорожного движения, ее цель, напрямую связанный с качеством. Безопасность дорожного движения — комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения. По российскому законодательству безопасность дорожного движения — это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий².

Таким образом, понятие «качество безопасности» предполагает качество дорожного движения, определяемое уровнем его аварийности и отражающее степень защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Совершению каждого дорожно-транспортного происшествия предшествует отказ одного или нескольких факторов, обеспечивающих условие надежности работы в целом системы «водитель — автомобиль — дорога — пешеход». По далеко не полным данным, таких факторов можно насчитать более 100. В первую очередь, это факторы, зависящие от водителя, особенностей его характера, здоровья, воспитания, образования.

Немалую роль играют факторы конструкции автомобиля, надежности его узлов и агрегатов.

Важную роль играют и дорожные факторы, изучение которых в последнее время показало вполне определенное их влияние на снижение или повышение безопасности дорожного движения.

Качество безопасности дорожного движения может быть обеспечено при соблюдении системы взаимосвязанных принципов.

Ориентирующие принципы представляют собой основополагающие идеи, определяющие направление поиска качества и безопасности дорожного движения и служащие методологической и информационной базой. Принцип системности состоит в том, что любое явление, действие, всякий объект рассматривается как элемент системы обеспечения качества и безопасности дорожного движения.

¹ Заплатинский В.М. Терминология науки о безопасности. // Zbornik prispevkov z mednarodnej vedeckej konferencie «Bezpečnostna veda a bezpečnostne vzdelanie». — Liptovský Mikuláš: AOS v Liptovskom Mikuláši, 2006.

² Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 01.12.2007).



Принцип деструкции (разрушение) заключается в том, что качество, приводящее к ДТП, разрушается за счет активных предупредительных и профилактических мер. Принцип снижения опасности заключается в использовании решений, которые направлены на повышение безопасности, но не обеспечивают достижения желаемого или требуемого по нормам уровня. Принцип ликвидации опасности состоит в устранении опасных и вредных факторов.

Технические принципы обусловлены спецификой технико-технологического потенциала системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Принцип защиты заключается в установлении такого порядка регулирования дорожного движения, при котором каждый его участник ощущает ответственность за соблюдение норм и правил поведения на дорогах и осознает свою защищенность от противоправных действий других участников дорожного движения.

Принцип надежности состоит в том, что в целях повышения уровня безопасности усиливают эксплуатационные характеристики и характеристики безопасности транспортных средств, повышают сцепные показатели дороги за счет совершенствования эксплуатационных материалов. Принцип слабого звена состоит в применении, в первую очередь, мер повышения качества и безопасности к ослабленным элементам системы обеспечения безопасности на дорогах.

Принцип экранирования состоит в том, что между источником опасности и человеком устанавливается преграда, гарантирующая защиту от опасности. В дорожном движении различают такие формы преград, как: дорожное ограждение, ограждение полос движения, различные виды пешеходных переходов, дорожная разметка и др.

Следует отметить, что с ростом автомобилизации общества все больше возникает необходимость специальной инженерной деятельности, направленной на обеспечение безопасности и оптимального качества дорожного движения. Для этого создаются инженерные службы дорожного движения.

Под организацией дорожного движения, в узком смысле, следует понимать комплекс инженерных и организационных мероприятий на существующей улично-дорожной сети, обеспечивающих безопасность и достаточное качество движения транспортных

и пешеходных потоков. Эту часть деятельности можно назвать *оперативной*, обеспечивающей непосредственное и более быстрое реагирование на изменения и потребности дорожного движения.

Управленческие и организационные принципы реализуются в целях улучшения системы регулирования и контроля качества безопасности дорожного движения.

Принцип плановости установление на определенные периоды направлений и количественных показателей деятельности в сфере предупреждения ДТП.

Принцип стимулирования означает учет количества и качества затраченного труда и полученных результатов при совершенствовании системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Принцип эффективности состоит в сопоставлении фактических результатов с плановыми и оценке достигнутых показателей по критериям безопасности дорожного движения.

Организационные принципы реализуются в целях безопасности и научной организации профилактической деятельности.

Принцип защиты временем предполагает сокращение до безопасных значений длительность профилактических мероприятий, их оптимизацию и своевременность проведения.

Принцип нормирования состоит в регламентации условий, соблюдение которых обеспечивает заданный уровень безопасности дорожного движения.

Принцип эргономичности состоит в том, что для обеспечения безопасности дорожного движения учитываются антропометрические, психофизические и психологические свойства человека.

В заключение хочется отметить, что буквальное понимание выражения: «обеспечение безопасности дорожного движения» предполагает полное исключение возможности возникновения дорожно-транспортных происшествий, но постановка такой задачи в современных условиях является нереальной.

Даже если предположить, что при самом высоком уровне подготовленности и дисциплинированности участников дорожного движения транспортные средства и дорожные условия будут доведены до совершенства, то и в этих условиях возможность совершения ими ошибок не может быть исключена.

Литература

1. Декларация молодежи по безопасности дорожного движения 17 июля 2007 г.
2. Заплатинский В.М. Терминология науки о безопасности. // Zbornik prispevkov z mednarodnej vedeckej konferencie «Bezpečnostna veda a bezpečnostne vzdelanie». – Liptovský Mikuláš: AOS v Liptovskom Mikuláši, 2006. – P. 17–25.
3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 01.12.2007).

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

*С.Л. МИРОЛЮБОВ,
преподаватель кафедры
уголовно-правовых
и специальных дисциплин,
капитан внутренней службы
Казанский филиал Владимирского юридического
института ФСИИ России*

В последние годы, в России идет активное реформирование законодательства в области дорожного движения. Не все инициативы законодателя находят понимание у населения и иногда приводят к непредвиденным последствиям, (например, резкое увеличение штрафов за нарушение ПДД, введение административного ареста за нарушение ПДД, запрет установки на автомобили ксеноновых ламп и др.). Одним из способов эффективного законотворчества в этой сфере является анализ и обобщение зарубежного опыта решения данной проблемы в развитых зарубежных странах.

Законы о дорожном движении, в которых регулируются и вопросы обеспечения его безопасности, действуют в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, Украине, Эстонии. В Испании аналогичный документ называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения». В Болгарии, Дании, Испании, Украине, Финляндии закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере.

В Норвегии, наряду с Законом «О дорожном движении», вопросы обеспечения безопасности на дорогах урегулированы «Законом об обязательном воздержании для лиц определенных профессий» от 16 июля 1936 г. В нем содержится требование полного воздержания от употребления алкоголя, других опьяняющих или наркотических средств для лиц определенных профессий, включая водителей

коммерческих транспортных средств, в течение не менее 8 часов до начала поездки.

В Германии отдельно действует, кроме основного закона — «О безопасности дорожного движения», — «Закон о нарушениях правил дорожного движения», Кодекс положений о допуске к дорожному движению (он регулирует вопросы, касающиеся водителя (водительские удостоверения, Центральный банк данных о зарегистрированных нарушениях) и транспортных средств (требования по экологии, регистрация, официальное утверждение). Система дорожных штрафов изложена в достаточно объемном Каталоге штрафов. В нем детально регламентированы всевозможные нарушения, которые только можно встретить во время движения на дороге, вплоть до вытянутого пальца, показанного из окна машины другому водителю. Это нарушение расценивается как оскорбление действием и «стоит» 600 евро.

В виде отдельных законов в Швеции существуют законы, которые регулируют: серьезные нарушения Правил дорожного движения (вождение транспортных средств в нетрезвом состоянии и вождение без водительского удостоверения); порядок подготовки водителей и изъятия водительских удостоверений; основные требования, касающиеся автошкол; штрафы за нарушение правил стоянки; принудительную эвакуацию транспортных средств; перевозку опасных грузов; штрафы за превышение максимально допустимого веса.

В Эстонии приняты законы в отношении каждого вида транспорта (общественного, гру-



зового и т.д.), а также закон о дорогах. Отдельными законами также регулируются: нарушения норм административного права; страхование на транспорте; ответственность владельцев или администраторов дорог и участников дорожного движения за содержание, эксплуатацию и охрану дорог, а также стоянку транспортных средств.¹

Некоторые страны ограничились принятием только правил дорожного движения. Причем обычно они не составляют единого правового акта. Отдельно регулируются правила нанесения дорожной разметки, использования дорожных знаков, применения Закона о механических транспортных средствах (Австрия); правила регистрации автомобилей и связанная с этим учетная документация, техосмотр, светофорное регулирование, нанесение дорожной разметки, дорожное строительство, вопросы пересечения дорог, процедура допуска к движению автомобилей большой грузоподъемности и габаритных размеров (Болгария), правила регистрации механических транспортных средств, их оборудования, выдачи водительских удостоверений, подготовки водителей (отдельно для каждой категории), здесь же содержатся санкции по отношению к инструкторам по вождению); отдельно действует акт о дорожных знаках и сигналах (Дания).

Определенный интерес представляет нормативно-правовая система в сфере безопасности дорожного движения Франции. Главенствующими документами здесь являются Правила дорожного движения³ (5 томов), Правила содержания и технического обслуживания автодорог, ведомственная инструкция по дорожным знакам и сигналам и Уголовный кодекс. В пяти томах французских Правил дорожного движения, которые подразделяются на законодательную и регламентирующую части, содержится комплекс положений, регулирующих все вопросы, связанные с дорожным движением.

Основной акцент в зарубежном законодательстве делается на материальную ответственность нарушителей дорожного движения.

Это не только большие штрафы, но и конфискация автотранспортных средств, лишение водительских прав, привязка количества и серьезности нарушений к плате за обязательную годовую страховку автомобиля.

Например, в Германии, если водитель набирает за год штрафные очки за допущенные нарушения правил дорожного движения, сумма его страховки, которая составляет до 1000 евро, увеличивается еще на 500 евро, на второй год — на 1000 евро, на третий — на 2000 евро. При зарплате 3000–5000 евро — это очень существенные траты, которые может себе позволить далеко не каждый немец. Поэтому некоторые из нарушителей вынуждены целый год не пользоваться автомобилем, чтобы не платить тройную цену за страховку.

В зависимости от количества набранных штрафных баллов увеличивается стоимость годовой страховки автомобиля и в США.

В зарубежном законодательстве обозначился и новый подход к исчислению штрафов за нарушения правил дорожного движения:

- сумма штрафа ставится в прямую зависимость от:
 - а) месячного оклада нарушителя (за вычетом налогов) или минимального заработка, установленного в стране (в Финляндии при заработке водителя ниже 50 долл. штраф не взимается);
 - б) годовому заработку (доходу) нарушителя (за вычетом налогов);
- от 2-х до 10 раз увеличены минимальные штрафы за особо опасные нарушения на дороге;
- нарушителям, которые платят штраф на месте полицейским (там, где это не запрещено законодательно), или в течение 3–7 банковских дней, размер штрафа снижается от 30 до 50%;
- сумма штрафа увеличивается в 2–3 раза (за счет пени) в том случае, если нарушитель не оплатил его в течение 1 месяца и более;
- в некоторых странах (Бельгия, Израиль, Испания, США) за неуплату штрафа предусматривается конфискация транспортного средства под залог или с уплатой за хранение на штрафной стоянке, лишение водительских прав (Япония).

В последние годы в законодательстве ряда стран появились новые определения составов дорожных правонарушений. Прежде всего, это касается ведения телефонных разговоров при управлении транспортным средством.

Практически все развитые страны ввели запрет на разговоры по мобильному телефону за

¹ Сборник административного законодательства зарубежных стран / под ред. Ковальчука С.Н. из-во «Норма», 2005. — 65 с.

рулем без гарнитуры «hands – free». Исключения составляют пока некоторые штаты в США, Канада, Кувейт, в Европе – Швеция.

Полностью запрещены телефонные разговоры за рулем в Австралии, Швейцарии. А в некоторых штатах Австралии, Бельгии, Кении, Малайзии, Сингапуре, кроме внушительного штрафа, за это правонарушение предусмотрено тюремное заключение. В Испании запрещено пользоваться и гарнитурой «hands – free». Возможно лишь использование специально установленных комплектов громкой связи.

Запреты распространяются также на отправку SMS – сообщений во время управления автомобилем, которые приравниваются к наказанию за разговор по мобильному телефону без гарнитуры «hands – free».

В Болгарии, введен запрет на разговоры по мобильному телефону во время езды в муниципальном транспорте не только водителям, но и пассажирам. Это объясняется тем, что электронное оборудование автобусов и трамваев немецкого и чешского производства дает сбои под воздействием радиоволн, идущих из мобильных телефонов, а это может привести к аварии.

Во Франции, Германии, Италии, Испании, Турции и др. водители, кроме штрафа, автоматически получают штрафные баллы в водительские права. Система штрафов распространяется и на иностранцев.

В Австралии, Белоруссии, Бразилии, Германии, Кипре, США обсуждается возможность принятия законов, запрещающих курение за рулем. Правда, в Австралии этот запрет будет действовать только в случае, если в салоне автомобиля находится ребенок до 12 лет, который невольно становится пассивным курильщиком. В Великобритании с 1 января 2007 г. начал действовать закон, устанавливающий штраф за курение во время управления автомобилем в размере 30 фунтов (около 56 долл. США).¹

В большинстве государств законодательно приравнивают вождение автомобиля в состоянии наркотического опьянения к управлению автомобилем в пьяном виде (Белоруссия, Великобритания, Германия, Испания, США, Украина, Финляндия, Франция).

Характерно, что тюремное заключение за вождение автомобиля в пьяном виде предусмотрено не в странах третьего мира, а, наобо-

рот, – в демократичной Западной Европе. Например, в Великобритании пьяного водителя могут арестовать на 6 месяцев при условии, что тот не попадал в ДТП, и лишит лицензии на вождение на один год. А если по его вине случилась авария с пострадавшими, – закон предусматривает тюремное заключение сроком до 14 лет, штраф в размере 5 тыс. фунтов.

Аналогичное наказание предусмотрено для водителей, находящихся за рулем под воздействием наркотиков.

Несколько лет тому назад в Великобритании вступили в действие новые правила, согласно которым водители могут проверяться на наркотическое опьянение. Ранее водители имели право отказаться от тестов. Сейчас отказ от тестирования приравнивается к нахождению в состоянии наркотического опьянения.

Великобритания фактически лидирует в Европе по размерам штрафов и суровости наказания за нарушение дорожных правил, немногим уступают ей Эстония, Венгрия, Франция, Германия). Постоянно вводятся новые виды нарушений, за которые предусматриваются штрафы.

Так, например, в правительстве Великобритании началось обсуждение закона, который намного ужесточает наказание для автомобилистов, ставших виновниками ДТП из-за усталости. Фактически речь идет о том, чтобы утомленного водителя наказывать так же сурово, как пьяного. Толчок законодательному процессу дала общественная организация, борющаяся за безопасность на дорогах. По ее данным, примерно 10 человек гибнет в стране каждую неделю в авариях, виновники которых засыпают за рулем.

Единственное преимущество сонных водителей перед пьяными в том, что первых не будут наказывать за сам факт сонливости, которую невозможно установить объективно: она будет только отягчающим обстоятельством при разборе ДТП.

В европейском законодательстве появился и такой состав правонарушений, как агрессивность на дороге (агрессивное вождение). Сам феномен агрессивного поведения за рулем характерен не только для Европы, но и для всего мира. Он вызван высоким уровнем автомобилизации и, как следствие, – частыми заторами на дороге; разными по техническим (преимущественно скоростным) параметрам автомобилями; различным уровнем

¹ Сборник административного законодательства зарубежных стран / под ред. Ковальчука С.Н. – М.: из-во «Норма», 2005. – 87 с.



подготовки водителей; возрастающей агрессивностью общества в целом.

Но четко определить его границы и формы достаточно трудно. По результатам социологического опроса населения Европы институтом Гэллага в 2003 г., самым агрессивным правонарушением на нашем континенте является «агрессивное мигание фарами», а, например, в Австралии – непристойные жесты; в Японии – «агрессивное преследование» – следование за другим автомобилем на очень близком расстоянии.

Смысловое толкование этого термина широко обсуждается в мире. На специальной конференции, посвященной этой проблеме, в Канаде в 2000 г. было предложено такое определение этого понятия: «Поведение за рулем является агрессивным, если оно преднамеренно ведет к увеличению риска столкновения, либо мотивировано раздражительностью, нетерпимостью, враждебностью или попыткой сэкономить время за счет других участников движения».¹

Обычно под агрессией на дорогах подразумевается последовательное нарушение сразу нескольких правил (маневрирования, объезд стоящих в заторе транспортных средств по встречной полосе, езда по обочине дороги, по тротуару, а также другие нарушения, когда водитель проявляет явное неуважение к остальным участникам движения). Штрафы за подобный проступок устанавливаются значительно выше, чем за другие нарушения, а при повторном лихачестве предусмотрено лишение водительских прав сроком до одного года (Германия, Дания, Латвия и др.).

В правила дорожного движения ЕС в нынешнего года внесены дополнения: введены санкции за несоблюдение дистанции в потоке: если при скорости 100 км/час идущая сзади машина приблизится к переднему автомобилю ближе чем на 15 м, водителю второй грозит штраф в 150 евро.

В Германии несоблюдение дистанции при движении, стремление согнать с полосы впереди идущую машину является наиболее распространенным видом агрессивной езды. Для таких нарушителей в немецком языке появилось специальное слово «дрендлер» – напирющий, теснящий, торопящий. Немецкий уголовный кодекс рассматривает это правонарушение как принуждение и предусматривает за него штраф в 250 евро, лишение водитель-

ских прав на 3 месяца, а если действия водителя привели к тяжким последствиям – лишение свободы до 5 лет.

В Нью-Йорке полиция наделена правом конфискации автомобиля у водителей, ведущих себя на дороге опасно и агрессивно. Но, например, метание из одной полосы движения в другую, следование за впереди идущей машиной на крайне малой дистанции, совершение обгона по обочине дороги по-прежнему карается только штрафом.

Другим, сравнительно новым, видом нарушений является непредоставление преимуществ в движении специальным транспортным средствам, чем зарубежные специалисты объясняют рост количества столкновений транспорта с автомобилями служб оперативного реагирования, движущимися с включенными сигнальными устройствами. Например, в Германии за парковку в неподходящем месте, если это мешает проезду пожарных или машин «скорой помощи», водители заплатят более 50 евро и получают штрафной балл. Как правило, в Европе очень ограниченный круг транспортных средств, на которых разрешена установка спецсигналов, это – машины «скорой помощи», пожарных и полиции. В некоторых странах, например, в Канаде, проблесковые маячки имеют только дорожная техника и эвакуаторы. А в Швейцарии привилегированным положением пользуется общественный транспорт, которому предписано всегда уступать дорогу. Спецмашинам и общественному транспорту выделяется специальная полоса. Здесь они имеют право не соблюдать скоростной режим, двигаясь значительно быстрее.

Автомобили чиновников, даже самых высоких – президентов, глав правительств, министров и т.д. не имеют право пользоваться специальными звуковыми и световыми сигналами.

Но по-прежнему, по статистике, наиболее тяжкими нарушениями на дороге во всем мире считаются превышение установленной скорости, вождение автомобиля в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, проезд на красный сигнал светофора. За эти правонарушения практически во всех странах мира устанавливается наибольшая ответственность.

Принимая во внимание, что последние годы законодатель проявляет пристальное вни-

¹ Мачульская И.Г. Правовое регулирование дорожного движения в зарубежных странах. Сборник статей – М.: из-во «Сова», 2006. – 89 с.

мание к проблеме дорожно-транспортных происшествий и соответственно смертности на дорогах и травматизма, все же одной из главных причин, по мнению ученых, аналитиков и населения является низкая культура вождения среди автолюбителей. То есть законодатель не своевременно отреагировал на достаточно резкую автомобилизацию насе-

ния России и сейчас пытается наверстать упущенное время.

По нашему мнению меры, принимаемые государством в плане повышения требований к слушателям автошкол, ужесточения юридической ответственности в сфере дорожного движения, оправданы, и ближайшие годы принесут желаемые результаты.



БЕЗОПАСНОСТЬ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

КОМПЛЕКСНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ: ПУТИ СИСТЕМНЫХ РЕШЕНИЙ

М.Ю. ЩЕГЛОВ,
к.т.н., доцент,
научный руководитель Регионального центра
безопасности образовательных учреждений при
КГТУ им. А.Н.Туполева (КАИ)

На современном этапе обеспечение безопасности граждан обоснованно является одной из приоритетных задач российского государства.

В сфере образования, где задействованы миллионы работников и десятки миллионов обучающихся, проблемы обеспечения безопасности особо актуальны.

С 2005 г. Министерством образования и науки Российской Федерации взят курс на обеспечение комплексной безопасности учреждений образования. «Решать эту проблему необходимо комплексно с созданием и развитием современных правовых, организационных научных и методических основ обеспечения безопасности и с привлечением интеллектуальных и материальных ресурсов всего государства» – отметил министр образования и науки РФ А.А. Фурсенко [1].

Комплексная безопасность образовательных учреждений (ОУ) включает:

- пожарную безопасность;
- антитеррористическую и антикриминальную безопасность;
- защиту детей (студентов) и персонала в условиях чрезвычайных ситуаций;
- электробезопасность;
- экологическую безопасность;
- техническую безопасность зданий;
- обеспечение безопасных условий труда и учебы.

Решение задач обеспечения комплексной безопасности ОУ несколько осложнено разделением компетенций и ответственности между различными ведомствами, что оправдано сложностью и многосторонностью предмета. В то же время существуют объективные условия для систематизации и обобщения знаний в области безопасности, а также практических подходов к решению задач безопасности. Это выражается, в частности, в появлении последние десятилетия такой отрасли знаний как Безопасность жизнедеятельности, которая,

как никакая другая, носит междисциплинарный характер, а также общественных институтов, в которых вопросы безопасности людей являются основным предметом деятельности.

В данной статье предпринята попытка раскрыть суть современных процессов в сфере безопасности образовательного учреждения, а также обозначить подходы к решению задач обеспечения безопасности ОУ в наиболее эффективном комплексном, системном варианте.

1. Условия обеспечения безопасности. Общественная культура защиты от опасностей.

Безопасность человека (см. схему на рис. 1) базируется на трех необходимых условиях – трех «китах»: безопасных внешних условиях, надежных средствах защиты от угроз и внутренней готовности, настроен на безопасность.

Назовем последние две составляющие **общественной культурой защиты от опасностей**. Формирование этой культуры и является в конечном итоге главной задачей российского сообщества и его руководителей, и именно она определяет уровень безопасности, в том числе – в образовательном учреждении.

Следует отметить, что общественная культура защиты, бесспорно, определяюще влияет и на первый фактор – внешние условия, включая лишь угрозы, связанные со стихией.

Можно выделить три направления работы по формированию общественной культуры защиты от опасностей:

- организационно-тактическое;
- техническое;
- учебное и воспитательное.

Все три направления являются одинаково значимыми и для реализации соответствующих работ по данным направлениям необходимы не просто воля и усилия людей и структур, финансы и прочие условия – должна быть работающая система управления процессом формирования общественной культуры защиты от опасностей.





Рис. 1. Составляющие безопасности

2. Система управления процессом формирования общественной культуры защиты от опасностей. Новые шаги министерства образования и науки в направлении оптимизации управления безопасностью ОУ.

Один из фундаментальных принципов обеспечения управляемости в социальных системах, к числу которых можно отнести и систему управления безопасностью – принцип вертикальной мобильности. Необходимым условием его соблюдения является непрерывность цепи связующих элементов системы управления, расположенных «сверху – вниз», однако способ прямого или непосредственного управления применяется только в случаях, когда все звенья вертикальной цепи соответствуют своему прямому назначению. В других случаях для повышения эффективности управления создаются специализированные структурные звенья параллельного типа.

Сфера безопасности как раз относится к тем сферам, в которых сегодня отсутствует вертикальная структура прямого управления – в отличие от сферы образования, в которой данный принцип весьма выражен. Поэтому создание приказом Минобразования РФ от 20 апреля 2004 г. за № 1799 сети региональных центров безопасности образовательных учреждений (РЦБОУ) при ведущих вузах России (преимущественно, технических), является весьма своевременным и обоснованным шагом министерства.

Место РЦБОУ в общей структуре управления безопасностью иллюстрирует схема, представленная на рисунке 2. Главная цель работы центров РЦБОУ, определенная типовым положением о центре и другими нормативными документами – реализация политики министерства образования и науки РФ по обеспечению безопасности в образовательных учреждениях региона в теснейшем контакте с министерством образования и науки субъекта РФ, другими органами местной власти.

В настоящее время региональные центры безопасности ОУ в основном прошли стадию организационного становления и формирования материально-технической базы, ведется реальная работа по обеспечению безопасности образовательных учреждений в регионах.

Другим не менее важным процессом с точки зрения системности в решении задач обеспечения безопасности ОУ является расширение самого понятия – «безопасность образовательного учреждения» в сторону комплексной безопасности. Действительно, если в начале 2004 г. среди мероприятий по повышению уровня безопасности образовательных учреждений органы управления образованием выделяли противопожарную защиту, то после известных событий в Беслане было повышено значение антитеррористической и антикриминальной защиты. В настоящее время на всех



Федеральный уровень
Аппарат президента РФ,
Министерство образования

Региональный уровень
Исполнительная власть
Министерство образования

Рис. 2. Структура управления безопасностью образовательных учреждений

уровнях достигнуто понимание актуальности комплексного подхода к вопросам обеспечения безопасности образовательных учреждений. Понятие комплексной безопасности ОУ включает в себя следующие направления:

- пожарная безопасность;
- антитеррористическая и антикриминальная безопасность;
- защита детей и персонала ОУ в условиях чрезвычайных ситуаций;
- электробезопасность;
- экологическая безопасность;
- техническая безопасность зданий ОУ;
- безопасные условия труда и учебы.

Коллегия Минобразования России 22 марта 2005г. выносит решение за № 3, которым фактически закрепляет необходимость реализации комплексного подхода к решению вопросов обеспечения безопасности ОУ. В частности, дано поручение организовать разработку ведомственной программы на 2006–2010 годы «Комплексная безопасность образовательного учреждения» и представить ее на утверждение руководству Рособразования, а органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и руководителям подведомственных образовательных учреждений ре-

комендовано разработать региональные программы по комплексной безопасности образовательных учреждений на 2006–2010 годы, и соответствующие программы для каждого образовательного учреждения.

Поскольку, как отмечалось, процесс обеспечения безопасности ОУ пока имеет ярко выраженное ведомственное распределение, то огромное значение играет согласованность в работе различных ведомств и служб на региональном уровне, где влияние ведомственного подхода приносит наибольшие последствия — как в положительном, так, к сожалению, и в отрицательном смысле. Однако к чести руководства ведомств Республики Татарстан, в нашем регионе их совместная работа по обеспечению безопасности ОУ может служить положительным примером для многих других субъектов Российской Федерации. Не маловажен и тот факт, что с момента создания Регионального центра безопасности образовательных учреждений при КГТУ им. А.Н.Туполева принят ряд важных соглашений [2], регулирующих взаимодействие участников процесса обеспечения безопасности ОУ.

В частности, КГТУ им. А.Н. Туполева заключил соглашения о сотрудничестве и совме-



стной деятельности в сфере безопасности ОУ с Министерством по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан (МГО и ЧС РТ) и министерством образования и науки Республики Татарстан.

Таким образом, в Российской Федерации в целом и в Республике Татарстан – в частности, созданы достаточные условия для развития полноценного процесса формирования общественной культуры защиты от опасностей.

3. Вузовская специфика проблем формирования общественной культуры безопасности жизнедеятельности.

Российские вузы, очевидно, должны стать местом, где процесс формирования общественной культуры безопасности жизнедеятельности должен иметь наиболее интенсивное и опережающее развитие, в особенности – вузы, при которых созданы региональные центры безопасности образовательных учреждений.

Существенным в вузовской специфике обеспечения безопасности является то, что, как правило, это несколько зданий, зачастую достаточно удаленных друг от друга (километр и более) с числом обучаемых значительно более одной тысячи. Кроме того, контингент обучаемых, хоть и состоит из наиболее образованной части молодежи, тем не менее, ограниченно управляем в силу известного вузовского либерализма.

На примере Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева можно сказать, что здесь задача обеспечения комплексной безопасности, в основном, решена, а процесс формирования культуры безопасности жизнедеятельности среди студентов и преподавателей приобрел достаточно динамичное развитие.

Обусловлено это причинами как организационного, так и технического характера, существенную роль сыграло создание при университете регионального центра безопасности образовательных учреждений.

Направление «безопасность» свойственно КГТУ им. А.Н.Туполева и в силу традиций – еще со времени, когда авиационная тематика была для вуза основной (безопасность полетов). На протяжении, как минимум, двух десятилетий динамично развивается направление промышленной экологии, защиты в чрезвычайных ситуациях, инженерной защиты окружающей среды – как в плане подготовки специалистов, так и в научном аспекте. В 90-х

годах развивается новое направление – защита информации.

С 2001 года на кафедре Автоматики и управления начата подготовка специалистов по техническим средствам охраны и пожарной автоматики. Это обучение проектированию, программированию и эксплуатации средств и систем сигнализации (пожарной, охранной), видеонаблюдения, контроля доступа, автоматического оповещения, автоматического пожаротушения, дымоудаления, и т.д.

В 2002 г. в университете введена должность проректора по режиму и безопасности, а в 2003 г. создается отдел технических средств безопасности, разворачивается серьезная работа по оснащению ими объектов университета.

Создание в 2004 г. регионального центра безопасности образовательных учреждений повлияло и на работу по обеспечению внутривузовской безопасности и в целом на процесс формирования культуры безопасности университета.

Сегодня в университете имеется основа технической системы обеспечения безопасности, однако, помимо ее дальнейшего наполнения техническими средствами охраны и противопожарной защиты в рамках такого сложного распределенного объекта как КГТУ им. А.Н.Туполева требуется информационное объединение подсистем с целью централизации процесса контроля и управления с одновременным сохранением возможности работы подсистем в автономном режиме.

Вторая не менее важная задача – обучение специалистов интегрированным системам комплексной безопасности.

Для решения данных задач со второй половины 2005 года в КГТУ им. А.Н.Туполева начата работа по созданию интегрированной системы безопасности – ИСБ университета.

Предлагаемая концепция ИСБ вуза представлена в виде структурной схемы на рисунке 3.

Объекты вуза, согласно данной схеме, включают учебные здания в количестве N и студенческие общежития в количестве M. Каждый из объектов содержит минимально – автоматическую пожарную сигнализацию и видеонаблюдение, заведенные на сервер поста охраны объекта. По мере необходимости и появления финансовых возможностей наполнение системы безопасности объекта может развиваться как дополнительными камерами видеонаблюдения и соответствующей аппаратурой к ним, так и системами речевого оповещения о чрезвычайных ситуациях,



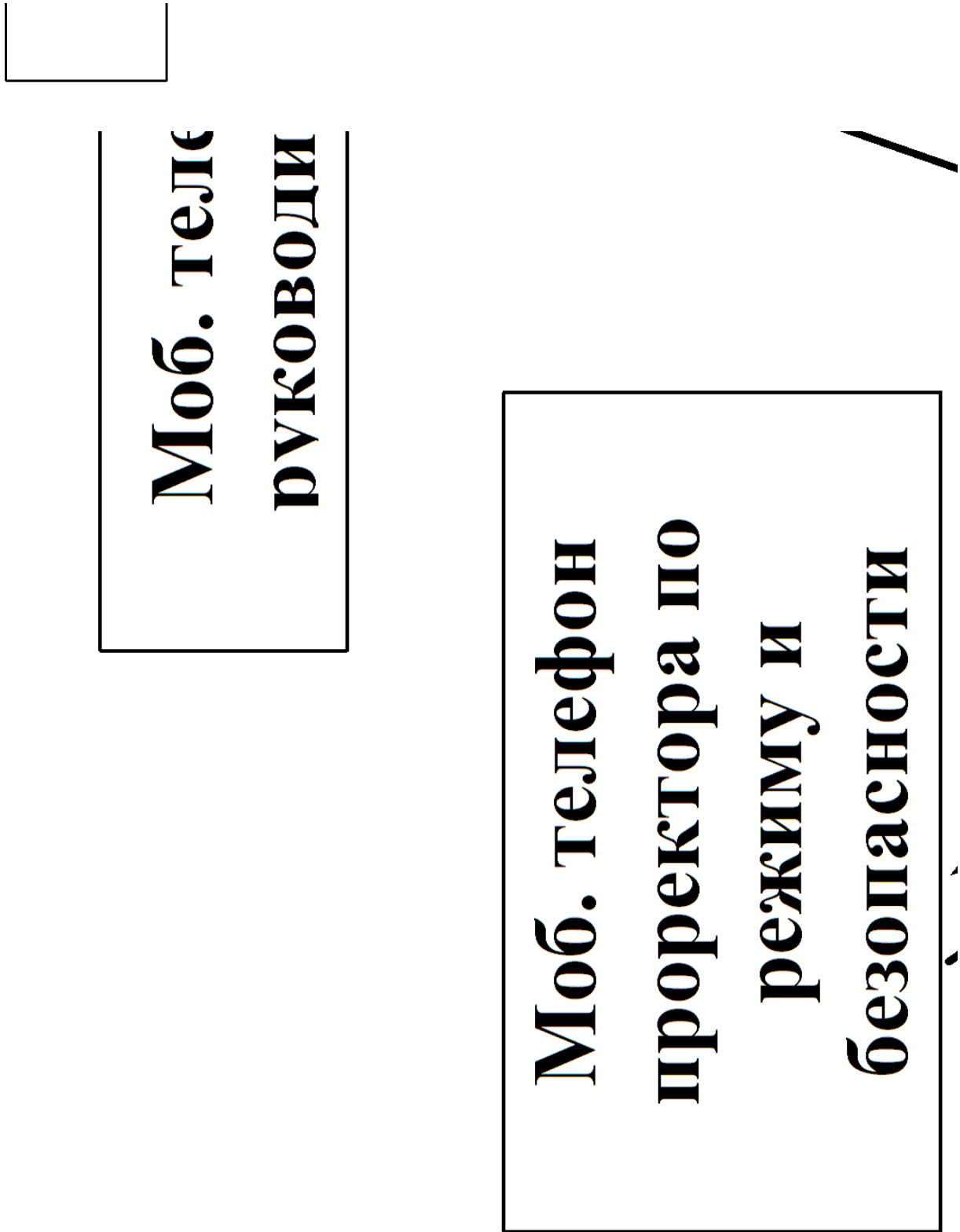


Рис. 3. Структурная схема интегрированной распределенной системы безопасности вуза

охранной сигнализацией, средствами контроля и управления доступом на объект и другими техническими средствами обеспечения безопасности. Для информационного объединения перечисленных разделов на сервере поста охраны используется готовые разработки фирм, специализирующихся на создании ИСБ – это программное обеспечение и согласующие аппаратные средства.

Многие вузы России имеют собственную академическую компьютерную сеть, используемую для электронного документооборота вуза, компьютерного сообщения между его подразделениями, выхода в Интернет, решения других научных и учебных задач. Имеется такая сеть и в КГТУ им. А.Н.Туполева. Поэтому логично использовать информационные ресурсы академической сети для информационного объединения серверов постов охраны и других узлов ИСБ вуза.

Для повышения надежности передачи информации и расширения возможностей системы предусматривается и автоматическая передача служебной информации с серверов охраны в мобильную телефонную сеть GSM – в виде SMS сообщений. Мобильная сеть может использоваться и как резервный канал связи объектов со службами обеспечения безопасности вуза, а также – обеспечения доступа со специально выделенных мобильных телефонов либо смартфонов (руководители вуза, службы безопасности) к ИСБ в режиме просмотра событий или текущего мониторинга. Для налаживания сообщения по сети GSM также требуются специализированные аппаратные и программные средства.

Помимо серверов, расположенных на охраняемых объектах, к информационной сети ИСБ подключены:

- служба безопасности вуза;
- отдел сторожевой охраны;
- руководитель вуза и проректор по режиму и безопасности – как через персональный компьютер, так и через мобильную связь.

Для текущего круглосуточного мониторинга вся информация по ИСБ передается и на сервер пункта централизованной охраны вуза, где принимаются оперативные решения по текущему состоянию и событиям.

Кроме того, для обеспечения информационного доступа к ИСБ с практически любой удаленной точки предусмотрена передача информации в сеть Интернет (с соответствующей защитой, разумеется), через которую пу-

тем организации GPRS – доступа организованна возможность подключения Ноутбука руководителя.

Для государственных вузов архиважен вопрос стоимости такой системы. Следует отметить, что сама интеграция и отладка системы как интегрированной обойдется за значительно меньшие средства, чем придется тратить на само объектовое оборудование – сигнализацию, видеонаблюдение, контроль доступа. В любом случае для вуза с десятью учебными корпусами и пятью общежитиями есть возможность уложиться в 1–2 млн. рублей, а при создании минимальной конфигурации можно снизить указанную сумму до трехсот-четырехсот тысяч рублей.

Следует отметить, что интегрированные системы безопасности (ИСБ) – отрасль, очень стремительно развивающаяся – как в силу роста возможностей современной компьютерной, электронной техники и средств связи, так и в силу новых задач обеспечения безопасности. Критерием такого роста являются новые разработки, появившиеся на рынке средств безопасности. В частности, на международной выставке **mips – 2006** («Охрана, безопасность, противопожарная защита»), проходившей в Москве с 4. по 7 апреля сего года, казанской делегацией участников, в состав которой входили и представители РЦБОУ, отмечен, по крайней мере полуторакартный рост объема экспозиции, занятой интегрированными системами безопасности!

Что же касается ИСБ КГТУ им. А.Н.Туполева, то нашим «ноу-хау» является включение в состав ИСБ университета так называемого «виртуального здания», которое подразумевает дополнительный сервер с подключенным к нему лабораторным и экспериментальным оборудованием в виде стендов, макетов, лабораторных установок, и т.п. оборудования, предназначенного для учебных целей и научных исследований. В настоящее время такая учебно-научная лаборатория в университете имеется и создание базового варианта ИСБ запланировано уже в этом году.

Последним аспектом, оказавшим, безусловно, благотворное влияние на положительную динамику развития культуры безопасности в КГТУ им. А.Н.Туполева стало возрождение в 1994 году собственной службы безопасности, состоящей из студентов университета, поддерживающей общественный порядок в учебных зданиях и общежитиях университета. Как и ранее боевая комсомольская дружи-



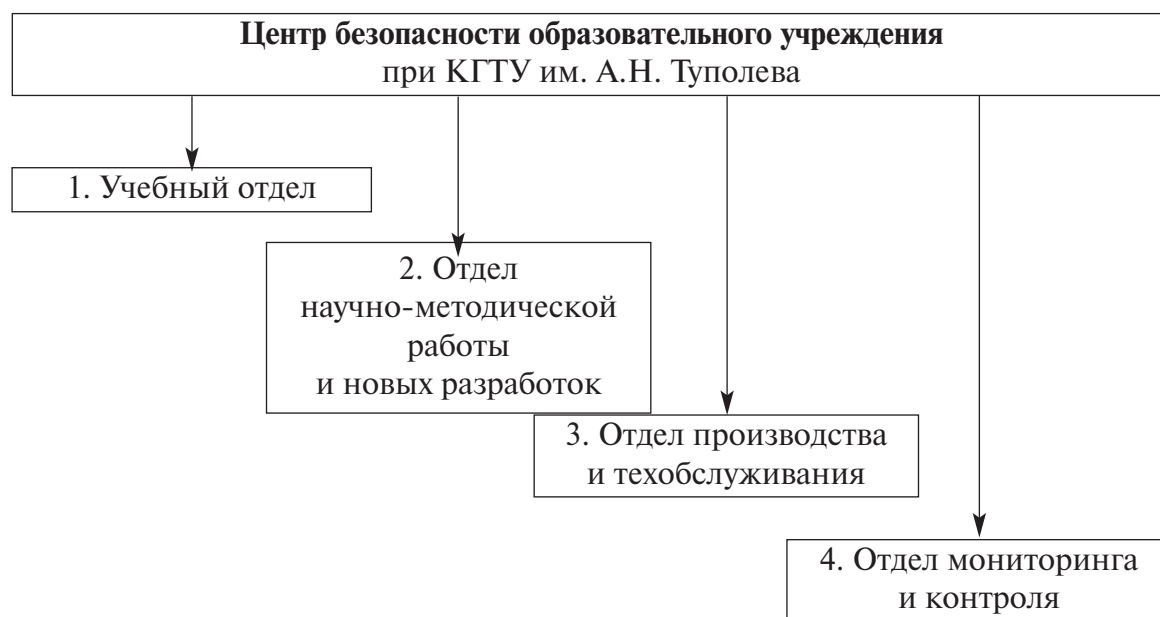


Рис. 4. Структура и направления деятельности РЦБОУ при КГТУ им. А.Н.Туполева

на – БКД КАИ была известна своими традициями сплоченности студентов вокруг идеи сохранения порядка и общественного спокойствия, так и сейчас студенческая служба безопасности университета – ССБУ – одна из лучших в городе Казани.

4. Региональный центр безопасности и его роль в формировании общественной культуры безопасности жизнедеятельности.

Остановимся подробнее на организационных основах деятельности РЦБОУ при КГТУ им. А.Н.Туполева.

Место каждого РЦБОУ в структуре вуза, при котором создан центр, порядок расчетов внутренняя организационная структура и ряд других особенностей функционирования, определяются руководством вуза, однако принципиальные основы деятельности прописаны в типовом положении о региональном центре безопасности образовательного учреждения, а его окончательный вид согласуется с федеральным агентством по образованию. В деятельности РЦБОУ можно выделить четыре основных направления:

- учебная работа;
- научно-методическая работа, создание и внедрение новых разработок;
- производственная работа и техническое обслуживание;
- мониторинг и контроль.

В соответствии с перечисленными направлениями деятельности в структуре РЦБОУ

при КГТУ им. А.Н.Туполева созданы четыре отдела (рис. 3)

Так, в рамках **учебного отдела** запланированы семинары-совещания руководителей ОУ РТ с привлечением МЧС, МВД, ФСБ, электроэнергетиков, экологов, и других специалистов, различные курсы повышения квалификации по безопасности, а также уже проводится обучение по программам профессиональной переподготовки руководящих работников и специалистов и по программам высшего профессионального образования. Кроме того сюда же входят разработка учебных планов по различным формам обучения, программ учебных курсов и отдельных дисциплин.

Направления деятельности **отдела научно-методической работы и новых разработок**:

- Разработка принципов создания новых систем и устройств обеспечения комплексной безопасности;
- Создание макетов и лабораторных установок;
- Научно-методический анализ и обобщение информации по текущему состоянию безопасности;
- Научно-методическое обеспечение подготовки документации по образовательным программам профильной тематики «Комплексная безопасность ОУ».

Деятельность РЦБОУ при КГТУ им. А.Н. Туполева приобрела с января текущего года новый толчок в научном направлении в связи с победой в конкурсном отборе ведомствен-

ной научной программы «Развитие научного потенциала высшей школы (2006–2008 годы)». Благодаря этому в КГТУ им. А.Н.Туполева в рамках научного проекта «Научно-методическое обеспечение подготовки специалистов на основе действующей интегрированной распределенной системы комплексной безопасности образовательного учреждения» начата работа по созданию интегрированной распределенной системы комплексной безопасности университета, о которой упоминалось выше.

Отдел производства и техобслуживания выполняет проектирование систем обеспечения безопасности ОУ, а также — установку, наладку соответствующего оборудования и их техническое обслуживание в дальнейшем. Для этих целей имеется соответствующая лицензия. Данные работы, а также, заключение договоров и поставки оборудования РЦБОУ производит на конкурсной основе в установленном порядке.

В настоящее время в результате установления прямых контактов с Российскими производителями техники для обеспечения безопасности созданы условия, когда РЦБОУ способен оказать помощь образовательным учреждениям Республики Татарстан по налаживанию прямых поставок оборудования — минуя многочисленных посредников, через которых, как правило, работают строительные-монтажные и коммерческие организации данного профиля.

Причем, спектр средств обеспечения безопасности, которые могут быть доступны ОУ благодаря РЦБОУ — весьма широк — от сложных компьютеризированных систем до индивидуальных защитных капюшонов «Феникс», выдерживающих высокую температуру и защищающих органы дыхания от пыли и продуктов горения.

Деятельность отдела мониторинга и контроля состоит в следующем:

- Аудит и мониторинг текущего состояния образовательных учреждений РТ, составление паспорта безопасности каждого образовательного учреждения;
- Участие в проведении конкурсов на поставки оборудования и оснащение ОУ.
- Контроль за соблюдением ТУ проектов;
- Аттестация рабочих мест.

Необходимость выполнения перечисленных видов работ подтверждается словами **министра А.А. Фурсенко /1/:**

«Важнейшая задача — обследование технического состояния зданий, сооружений и инженерных систем образовательных учреждений, их

паспортизация, оценка пожарной, электрической и конструктивной безопасности и разработка рекомендаций по ее повышению до требований существующих норм и правил».

Учитывая нынешнее состояние образовательных учреждений следует отметить, что работу по их обследованию и паспортизации больше откладывать нельзя. В Москве и области многие учреждения образования имеют свой паспорт безопасности образовательного учреждения, а по Республике Татарстан пока нет ни одного такого учреждения.

Специалисты РЦБОУ совместно с ЗАО «Антитеррор» (г.Москва) разработали методику составления паспорта безопасности и готовы ее внедрять для паспортизации ОУ Республики Татарстан.

К числу других разработок РЦБОУ, которые могут оказаться полезными для образовательных учреждений региона, можно отнести:

- учебные программы курсов повышения квалификации представителей ОУ и органов управления образованием;
- типовые проекты оснащения ОУ средствами обеспечения безопасности;
- методические материалы для улучшения состояния безопасности ОУ;
- примерный проект Программы «Обеспечение комплексной безопасности образовательного учреждения».

5. Необходимые мероприятия по реализации задач обеспечения комплексной безопасности образовательных учреждений Республики Татарстан

Суммируя сказанное и основываясь на задачах, поставленных нормативными документами в области безопасности образования и самим временем сформулируем перечень направлений работы по обеспечению комплексной безопасности образовательных учреждений Республики Татарстан и повышению общего уровня общественной культурой защиты от опасностей в нашей Республике.

1. Проведение мониторинга безопасности и разработка паспортов безопасности на основе данных обследования образовательных учреждений РТ.
2. Разработка типовой Программы «Обеспечение комплексной безопасности образовательного учреждения», ее уточнение для каждого ОУ.
3. Организация и проведение обучения, повышения квалификации подготовки, переподготовки и аттестации кадров по



- программе «Комплексная безопасность образовательного учреждения».
4. Проведение аттестации рабочих и учебных мест, сертификации на безопасность ОУ.
 5. Налаживание централизованной системы технического обслуживания средств обеспечения безопасности, существующих в ОУ Республики Татарстан.
 7. Выполнение (по заказу Министерства образования и науки РТ) научных исследований по проблеме комплексной безопасности образовательных учреждений, апробация и внедрение результатов научных исследований.
 8. Выполнение комплекса работ по подготовке проектно-сметной документации

Литература

1. Фурсенко А.А.: «Молодежь любит жизнь, и мы сделаем все, чтобы это было взаимно» // Противопожарный и спасательный сервис – 2005. № 4. – С. 2–3.
2. Щеглов М.Ю. Региональный центр безопасности образовательного учреждения: от организационного оформления к реальным делам // Образование в документах 2006. № 6. – С. 50–55
3. Терроризм и безопасность образовательного учреждения. Сборник материалов I Республиканской конференции. – Казань: ООО «Центр оперативной печати», 2006. – С. 17–26.

БЕЗОПАСНОСТЬ ШКОЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

С увеличением числа транспортных средств, ростом подвижности населения в настоящее время все острее встает вопрос безопасности перевозок пассажиров. На обеспечение безопасности пассажирских перевозок с 90-х годов в Российской Федерации был принят ряд нормативных актов, где, в том числе, были определены понятия и сформированы требования к перевозкам детей, такие как:

- Специальные перевозки детей – регулярные, периодические или разовые организованные перевозки групп (двух и более) детей дошкольного и школьного возраста, осуществляемые автобусами, не относящимися к маршрутным транспортным средствам.
- Регулярные перевозки детей – перевозки, осуществляемые с определенной

и оснащению ОУ техническими средствами обеспечения безопасности.

Данные злободневные мероприятия сегодня вполне реализуемы, и путем объединения совместных усилий соответствующих министерств и ведомств при общем руководстве министерства образования и науки, силами различных подразделений, прежде всего – регионального центра безопасности образовательных учреждений при КГТУ им. А.Н.Туполева (КАИ), общая задача повышения общественной культуры защиты от опасностей и обеспечения безопасности учащихся и учащихся в образовательных учреждениях Республики Татарстан будет решена.

*В.Н. ИЛЬИН,
главный конструктор ГУ «Дирекция «Региональной автоматизированной информационно-управляющей системы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан»*

периодичностью по установленному маршруту с посадкой и высадкой на предусмотренных маршрутом остановках. Данные перевозки должны осуществляться по утвержденным маршрутам.

- Периодические (сезонные) перевозки детей – перевозки, осуществляемые на основании одной заявки несколько раз в год (не менее 2-х раз), как правило, в течение короткого промежутка времени (во время каникул, сборов, сельскохозяйственных работ) по одному и тому же установленному маршруту.
- Разовые перевозки детей – единичные перевозки по маршруту, определяемому заказчиком: юридическим или физическим лицом.



- Массовые перевозки детей – перевозки автомобильной колонной (три и более автобусов), следующих непосредственно друг за другом по одной полосе.

Понятие «школьные перевозки», организация школьных перевозок, обеспечение их безопасности прочно вошло в сознание людей, органов государственной власти и управления различного уровня. Таким образом, обеспечение безопасности перевозок детей стала частью государственной политики.

Перевозка детей автобусами относится к наиболее ответственным видам перевозок, обеспечение безопасности которых в значительной мере зависит от соблюдения требований Правил дорожного движения Российской Федерации, Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов.

Перевозка детей автобусами должна осуществляться в светлое время суток с включенным ближним светом фар. Скорость движения выбирается водителем (а при сопровождении – старшим по его обеспечению) в зависимости от дорожных, метеорологических и других условий, но при этом скорость не должна превышать 60 км/ч.

Об организации школьных перевозок, массовых перевозок детей (в лагеря труда и отдыха и т.д.) уведомляют органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения для принятия мер по усилению надзора за движением на маршруте и решения вопроса о сопровождении колонн автобусов специальными транспортными средствами.

Наиболее массовыми и регулярными, а отсюда и требующими особенно пристального внимания, являются

- подвоз детей в школу и обратно;
- подвоз детей на внеклассные, внешкольные и межрайонные республиканские или российские мероприятия.

Организация подвоза школьников имеет четко выраженную социальную направленность и решает многие проблемы не только учебного процесса, но и всестороннего развития детей и подростков, особенно в сельской местности, делая для них доступными разнообразные услуги дополнительного об-

разования (спортивные школы и школы искусств, обучение по интересам, посещение театров и музеев).

Какой опыт по перевозке школьников накоплен за рубежом?

Школьные автобусы для массовой перевозки детей в школы первыми ввели США и специализированный школьный автобус – изобретение чисто американское. Начиналось все с хозяйственных повозок местных фермеров.

В последующем с развитием транспортных средств при разработке и использовании автобусов для перевозок школьников формировались отдельные требования, учитывающие особенности перевозок детей и обеспечению их безопасности. Желтый цвет американского школьного автобуса стал обязательным для подобного транспорта всего мира – оснащение автобусов голографическими надписями «Дети», хорошо различимыми даже в солнечную погоду, мигающими цветными фонарями. Привычная желто-черная окраска и крупная надпись «SCHOOL BUS» на «лбу» привлекут внимание водителя и заставят его быть более осмотрительным.

Сейчас в США около 480 тысяч школьных автобусов. Принадлежат они частным компаниям, обслуживающим школьные маршруты по контракту с округом. Коммерческие фирмы заинтересованы в исправности техники и профессионализме сотрудников. Да и технические требования к автобусу строже наших: среди них наличие продублированного тормоза, дополнительного аккумулятора, буксирной штанги, запасного выхода, внешней световой сигнализации (специальный проблесковый маячок, работающий при движении автобуса по школьному маршруту) и маркировки (катафоты), откидного освещаемого знака «STOP» для остановок, трапа для инвалидного кресла, ремней безопасности, системы видеонаблюдения. Конструкция автобуса снабжена дополнительными рамами жесткости – автобус не сомнется даже при сильном ударе, а его остекление типа триплекс не вылетит.

Правила дорожного движения дают наивысший приоритет школьным автобусам. Водители других машин должны остановиться не менее чем за 6 метров до ведущего посадку/высадку детей автобуса при движении в попутном направлении и не менее чем за 15 метров – при движении навстречу. По статистике, школьные автобусы в США – самый безопасный вид транспорта. Аварии с их участием, повлекшие жертвы, случаются в сто раз реже, чем с обычным автотранспортом.



В 2004 году Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан было организовано Государственное учреждение «Дирекция «Региональной автоматизированной информационно-управляющей системы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан» (ГУ «Дирекция «АИУС РТ»). Одним из основных направлений деятельности учреждения является применение современных средств вычислительной техники и информационных технологий для контроля и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на территории республики. В рамках реализации этих задач был создан Центр диспетчеризации пассажирских перевозок РТ, проведены большие работы по внедрению автоматизированной системы непрерывного мониторинга и диспетчеризации движения автобусов по маршрутам с использованием средств спутниковой навигации GPS\ГЛОНАСС и средств мобильной связи GSM\GPRS, оснащению пассажирских автобусов бортовыми комплектами навигации.

Особое место в этих работах занимает контроль и обеспечение безопасности школьных перевозок, которым Правительством Республики Татарстан уделяется самое пристальное внимание. На обеспечение школьных перевозок были выделены автобусы, обеспечено финансирование их оснащения бортовыми комплектами навигации, использования и обслуживания.

Регионами наиболее востребованы автобусы вместимостью до 11 и 22 мест. Разработанные требования к школьным автобусам включают в себя около 40 условий, призванных обеспечить детям безопасность и комфорт при перевозке и соответствовать нормам ГОСТа для перевозки детей. Кроме того, учтены интересы инвалидов: в требованиях к школьному транспорту четко указана необходимая ширина прохода и обязательное наличие мест для двух кресел-колясок. Автобусы для перевозки детей окрашены в ярко-желтый цвет, наиболее заметный в дорожных условиях, а специальное устройство не позволяет развивать школьному автобусу скорость выше 60 км/ч. При заказе техники также учитываются климатические особенности регионов.

В 2006 году Министерство образования и науки РФ проанализировало потребность образовательных учреждений субъектов Российской Федерации в школьных автобусах и сформировало соответствующую базу данных. Объем федеральных поставок автобусов в каждый регион определялся в зависимости от количества учащихся сельских школ и от уровня бюд-

жетной обеспеченности. Уточнять потребность регионов в автобусах планируется ежегодно.

В 2008 году спутниковой системой мониторинга транспортных средств в республике обоборудованы 269 школьных автобусов, поступивших в рамках приоритетного национального проекта «Образование», что составило 100% всего парка школьных автобусов Республики Татарстан.

Школьные автобусы, подключенные к системе мониторинга, осуществляют перевозки школьников в сельской местности по 349 маршрутам, общей протяженностью более 5 тысяч километров. Они охватывают 706 населенных пунктов Республики Татарстан, ежедневно под наблюдением в системе мониторинга перевозится более 7,5 тысяч школьников, проживающих в сельской местности.

Наблюдение за движением автобусов в режиме реального времени приносит неоценимую реальную пользу в деле обеспечения безопасности доставки детей от места жительства к месту учебы и обратно, а также при посещениях ими внешкольных мероприятий.

Так, 1 февраля 2009 года в результате оперативных действий сотрудников диспетчерской службы на замену технически неисправного автобуса Чистопольского отдела образования был отправлен другой автобус, а 17 февраля с.г. неисправному автобусу Тюлячинского отдела образования оказана техническая помощь.

Основными функциями системы мониторинга транспортных Центра управления перевозками средств являются:

- отображение транспортных средств на электронной карте в реальном времени
- автоматическое отображение превышения заданного скоростного режима
- обеспечение коммуникации «водитель-диспетчер»
- просмотр истории движения, проигрывание движения ТС
- визуальный контроль прохождения контрольных точек

В результате внедрения Системы появилась возможность получать достоверную информацию:

- о точном местонахождении школьного автобуса
- о скорости движения Школьного Автобуса
- о соответствии движения расписанию и маршруту
- сотрудники диспетчерского центра в оперативном режиме имеют возможность связи с подвижным объектом, при по-



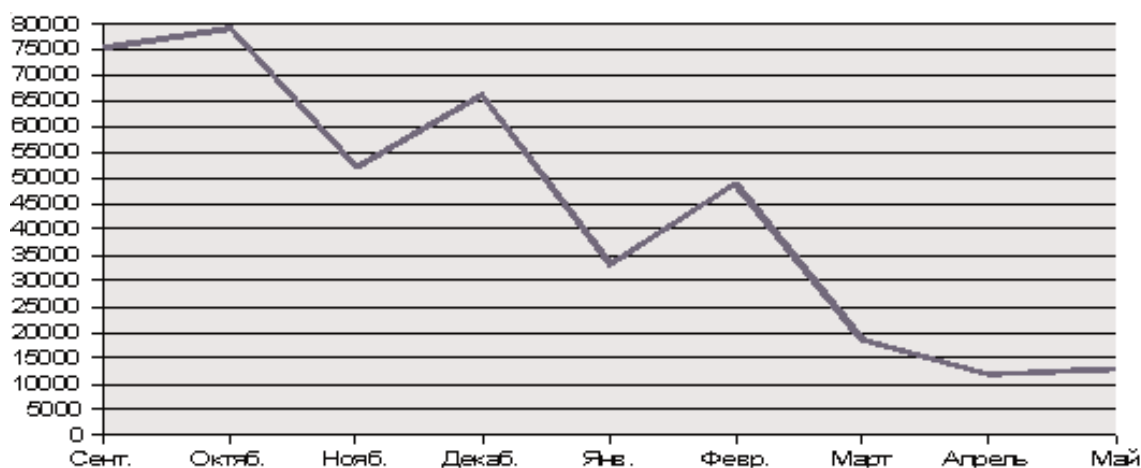


Рис. 1. Тенденция снижения скоростных нарушений школьными автобусами

следних штормовых случаях в республике информация оперативно доводилась до водителей (доводится информация о закрытиях дорог, о снежных заносах на дорогах, о нарушении скоростного режима, отклонения от расписания, маршрута)

Вся информация о пробеге, о количестве эксплуатационных часов, о количестве скоростных нарушений, обрабатывается диспетчерами с последующей передачей информации в:

- Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан;
- Министерство образования и науки Республики Татарстан;
- УГИБДД МВД по Республике Татарстан;
- Районное отделение народного образования.

С момента подключения школьных автобусов к системе спутниковой навигации Центру удалось:

- значительно снизить количество скоростных нарушений;
- контролировать ежедневное соблюдение маршрутов и расписаний, что дает уверенность родителям, о благополучном и своевременном прибытии детей в школу, а так же домой;
- обеспечить повышенную безопасность школьных перевозок;
- сотрудники диспетчерской службы круглосуточно осуществляют контроль ТС, чем обеспечивают водителя чувством уверенности в трудной ситуации на дороге.

Школьные перевозки должны стать безопаснее.

Две аварии со школьными автобусами, произошедшие в Уральском федеральном округе, заставили специалистов задуматься о качестве перевозок школьников, организуемых

в рамках федеральной программы «Школьный автобус».

24 января в Пышминском районе Свердловской области водитель школьного автобуса не предоставил право преимущественного проезда автомашине ВАЗ-2199. В результате легковой автомобиль врезался в автобус, который от удара перевернулся, его стекла разбились. Погиб 17-летний подросток, вылетев через окно автобуса, 15 человек получили различные травмы. Водителю школьного автобуса грозит до семи лет лишения свободы. 28 января произошла авария в Екатеринбурге: школьный автобус столкнулся с маршруткой «Газель», врезавшись в колонну, шедшую в сопровождении патрульных автомобилей. После удара об автобус маршрутка отлетела на тротуар, где сбила пешехода.

Причина этих аварий была одинаковой – несоблюдение прав приоритета. Однако, специалисты журнала «Эксперт-Урал» отмечают, что причин гораздо больше – это качество самих школьных автобусов, недостаточная подготовка ответственных за перевозку, несовершенство нормативов, регламентирующих перевозку детей.

Во многих местах детей перевозят частично переоборудованные автобусы, например, на них ставят ремни безопасности. Автобусы, поставляемые, например, в УФО, – КАВЗ – соответствуют госстандартам, в том числе по требованиям травмобезопасности. Они оборудованы ремнями безопасности, устройствами ограничения скорости (не более 60 км/час), дополнительными тормозными системами, имеют кнопку громкой связи, соблюдены расстояния между сидениями и величина форточек в окнах. Но эти требования едины для всех типов автобусов.



МЕДИЦИНСКИЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

МЕДИЦИНСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

*И.В. ИСАЕВА,
заместитель директора ГУЗ
«Республиканский центр медицины катастроф
Министерства здравоохранения РТ»*

В последнее десятилетие в Республике Татарстан, как и в Российской Федерации в целом, проблема смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Россия занимает первое место в мире по аварийности на дорогах. Во время аварий 40% пострадавших уходят из жизни, так и не дождавшись первой медицинской помощи, а 60% – в процессе непрофессиональной транспортировки. Общая смертность среди пораженных в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в 12 раз выше, чем среди лиц, получивших травму при других несчастных случаях. Как правило, пострадавшие в ДТП в 6 раз чаще становятся инвалидами и в 7 раз чаще нуждаются в госпитализации.

По официальным данным Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан (УГИБДД МВД по РТ), за 2008 год в республике произошло 5958 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 713 человек, а 7619 человек получили ранения. Из них 388 ДТП произошло, но вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения (66 человек погибли, 621 – получили ранения), 615 – с участием детей (37 детей погибли, 636 – получили ранения).

Травматизм постоянно растет во всем мире и является одной из важнейших медико-социальных проблем. Тяжелые механические травмы занимают третье – место среди причин смертности населения земного шара и первое

место среди лиц моложе 45 лет, в том числе и среди детей. Кроме высокого уровня летальности и инвалидности, травма при ДТП сопровождается длительной временной нетрудоспособностью.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение числа ДТП, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Причем, по данным УГИБДД МВД по РТ, тяжесть последствий на федеральных автомобильных дорогах в 3 раза выше, чем в городах.

Основной задачей учреждений здравоохранения является оказание своевременной и качественной медицинской помощи пострадавшим.

В 2008 году показатель своевременности скорой медицинской помощи (С.ДП) составил 96,6%, что идентично показателю 2007 года (в 2006 г. – 95,7%). В связи с повышением профессионального уровня диспетчерской службы скорой помощи ежегодно уменьшается количество безрезультатных вызовов: за последние 3 года в среднем на 3,5%.

В 2008 году бригады СМП выполнили 6301 выезд на ДТП (в 2006 г. – 6966, 2007 г. – 7308), была оказана медицинская помощь 7592 пострадавшим (в 2006 г. – 8756, 2007 г. – 9495 пострадавшим). Несмотря на снижение количества ДТП и пострадавших в них, число погибших (только при вызове СМП) составило в 2008 году 437 человек (5,4%), против 424 в 2007 году (4,3%), что свидетельствует об утяжелении травм, полученных при ДТП.

Учитывая современные тенденции, проводится целенаправленная работа по повышению эффективности функционирования службы экстренной медицинской помощи. В 2008 году на станции скорой медицинской помощи г. Казани количество круглосуточно



функционирующих бригад увеличено до 80, введена система передачи электрокардиограммы по телефону «ТелеАльтон», произведен капитальный ремонт подстанции № 8 в соответствии с нормативными требованиями. Также с прошлого года в новом административном здании функционирует Центральная станция скорой медицинской помощи г. Набережные Челны.

В муниципальных районах республики реализуются мероприятия по увеличению обеспеченности телефонными вводами «03», коммутируемой телефонной связью, автоматизированными системами управления бригадами СМП, что значительно увеличит скорость прохождения информации в оперативные службы, приемные отделения стационаров и соответственно улучшит показатели работы.

В последние годы в структуре погибших и, прежде всего, на федеральных трассах республики более чем две трети составляют лица, получившие травмы, захватывающие несколько областей тела, то есть с сочетанной травмой. Поэтому при разработке комплекса мер по снижению смертности особое внимание уделяется именно этой группе пострадавших.

В целях реализации мероприятий совершенствования системы оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим в ДТП на территории Российской Федерации в республике предполагается создание травмоцентров, функционально – отличающихся от общепризнанных стационаров. Принципиальное отличие от общехирургических и травматологических стационаров – организация работы в таких центрах противошоковых операционных с круглосуточной дежурной службой, осуществляющей свою деятельность непосредственно в приемном покое. Везти пострадавших с сочетанной травмой в ближайшую больницу, не имеющую противошоковой операционной, бессмысленно.

Формировать травмоцентр целесообразно на базе крупного многопрофильного круглосуточно дежурящего стационара. При определении зоны ответственности конкретного травмоцентра на трассе не следует учитывать административно-территориальное деление. Он должен работать по принципу максимальной приближенности к месту ДТП.

Возможно создание и развитие трассовой службы Республики Татарстан, как структуры,

обеспечивающей своевременность, доступность и эффективность оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП. При этом трассовая служба должна быть представлена трассовыми пунктами с фельдшерскими бригадами на федеральных и республиканских автодорогах с высоким коэффициентом аварийности. В целях оптимального функционирования и четкого взаимодействия трассовые пункты могут стать неотъемлемой частью службы скорой медицинской помощи муниципальных образований, по территории которых проходят трассы.

Ранее начало оказания помощи является определяющим и основной упор должен быть направлен на более быстрое выполнение самых простейших мероприятий первой помощи и реанимации. Министерством здравоохранения Республики Татарстан совместно с Республиканским центром медицины катастроф ведется работа в части организации учебной деятельности по оказанию первой медицинской помощи для преподавателей автошкол и сотрудников экстренных служб, участвующих в ликвидации ДТП с заинтересованными министерствами и ведомствами.

В целях дальнейшего совершенствования оказания экстренной медицинской помощи на территории республики в 2009 году будет проведено укрепление существующих близлежащих медицинских учреждений санитарным транспортом, современным лечебно-диагностическим оборудованием и квалифицированными медицинскими кадрами. В настоящее время ведется подготовка нормативных документов по закреплению зон ответственности за муниципалитетами республики, независимо от границ административных территорий для обеспечения оптимального времени прибытия бригад скорой медицинской помощи к месту ДТП.

В целом по Российской Федерации в комплексные мероприятия до 2013 года будут поэтапно вовлечены службы экстренной и скорой медицинской помощи во всех регионах. Предусмотрено внедрение стандартов, организационных и лечебных технологий оказания медицинской помощи пострадавшим в результате автодорожной травмы. Республика Татарстан – в числе первых субъектов России, задействованных в комплексных мероприятиях.



ПРОГНОСТИЧЕСКИЕ (АНТИЦИПАЦИОННЫЕ) СПОСОБНОСТИ ДЕТЕЙ И ПОДРОСТКОВ И ИХ РОЛЬ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ДОРОЖНОГО ТРАВМАТИЗМА

*В.Д. МЕНДЕЛЕВИЧ,
д.м.н., профессор,
зав. кафедрой медицинской и общей психологии
КГМУ;
Д.М. МЕНДЕЛЕВИЧ,
д.м.н., профессор,
зав. кафедрой психиатрии*

В условиях повышенного риска дорожно-транспортных происшествий с участием детей как равноправных участников процесса возрастает роль способностей людей прогнозировать изменяющуюся дорожную ситуацию. Известно, что одним из необходимых профессионально важных качеств является способность к постоянному прогнозированию дорожной обстановки. (Стрельченко А.Б., 2002). То есть от того, насколько точными и адекватными окажутся прогностические способности водителя зависит безопасность движения. С другой стороны, не менее важным представляется развитие прогностических способностей пешеходов (в частности, детей и подростков), предвосхищение ими движения транспорта, их способность действовать с временным и пространственным упреждением.

При прогнозировании развития дорожной обстановки, воспринимая стимулы, действующие в настоящем, используя накопленный в прошлом опыт, участник дорожного движения должен мысленно приводить в движение все элементы этой обстановки, анализировать результаты предполагаемых действий водителей и вырабатывать новое суждение о своих наиболее целесообразных действиях. Антиципационные (прогностические) способности позволяют предвидеть изменение дорожной обстановки и с помощью целенаправленных действий предупредить возникновение опасных ситуаций.

Антиципация – способность действовать, принимать те или иные решения с определенным пространственно-временным упреждением в отношении ожидаемых будущих событий. (Ломов Б.Ф., 1980) Антиципация имеет универсальное значение для всех видов человеческой деятельности. В начале любой деятельности у человека имеется мысленная модель (в форме представления) тех или иных ожидаемых результатов.

Понятие «антиципации» включает три момента, из которых вытекают функции антиципации:

1. Предвосхищение, предвидение, то есть ожидание тех или иных событий. В этом проявляется познавательная, когнитив-

ная функция антиципации, которая связывает ее с мышлением, как «забегающей вперед работой мозга».

2. Готовность к встрече с этими событиями, подготовка, преднастройка к ним своими действиями, движениями в своей деятельности.
3. Любое общение, взаимодействие возможно между людьми благодаря готовности подчиняться социальным нормам, способности мгновенно узнавать эмоциональные состояния других людей. Все это проявление коммуникативной функции антиципации.

Таким образом, антиципация проявляется в способности человека прогнозировать, предвидеть, подготовиться к ним. Выявлено, что способность к прогнозированию является одним из показателей нормального умственного развития детей младшего школьного возраста (Переслени А.А., Рожнова Л.И., Астапов В.М., 1994).

Особой разновидностью прогнозирования является хроноритмологическая и пространственная составляющая антиципации. Развитие прогностической способности в данной области позволяет человеку с временно-пространственным упреждением реагировать на меняющуюся ситуацию. Классическим вариантом является прогнозирование изменения движений транспорта.

Таким образом, способность к прогнозированию является одним из компонентов психологически здоровой личности, позволяющей снизить риск неожиданного для нее изменения ситуации, в частности в условиях дорожной обстановки. Кроме того, прогностическая способность позволяет человеку предсказать быстроту и длительность совершения им самими тех или иных действий. Например, удастся ли ему своевременно перейти дорогу перед движущимся транспортом.

Развитие антиципационных способностей детей (дошкольников и школьников) является одной из сторон формирования психологически адаптированной личности.

Программа «Развитие антиципационных способностей детей и подростков», разработа-



тываемая нами, имеет целью развитие антиципационной состоятельности (прогностической компетентности) детей и подростков и снижению риска их поведения в дорожно-транспортных условиях. Задачей является разработка методики (антиципационного тренинга) позволяющей детям и подросткам выработать эффективные навыки предвосхищения и упреждения ситуаций, связанных с дорожным движением. Внедрение программы позволит уменьшить количество неадекватных действий детей и подростков в условиях дорожного движения.

Сама система воспитания, обучения ребенка должна быть построена по принципу предвосхищения развития его психики с учетом «зоны ближайшего развития» (Выготский Л.С., 1997), необходимости формирования у ребенка еще отсутствующих психических возможностей (Давыдов В.В., 1992). В этом смысле крайне важно обратить внимание на универсальность антиципационных механизмов, о том, что несостоятельность данных механизмов может лежать в основе двигательных расстройств у детей, моторной неловкости, что косвенно влияет на безопасность поведения ребенка как пешехода. О родстве механизмов двигательных и эмоциональных расстройств указывает В.А. Морронгиелло, Р.Т. Росса (1989). Представляет интерес замечание Бернштейна Н.А. (1991) о том, что двигательная неловкость «интеллектуальна». Он указывает на трудность проведения четкой грани между двигательной неловкостью и неловкостью в психологическом смысле («умственной ненаходчивостью»). И в том и в другом случае очевидна несостоятельность механизмов антиципации.

Методологические принципы программы развития антиципационных способностей детей и подростков включают следующее:

1. Сознательность. Дети и подростки должны осознанно подходить к развитию своих прогностических способностей. В этом случае воспитательные воздействия могут перейти в самовоспитание.
2. Комплексность. Развитие антиципационных способностей происходит в связке с другими психическими процессами (мышление, память, внимание), эмоциями, нравственными установками.
3. Системность. Занятия должны быть систематическими и связанными с другими воспитательными мероприятиями.
4. Сотрудничество. Развитие антиципационной состоятельности происходит в семье

и более широком социуме, то есть в школе, в процессе общения с учителями.

Основополагающими техниками развития антиципационных (прогностических) способностей детей и подростков являются: а) моделирование процессов вероятностного прогнозирования в условиях проведения психологических и психофизиологических методик; б) тренинг навыков прогнозирования с использованием тех же методик. Методики используются как при индивидуальных, так и при групповых занятиях (тренингах).

На первом этапе каждому испытуемому ребенку проводят обследование его прогностических способностей с использованием батареи тестовых методик. На втором этапе с детьми, показатели антиципационных способностей которых существенно снижены, проводят углубленное индивидуальное консультирование и тренинг. Затем этих детей включают в группу с детьми, показатели которых по прогностической компетентности лучше.

Развитие антиципационных (прогностических) способностей происходит в двух формах: консультативной и тренинговой. Первая в соответствии с общепринятыми принципами психологического консультирования включает в себя информирование ребенка о его прогностических способностях, их специфике, анализе разнообразных вариантов поведения людей в сходных житейских ситуациях. Целью консультирования становится формирование у ребенка многовариантного осмысления действительности и возможностей собственных действий, поступков и реакций. Тренинговая форма включает в себя формирование навыков антиципирующего совладания с ситуациями в условиях игры или тестирования.

Учитывая тот факт, что антиципационная состоятельность (прогностическая компетентность) включает в себя 3 составляющие (В.Д. Менделевич, 2001) — личностно-ситуативную, пространственную и временную (хроноритмологическую), связанных между собой сущностно — развитие данного вида способностей включает все три составляющие. Для развития личностно-ситуативной составляющей антиципационной состоятельности используются следующие методики:

- тест антиципационной состоятельности (прогностической компетентности) ТАС (ПК) В.Д. Менделевича;
- модифицированный тест фрустрационной толерантности Розенцвейга;



- тест «угадайка» Л.И.Переслени (для детей младшего возраста);
- тест на непреднамеренное запоминание Б.Ф.Ломова
- тесты «рулетка» Г.Е.Журавлева и М.А.Цискаридзе

Для развития пространственной составляющей антиципационной состоятельности используются модифицированный тест РДО (реакции на движущийся объект) и пальчиковый тренинг по М.С.Рузиной. Для формирования

временной (хроноритмологической) составляющей рекомендовано использовать тест на отмеривание времени А.С.Дмитриева и З.В.Войтюковой и РДО.

Таким образом, можно утверждать, что развитие антиципационных (прогностических) способностей детей и подростков способно повлиять на адекватность их поведения в условиях дорожно-транспортной обстановки и снизить риск ДТП и травматизма.

АНАЛИЗ СМЕРТНОСТИ ДЕТСКОГО НАСЕЛЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН ОТ ТРАВМ И ДРУГИХ ВНЕШНИХ ПРИЧИН

А.М. ХРОМОВА,
к.м.н., зав. судебно-гистологическим отделением ГУЗ «Республиканское бюро судебно-медицинской экспертизы», г. Казань;
Е.Г. ЧЕРНОВА,
врач-статистик ГУЗ «Республиканский медицинский информационно-аналитический центр» (РМИАЦ), г. Казань;
И.И. ШАЙХУТДИНОВ,
к.м.н., зам. директора по науке ГУ Научно-исследовательский центр Татарстана «Восстановительная травматология и ортопедия», г. Казань
судебно-медицинской экспертизы», Казань

Смертность является одним из основных показателей, характеризующих здоровье населения.

Официальные статистические данные дают возможность оценить уровень показателя смертности, выявить место травм среди других причин смертности и определить тенденции динамики этого показателя.

Несмотря на положительную динамику смертности от травм детей в возрасте 0–14 лет, ее уровень остается высоким.

Проведенный нами анализ статистических данных в Республике Татарстан (РТ) показал, что среди всех причин смерти детей в возрасте до 14 лет травмы занимают второе место. Каждый четвертый (25,9%) ребенок, умерший в этом возрасте, погиб от травм, отравлений и других воздействий внешних причин (согласно МКБ-10 классы XIX «Травмы, отравления и другие последствия воздействия внешних причин» (S00 – T98) и XX «Внешние причины заболеваемости и смертности» (V01-Y98)). У мальчиков удельный вес травм выше, чем у девочек, в отдельные годы он составлял 30–33,6%, в то время как у девочек не превышал 19,4% (табл. 1).

Социальная значимость исследуемого явления еще более наглядна при анализе показателя частоты летальных исходов. При этом становится очевидным, что величина показателя зависит от демографического состава пострадавших. Так, в 2005 г. смертность от травм детей в возрасте до 14 лет была в 3 раза ниже, чем у подростков (15–19 лет) и в 14 раз ниже, чем у лиц в возрасте 50–59 лет. Смертность мальчиков в два раза выше, чем девочек (табл. 2).

Таблица 1
Удельный вес травм среди всех причин смерти детей РТ (%)

Годы	Удельный вес травм среди всех причин смерти детей 0–14 лет		
	Всего	Мальчики	Девочки
2000	23,4	26,1	19,4
2001	25,0	30,0	16,7
2002	25,0	30,0	16,7
2003	20,7	22,6	18,0
2004	27,5	33,6	17,6
2005	23,1	25,5	19,1
2006	25,9	29,5	21,2

Таблица 2

Тенденции динамики смертности детского населения Республики Татарстан от травм, отравлений и других воздействий внешних причин (на 100000 жителей в возрасте от 0 до 14 лет)

Годы	Всего		Мальчики		Девочки	
	показатели		показатели		показатели	
	обыч-ные	вы-рав-нен-ные	обыч-ные	вы-рав-нен-ные	обыч-ные	вы-рав-нен-ные
2000	26,6	26,4	35,0	36,7	17,8	16,05
2001	25,7	25,8	37,6	35,5	13,2	16,10
2002	21,8	25,2	27,4	34,3	18,9	16,15
2003	28,7	24,6	42,5	33,1	14,3	16,2
2004	25,7	24,0	34,4	31,9	16,5	16,25
2005	20,8	23,4	24,1	30,7	16,6	16,30
2006	23,2	22,8	30,5	29,5	15,9	16,35

Анализируя динамику смертности от травм, мы установили, что за период с 1995 по 2006 гг. она снизилась на 27% (у девочек – на 35%, у мальчиков – на 21%). Однако это снижение происходило волнообразно: в одни годы показатель снижался, в другие повышался. Для того, чтобы определить тенденции динамики смертности от травм детского населения в РТ, мы провели выравнивание показателя за 2000–2006 гг. статистическим методом наименьших квадратов (табл. 2).

Оказалось, что показатель смертности имеет тенденцию к снижению: в целом на 0,6 случаев на 100 000 детей в год (у мальчиков – на 1,2 случая, у девочек – на 0,05). Однако ввиду небольшой величины этого снижения, в целом и у девочек можно говорить скорее о стабилизации показателя.

При значительной общности тенденций и факторов, определяющих уровни и динамику смертности, имеются и существенные региональные различия, которые требуют глубокого анализа и оценки.

Анализируя статистические данные, можно установить, что на величину показателя смертности влияют не только такие демографические факторы как пол и возраст, но и тип расселения населения (табл. 3).

Смертность от травм детей в сельских населенных пунктах в 1,5–1,2 раза выше, чем в городских поселениях. Различия показателей статистически достоверны, во всех случаях парных сравнений $t > 3$.

Таблица 3

Тенденции динамики смертности детского населения Республики Татарстан от травм, отравлений и других воздействий внешних причин (на 100000 жителей в возрасте от 0 до 14 лет)

Годы	Всего		Город		Село	
	показатели		показатели		показатели	
	обыч-ные	вы-рав-нен-ные	обыч-ные	вы-рав-нен-ные	обыч-ные	вы-рав-нен-ные
2000	26,6	26,4	22,8	21,1	30,0	28,8
2001	25,7	25,8	18,0	20,9	26,4	28,0
2002	21,8	25,2	18,9	20,7	23,7	27,2
2003	28,7	24,6	25,4	20,5	34,5	26,6
2004	25,7	24,0	20,4	20,3	25,8	25,8
2005	20,8	23,4	16,6	20,1	19,6	25,0
2006	23,2	22,8	21,2	19,9	26,2	24,2

Анализируя тенденции динамики смертности детей от травм, можно говорить о стабилизации показателя, однако при этом темп снижения смертности сельского населения (на 0,8⁰/000) выше, чем городского (на 0,2⁰/000).

Нами установлены значительные различия в уровне смертности мальчиков и девочек, проживающих в поселениях разного типа (см. табл. 4).

Смертность сельских мальчиков и девочек в 2,5–1,5 раза выше, чем городских, однако в 2003 и 2006 гг. смертность девочек в городе была выше, чем в селе.

В структуре всех причин смертности удельный вес травм значительно выше у сельских жителей, где он составил от 26,9% до 35,2%, по сравнению с городскими с колебаниями показателя от 17,8% до 25,4% (см. табл. 5).

В Международной классификации болезней 10 пересмотра содержится обширный перечень внешних причин заболеваемости и смертности (V01-Y98).

Травмы головы отмечены у 14,3%, травмы шеи – у 0,8%, травмы внутренних органов – 1,6%, последствия попадания инородных тел – 63%, неблагоприятные реакции – 19%, ожоги – 2,4%, остальные травмы составили 55,6%. У детей в возрасте до 4 лет был значительно выше (14,5%) удельный вес умерших вследствие попадания инородных тел и от неблагоприятных реакций на вещества (23,6%). У 10–14-летних преобладали травмы головы (22,2%) и прочие травмы (61,1%).



Таблица 4

Показатели смертности от травм детей разного пола
(на 100000 жителей каждого пола)

Годы	Мальчики		Девочки	
	город	село	город	село
2000	30,0	47,7	15,4	23,9
2001	26,4	65,3	9,3	22,8
2002	23,7	36,5	13,9	20,7
2003	34,5	61,7	15,8	10,5
2004	25,8	55,5	14,6	21,1
2005	19,6	35,1	13,5	24,1
2006	26,2	41,2	15,9	14,4

Таблица 5

Удельный вес травм
среди всех причин смерти детей РТ (%)

Годы	Удельный вес травм среди всех причин смерти детей 0–14 лет		
	В среднем	Город	Село
2000	23,4	21,5	27,1
2001	25,0	19,4	35,2
2002	25,0	17,8	24,6
2003	20,7	25,3	32,1
2004	27,5	19,2	31,5
2005	23,1	21,0	32,1
2006	25,9	25,4	26,9

Для организации профилактики смертельных исходов важно знать структуру причин травм, повлекших летальный исход. Из общего числа погибших детей 17,5% пострадали при дорожно-транспортных происшествиях, что свидетельствует о недостаточном наблюдении за детьми. Об этом же свидетельствуют данные о числе погибших в результате утопления – 16,7% и удушения – 15,1%. На долю смертей при случайных падениях пришлось 8,7%, из-за повреждающего действия электрического тока – 4%. Каждый седьмой ребенок (13,3%) погиб из-за несчастных случаев с огнем, 5,3% – вследствие случайных отравлений, 8% – в результате убийств и самоубийств, 11,4% составили остальные несчаст-

ные случаи. У детей младшего возраста до 4 лет – дорожно-транспортные происшествия послужили причиной смертельных травм в 9% случаев, у детей 5–9 лет – в 17,1%, а у детей 10–14 лет – в 30,6%. Случайные удушения послужили причиной смерти у 30,9% детей до 4-летнего возраста и лишь у 2,8% детей старше 10 лет. У 5–9-летних детей отмечен самый высокий удельный вес утонувших – 31,4%.

Представленный анализ статистических данных свидетельствует о необходимости проведения углубленных исследований как медицинских, так и социальных факторов риска возникновения смертельных исходов травм для разработки дифференцированных рекомендаций по их снижению.

ПЕДАГОГИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ

ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ ПАРАДИГМА – ТРАНСПОРТНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ – ПРОБЛЕМА XXI ВЕКА

*Р.Ш. АХМАДИЕВА,
к.п.н., доцент,
директор ГУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности детей»*

Термин «парадигма» в последнее время встречается все чаще в научном обороте. Парадигма (греч. *paradeigma* – пример, образец), понятие, используемое в философии для характеристики взаимоотношений духовного и реального мира. Каждая эпоха обладает особой картиной мира и человека в нем в зависимости от общемировоззренческих представлений о природе, о причинно-следственных связях явлений и вещей, о человеке, его существенных способностях, ценностных отношениях к Богу, миру, социуму, самому себе и другим. Согласно Шеллингу и Гегелю, духовный, идеальный прообраз (Платон) определяет принципы упорядочения и рациональной организации природных тел. Понятие «парадигма» в философии науки введено позитивистом Г. Бергманом и широко распространено американским физиком Т. Куном для обозначения ведущих представителей и методов получения новых данных в период экстенсивного развития знания. Общая философия образования использует это понятие для обозначения культурно-исторических типов педагогического мышления и практики.

Известно, что парадигма – наиболее общие принципы понимания и интерпретации объекта исследования, принятые в определенном сообществе. Вникая в суть дефиниций, сталкиваешься с различным токованием, рассматриваемого понятия. В одном случае авторы дают классическое определение парадигмы как модели научной деятельности (построения и обоснования научного знания), совокупности норм, критериев, стандартов исследования. Другие, отталкиваясь от педагогической сущности рассматриваемого понятия, предлагают другие толкования. В некоторых случаях, под парадигмой понимают модель, используемую для решения не только исследовательских, но и образовательно-воспитательных задач. Здесь понятие используется как основание, идея, подход к проектированию образовательных систем, другие рассматривают как ба-

зовую основу для выбора стратегия образования. Как отмечает Н.А. Лызь, «подавляющая часть имплицитно представленного в научно-педагогических работах понимания парадигмы относится именно к этой группе. За распространенными утверждениями о полипарадигмальности педагогической реальности или о смене парадигмы также, как правило, стоят представления об образовательной, а не о научной парадигме» [См.: Взгляд на парадигмы изменения в педагогике // Педагогика, 2005, № 8, с. 16]. Действительно, в педагогических трудах понятие парадигмы соотносится не только с наукой и научной деятельностью, но и образованием. Налицо привнесение нового смысла в классические представления о парадигме, причем нельзя не отметить устойчивого тяготения именно к практической плоскости решения вопросов образования.

Любая парадигма образования в своем развитии проходит несколько этапов: становления, завершенности и, наконец, статики, когда она становится косной и препятствует дальнейшему развитию. Тем временем в недрах старой парадигмы рождаются новые идеи и принципы, тенденции, происходит переосмысление понятий, их взаимосвязей, формируется новая концепция парадигмы образования. В основу современных концепций различных вариантов парадигмы образования положены идеи гуманизации, демократизации, социальной ответственности личности за судьбы развития цивилизации.

Следует согласиться с утверждением Н.Л. Коршуновой [Педагогика, 2006, № 8 – С. 11–20], что есть необходимость единой методологической однозначной общенаучной трактовки понятия «парадигма». Во-первых, термины «парадигма» и «методология» не являются синонимами. Во-вторых, с позиций истории науки, более широким выступает понятие «парадигма», поскольку она связывается с периодами революционных изменений в науке, провозглашающими новыми



методологическими установками. «С позиций онтологии конкретной науки, более общим является понятие методологии, которая может бесконфликтно содержать в себе черты уходящих и нарождающихся парадигм» [см. там же, с. 19].

Парадигма транспортного образования характеризует исходную концептуальную схему, модель постановки проблемы в области транспортного образования детей и взрослых и путей их решения, методов исследования. Парадигма транспортного образования, в эпоху глобальной автомобилизации, имеет конкретно-историческую специфику. Представления о ребенке, о возможностях, целях и задачах транспортного образования, об учителе и основных характеристиках безопасности личности в транспортной среде – весь этот комплекс идей очерчивает парадигму транспортного образования и непосредственно отражает общую картину транспортной среды, свойственную эпохе глобальной автомобилизации.

Парадигму транспортного образования нельзя «разработать», что никакая парадигма не может быть «внедрена», не может распространяться декларативным способом (Н.Л. Коршунова). С этих позиций с полным основанием можно утверждать, что принцип парадигмальности транспортного образования взрослых и детей несет в себе основу методологических норм и правил безопасного поведения людей на улицах и дорогах. Осмысление новых требований с позиций системы ценностей, ориентированных на жизнь человека и создания условий его безопасности, требует по новому взглянуть на педагогический процесс, его основные категории: цель, содержание, формы, методы транспортного образования, воспитания и развития подрастающего поколения в условиях глобальной автомобилизации.

В основу современной концепции парадигмы транспортного образования положены идеи гуманизации, демократизации, культуры поведения человека в роли пешехода, пассажира, водителя, социальной ответственности личности за безопасность дорожного движения.

Самая большая трудность оценки качества транспортного образования в том, что многие результаты можно определить только через какое-то время (скажем, после окончания школы), а корректировать работу с детьми нужно сейчас, сегодня, не дожидаясь, пока молодежь не станет участником дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Это объективная закономерность. И все же можно оценить качество

транспортного образования на каждом управленческом этапе по таким пяти группам показателей: оптимальность проекта, процесса; текущие, конечные и отдаленные результаты образования (М.М. Поташник).

1-я группа – показатели оптимальности проекта. Допустим, школа разработала программу развития автошколы (или исследовательский проект). Качество документа мы можем оценить и откорректировать, используя такие критерии-требования: актуальность, прогностичность, рациональность, целостность, контролируемость, чувствительность к сбоям и др. (Подробнее об этом см.: Управление развитием школы / Под ред. М.М. Поташника и В.С. Лазарева. М., 1995. С. 193-194).

2-я группа – показатели оптимальности процесса. Субъект управления оценивает то, что он делает, сравнивая с тем, что намечено в проекте транспортного образования, в плане, в модели; отслеживает исполнение намеченного по времени, достаточность материально-технических ресурсов. На этом этапе, наряду с управлением по целям, эффективным может стать и управление по отклонениям (нарушениям ПДД при выполнении роли пешехода, пассажира, водителя), корректирующее действия, помогающее избежать повторения отклонений в транспортном развитии, образовании, воспитании.

3-я группа – показатели оптимальности текущих результатов (они тоже часть процесса). Чтобы получить определенный результат по обучению детей, например, ПДД, нужно достигать соответствующих результатов и в каждом классе на предыдущих ступенях образования. Эта группа показателей включает текущую успеваемость, уровень воспитанности, креативности, отсутствие случаев попадания в дорожно-транспортные происшествия (ДТП), состояние здоровья. Можно учитывать также поощрения, наказания, награды школьников на конкурсах «Безопасное колесо», знатоков ПДД. На этом этапе особое значение приобретает мониторинг результатов транспортного образования.

4-я группа – конечные результаты для каждого уровня управления. Если это школа, то оцениваются все параметры выпускника в соответствии со спрогнозированными результатами в рамках выбранной парадигмы и образовательной практики, в первую очередь, отсутствие ДТП с участием детей, ДТП, совершенные по вине детей, ранняя профессиональная подготовка водителей транспортных средств



(велосипед, мопед, мотоцикл, кат, автомобиль и др.).

5-я группа – отдаленные результаты (на управленческом языке их называют еще отсроченными). Представим, что среди показателей, определяющих качество, школа наметила и такой, как готовность к освоению начального уровня квалификации водителя. Определить ее в условиях школы можно только теоретически. На практике же это качество проявится (или не проявится) только через несколько лет, или при наезде не менее 100 000 тыс. км.

Эффективность управления транспортным образованием может быть эффективной при мониторинге текущих, конечных и непременно отдаленных результатов образования. Руководители образовательных учреждений выясняют, отслеживают, кем стали бывшие воспитанники, как сложилась их жизнь через пять, семь, десять лет после окончания школы. Информация по таким общим параметрам, как продолжение транспортного образования, профессия, служба в армии, семейное положение, наличие автомобиля, участие в ДТП и т.п., дает богатый материал для анализа образовательной деятельности, ее корректировки и развития. Многие из приведенных оценок могут фиксироваться хотя бы на уровне факта («да», «нет»).

Конечно, мониторинг и статистическая обработка текущих, конечных и отдаленных результатов транспортного образования по классам и школе в целом – это некая дополнительная работа по сравнению с общепринятым перечнем критериев. Но для профессионального управленца аналитико-исследовательская деятельность исключительно увлекательна, вызывает огромный интерес, побуждает к глубоким профессиональным размышлениям и оценкам состояния транспортного образования детей и взрослых. В творческой лаборатории управленца эта система критериев может присутствовать только целостно, постоянно.

Безусловно, нельзя из предложенной системы мониторинга транспортного образования использовать только какую-то одну группу показателей. Если пренебречь, например, группой показателей оптимальности процесса, это приведет к оценке результатов по числу используемых методов, форм, средств, проведенных мероприятий без анализа их качества, эффективности, то есть – к формализму. Если сосредоточиться только на отдаленных результатах, то педагог тем самым лишает себя возмож-

ности оценивать и корректировать текущий образовательный процесс.

Понятие «качество транспортного образования» перестали отождествлять только с понятием «качеством обучения, например, ПДД».

Возникают вопросы: Как определить набор факторов, которые помогли бы достичь транспортного образования нового качества? Как доказать, что набор критериев оценки качества транспортного образования на том или ином уровне вполне достаточен?

Количество факторов, влияющих на качество транспортного образования, достаточно велико, и чем большее их число будет учтено, использовано, тем выше станет и качество. Могут появиться его новые характеристики, которых прежде не было. В этом смысле достаточность всегда относительна, а число факторов определяется возможностью субъектов управления транспортным средством, мастерством вождения, управления.

Что касается полноты набора критериев, условий, показателей, принципов транспортного образования и т.д., то она определяется экспертным путем. Набор должен быть непротиворечивым, должны быть понятны его источники (теоретические, эмпирические, следствие проектирования, результаты экспериментов и др.), и если эксперты более не могут дополнить предлагаемый перечень, то можете считать его относительно полным.

По большому счету, качество транспортного образования должно оцениваться по показателям, лежащими вне самой системы образования. Таким интегративным показателем, на наш взгляд, выступает качество жизни, успешность человека в ней, уровень профессионального мастерства водителя.

Для определения качества транспортного образования можно использовать тестирование, хотя общеизвестна ограниченность любого отдельного метода. Вот только один пример. Тестирование установило высокий уровень знаний ПДД и умений их применять выпускников. Но разве можно на этом основании делать вывод о хорошей работе школы, ДОУ, учителей, воспитателей, если, дети, обучающиеся в образовательном заведении частенько, становятся участниками ДТП?

Качество обученности не может дать целостного представления о состоянии транспортного образования, так как качество образования определяется не только глубиной и прочностью знаний, но и уровнем личностного, духовного, гражданского развития детей, транс-



портной культуры и образованностью. Именно в этом главная общественная ценность транспортного образования.

Качество транспортного образования может быть существенно повышено и за счет изучения психологических свойств школьников, особенностей восприятия, памяти и т.д., за счет воспитания ценностного отношения к транспортному образованию, усиления его воспитательной компоненты, за счет создания автогородков, автоклассов, улучшения материально-технических базы, которые во многих школах, ДООУ, учреждениях дополнительного образования оставляют желать лучшего.

Большинство педагогов школ, учреждений дополнительного образования, воспитателей ДООУ, говоря о качестве транспортного образования, на самом деле имеют в виду только качество обучения. И сколько бы сил ни вкладывали педагоги, воспитатели в достижение прочных знаний, умений и навыков, знания ПДД, умения их применять автоматически не приводят к транспортной культуре, к высокой нравственности.

Не следует забывать, что многие подростки лучше постигают основы ПДД, идя к ним не от теории, а от практики, работая ногами и головой.

Для определения качества транспортного образования детей важно знать минимальное количество объектов мониторинга деятельности образовательных учреждений? К этим объектам можно отнести те параметры, которые позволяют операционально определить обученность, обучаемость детей ПДД, их природные способности, возможности, интересы и достигнутые результаты на период, когда определяется качество транспортного образования. Результаты координируются с целями (чтобы их можно было сопоставлять), то есть выбирают те из их возможного многообразия, которые проектировались, например: качество знаний ПДД, степень осознанности их применения, уровень транспортной культуры, нравственной воспитанности, степень социализации и социальной адаптации детей в ролях пешеход, пассажир, водитель. Соотношение поставленных целей и результатов и отразит качество транспортного образования детей.

Распространенная сейчас оценка качества знаний детей, успевающих на «4» и «5» не раскрывает истинной картины усвоения ПДД. Можно порекомендовать многостороннюю научно обоснованную оценку качества знаний, разработанную известным российским

дидактом – академиком РАО И.Я. Лернером, изложенную им в книге «Качество знаний учащихся и пути его совершенствования / Под ред. М.Н. Скаткина, В.В. Краевского. М.: Педагогика, 1978». Полноценность знаний там характеризуется (оценивается) по таким параметрам, как: полнота, глубина, оперативность, гибкость, конкретность, обобщенность, свернутость, развернутость, систематичность, системность, осознанность, прочность, а не по проценту детей, успевающих на «4» и «5».

Существуют количественные и качественные методы оценивания. Количественные предполагают некую точку отсчета, единицу измерения и т.д., что в образовательной практике находит весьма ограниченное применение, поэтому чаще всего они сочетаются с качественными. К количественным методам, условно можно отнести, например, время прохождения на велосипеде стандартной змейки, заезда на автомобиле в условный гараж (задним ходом), балльная оценка за тест по проверке знаний ПДД (скорость ответов на поставленные вопросы, количество верных ответов, знание практики). Здесь есть довольно четкие количественные нормативы, хотя вряд ли их можно назвать научно обоснованными: почему за 5 ошибок ставить «двойку», а не за 6, не за 4?

Отсюда следует, что пятибалльная система оценок знаний – это не количественный, а качественный метод.

Большинство оценок результатов транспортного образования, понимаемого в современном толковании, такие, как оценка личностного развития, воспитанности, готовности поступать тем или иным образом в обычной или экстремальной ситуации, креативности и т.д., осуществляется квалиметрическим, то есть качественным, аналитическим, описательным путем.

Лучше использовать апробированные, доказавшие свою валидность и объективность методики. Если же их нет, то такие методики необходимо разработать. Для этого определите номенклатуру уровней: высокий, средний, низкий, оптимальный, допустимый, недопустимый, пограничный или превосходный, вышесредний, средний, нижнесредний, пограничный, дефектный и т.д. Далее отберите показатели, которые в совокупности охарактеризуют уровень оцениваемого качества, параметра, результата. Набор таких показателей должен удовлетворять требованиям полноты, целостности, должен быть апробирован.



Трудности корректного определения результатов транспортного образования не отвергают самой возможности такого определения. Безусловно, речь идет не о жестких законах прямых связей в цепочке цель – средство (процесс) – результат, а о таких закономерностях, когда прогнозируемые результаты носят вероятностный характер. А потому признаем примерность, приблизительность, преимущественно качественный характер оценивания результатов образовательного процесса и управления им. Но при этом нельзя отвергать необходимость и возможность их прогнозирования, проектирования, оценивания. Даже в таких сферах, как воспитание и развитие, пусть и весьма общим, но часто вполне «работающим» может быть даже критерий факта, например, совершено нарушение ПДД по незначительной или ошибке, приведшее к ДТП и т.п.

При определении результатов и качества транспортного образования можно применить и квалиметрические (описательные) методики, включающие:

- оценку прогноза потенциального развития транспортной культуры детей, сделанного педагогом как одним из экспертов;
- оценку поведения в естественно возникших дорожных ситуациях, на которые не скупится жизнь;
- оценку поведения учеников в специально продуманных и организованных педагогами учебных ситуациях на автодромах, автоклассах;
- совокупность так называемых сквозных (то есть годящихся для оценки любых действий, поступков и т.п.) психологических показателей, например: знает, как надо переходить улицу (интеллектуальный показатель); способен самостоятельно и безопасно перейти дорогу (показатель наличия развитых умений и навыков поведения на дороге); может помочь другим детям осваивать правила безопасного поведения на дороге (мотивационный показатель);
- функциональная дорожная грамотность.

На последнем остановимся несколько полнее. Функциональную дорожную грамотность мы определяем, как способность человека определять и понимать транспортную культуру, обеспечивать свою безопасность в условиях дорожного движения. Это предполагает знание правил дорожного движения, умение ориентироваться в транспортной сре-

де, предвидеть и решать возникшие дорожные ситуации без последствий для себя и окружающей среды.

Функциональную дорожную грамотность учащихся школ мы определяли в ходе мониторинга качества обучения детей ПДД. Среди прочих диагностических средств, применялись и задачи. При их постановке мы преследовали и такую цель, чтобы вопросы были четкие, предполагающие однозначные ответы. Задачи были следующих типов:

- Количественные задачи, отвечающие на вопрос «Сколько?»

Пример: «Сколько может быть тормозной путь до полной остановки грузового транспортного средства типа КаМАЗ при скорости его движения 60 км/час?»

- Задачи на выявление причин явлений (отвечающие на вопрос «Почему?»).

Пример: «Обосновать, почему перевозка детей в кузове грузового автомобиля запрещена. В каких случаях возможна перевозка детей в кузове грузового автомобиля?»

- Количественные задачи на выявление связей между явлениями (отвечающие на вопрос «Какова связь?»).

Пример: «Какова связь состояния дорожного покрытия и тормозного пути транспортного средства?»

- Качественные задачи (отвечающие на вопрос «Есть ли?»).

Пример: «Установить, влияют ли на безопасность перехода пешеходом дороги расстояние до транспортного средства и соотношение скоростей движения транспортного средства и человека?»

- Функциональные задачи (отвечающие на вопросы «Для чего?» или «Зачем?»).

Пример: «Зачем колонны велосипедистов при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 велосипедистов и расстояние между группами, выдерживать 80–100 м?»

- Задачи на выявление механизмов (отвечающие на вопрос «Как?»).

Пример: «Как обезопасить себя, если сигнал светофора переключился на красный, а пешеход не успел закончить переход дороги?»

Таковы, вкратце основные моменты в нашем понимании парадигмы транспортного образования, как наиболее общих принципов понимания и интерпретации объекта исследования – транспортного обучения, воспитания и развития будущих пешеходов, пассажиров, водителей.



ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

*Р.Ш. АХМАДИЕВА,
к.п.н., доцент,
директор ГУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности детей»;
И.И. РАВИЛОВ,
заместитель начальника управления ГИБДД МВД по
РТ*

Ежегодно на дорогах России погибает более тысячи детей и подростков в возрасте до 16 лет. Около 25 тысяч получают травмы и ранения. При этом, как свидетельствует мировая статистика здравоохранения, более 5 процентов травмированных в дорожно-транспортных происшествиях детей остаются пожизненными инвалидами.

В 2008 году на дорогах Республики Татарстан было совершено 615 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, 37 несовершеннолетних погибли, 636 — получили травмы и ранения.

Более трети (38%) от общего количества ДТП с участием детей составляют те, в которых дети были в роли пассажиров транспортных средств. Более трети наездов на юных пешеходов происходит исключительно из-за безответственности и элементарной невнимательности водителей. Вместе с тем, удельный вес дорожно-транспортных происшествий, совершаемых по вине самих детей, в республике, за последние десять лет снизился с 52 до 28 процентов.

Такой положительный эффект обусловили: отлаженная система подготовки, переподготовки и повышения квалификации педагогических кадров, занятых в сфере транспортного образования; комплексная программа транспортного образования детей. Программа предусматривает четыре последовательных ступени, неразрывно связанные с общим дошкольным, внешкольным и школьным образованием детей и подростков в возрасте от 3 до 16 лет.

Первая ступень, охватывающая дошкольный и младший школьный возраст, предусматривает освоение основ правил дорожного движения и навыков безопасного поведения на дорогах в дошкольных образовательных учреждениях и начальных классах школ.

Вторая ступень, ориентированная на младший и средний школьный возраст, предполагает изучение правил дорожного движения, совершенствование мастерства управления велосипедом и приобретение навыков пропаганды безопасности дорожного движения в школьных командах ЮИД.

Третья ступень, ориентированная на средний и старший школьный возраст, предусматривает изучение устройства карта, освоение навыков вождения, технического обслуживания автотехники и организации соревнований в школьных и внешкольных картинг-клубах.

Заключительная, четвертая ступень программы, охватывает выпускные классы средних образовательных учреждений и обеспечивает фундаментальную, в отличие от краткосрочных курсов взрослых автошкол, подготовку юношей и девушек по программе водителей транспортных средств категории «В» со сдачей теоретических и практических квалификационных экзаменов.

Очевидно, что основой эффективности реализации любой образовательной системы является ее методическое, материально-техническое и финансовое обеспечение. Разработку, издание и внедрение учебной литературы, методических и наглядных пособий обеспечивает Научный центр безопасности жизнедеятельности детей. К настоящему времени издано более 80 книг и учебников общим тиражом свыше 60 тысяч экземпляров.

В плане материально-технического обеспечения на сегодняшний день имеется: 572 кабинета по безопасности дорожного движения оснащенных самым современным оборудованием, наглядными учебными пособиями, около 3000 уголков БДД, 609 площадок с дорожной разметкой, размещенные в городских и сельских детских садах и школах, а также 3 полноценных автогородка.

Один раз в два года проводятся силами Министерства образования и науки РТ, Управления ГИБДД МВД по РТ, ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ» и муниципальными органами республиканские конкурсы-семинары «Зеленый огонек» — для методистов и воспитателей ДОУ, конкурсы-семинары «Школа дорожных наук» — для учителей средних общеобразовательных учреждений.

Традиционно в этих мероприятиях принимают участие более 150 лучших педагогов рес-



публики. Конкурсы-семинары дают возможность адекватно оценивать проводимую в республике работу с детьми, оперативно решать возникающие на местах материальные и финансовые проблемы.

В средних общеобразовательных учебных заведениях республики созданы 1169 команд юных инспекторов движения, объединяющих в своих рядах более 9 тысяч школьников и лицейстов. Конкурсы ЮИД «Безопасное колесо» ежегодно проводятся по всей республике. По итогам соревнований формируется сборная команда Республики Татарстан, которая затем представляет республику на Всероссийских форумах ЮИД, с гордостью занимая призовые места из года в год.

Три года подряд юидовцы республики принимали участие и в международных детских конкурсах велосипедистов и знатоков ПДД. И если в 2004 г. в Праге и 2005 г. в Сараево команда Татарстана была в числе аутсайдеров, то в 2006 году в Белграде завоевала серебряные награды.

Столь же успешно развивается и детское картинговое движение, перспективы которого, в первую очередь, мы связываем с подготовкой будущих грамотных водителей, четко представляющих себе цену нарушения правил дорожного движения, мастерства управления и возможностей техники. В 62 картинговых клубах, действующих сегодня по всей республике, под руководством настоящих энтузиастов автомобилизма проходят первоначальное техническое, водительское и спортивное обучение более 3 тысяч детей и подростков.

Начиная с 1995 года, ежегодно проводятся чемпионаты Татарстана, собирающие более 200 лучших картингистов. На средства ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ» закуплено более 385 картов, 260 комплектов шин, запасные части, изданы три книги по технической и тактической подготовке картингистов, действуют 3 специализированных картодрома. Силами муниципальных органов обеспечивается снаряжение команд и призовые фонды соревнований.

В мае 2006 года в Казани открылся уникальный, оборудованный по последнему слову техники и сервиса крытый картинговый комплекс «Форсаж», где также проводятся республиканские и городские соревнования.

В республике сложились и эффективно функционируют два направления развития картинга:

Первое (массовое) предполагает охват всех детей и подростков, имеющих желание и спо-

собности к занятиям картингом; обучение ведется, как правило, на картах любительских классов группы 4 «Стандарт». В конце обучения дети и подростки, в зависимости от своих способностей и склонностей, могут продолжить занятия в более высоких группах или перейти в группу по подготовке механизмов.

Второе (спортивное) направление — это более целенаправленная индивидуальная подготовка проявивших способности детей и подростков к достижению высоких спортивных результатов по картингу. Обучение на этой стадии ведется на картах группы 3 «Мастер».

В результате:

- создана целостная региональная система подготовки картингистов как предпосылка совершенствования мастерства вождения и обеспечения безопасности дорожного движения в республике;
- удалось вовлечь широкий круг детей и подростков в картинг-клубы и создать условия для снижения уровня криминагенности в республике; популяризировать картинг в РТ и РФ;
- выявить лучших пилотов для комплектования сборной команды РТ;
- совершенствовать мастерство вождения;
- формировать здоровый образ жизни;
- развивать технические и физические способности, интересы, личностные качества детей и подростков для достижения ими спортивной карьеры, получения удовлетворения от интересных занятий.

Большое значение в транспортном образовании имеет деятельность детско-юношеских автомобильных школ (ДЮАШ).

Сегодня ДЮАШ РТ имеет 28 филиалов в городах и районных центрах республики, 83 специализированных автокласса, 33 учебных автомобиля, штат профессиональных преподавателей и водителей-инструкторов. Ежегодно ДЮАШ выпускает более 3 тысяч юношей и девушек, которые успешно сдают квалификационные экзамены и, по достижении 18 лет, получают водительские удостоверения.

Таким образом, определились два направления в работе ДЮАШ: общее (массовое) и спортивное.

Спортивное направление характеризуется следующими результатами: 2004 год — Москва, команда заняла II место, г. Ейск — I место; 2005 год, Казань — I, II места; 2006 год, Омск, зимнее первенство — II место, г. Анапа, летний чемпионат — I место; 2007 год, г. Зеленоград, зимний чемпионат — I место, г. Анапа —



III место; 2008 г., Казань, зимний чемпионат – I, II места. Подготовлено два кандидата в мастера спорта, 8 перворазрядников, 10 человек имеют III разряд.

Наряду со всеми перечисленными мероприятиями регулярно с целью снижения аварийности на дорогах республики с детьми пешеходами проводятся 2 этапа Всероссийской профилактической операции «Внимание – дети!» (15 мая – 15 июня, 15 августа – 15 сентября), в ходе которых организовываются различные акции и рейды «От грамотного пешехода – к грамотному водителю!», «Стань заметней!» и др. Для их проведения в 2008 году было приобретено 10 тысяч штук световозвращающих браслетов и 8 тысяч штук получено от ДОБДД России в рамках выполнения мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», которые были розданы юным пешеходам. Изданы были 4 вида памяток – для родителей, велосипедистов, пешеходов и водителей в общем количестве 20 000 шт.

С 13 по 26 ноября 2008 года с целью привлечения внимания общественности к всемирной акции «День памяти жертв дорожных аварий» в республике были проведены в образовательных учреждениях: с детьми и подростками – профилактические беседы, с родителями – собрания по соблюдению правил дорожного движения, а также акции «Зебра» и «Вежливый водитель».

Основной пик аварийности с участием детей приходится на летний период из-за отсутствия контроля взрослых в течение дня, длительного пребывания детей на улице, ослабления их внимания во время подвижных игр и адаптации к новым условиям во время отдыха вне дома.

Только за три летних месяца прошлого года в Татарстане произошло 205 ДТП с участием детей до 16 лет, в которых погибли 17 (8 пешеходов, 6 пассажиров, 1 велосипедист, 2 мотоциклиста) и были травмированы 199 детей и подростков.

На летний период запланирован ряд мероприятий, направленных на обеспечение безопасности детей школьного возраста в период летних каникул. Основные из них:

- работа с водителями, осуществляющими перевозку детей без специальных детских удерживающих устройств, ремней безопасности, а также нарушающими правила предоставления преимущества пешеходам;

- выявление детей и подростков до 16 лет нарушителей ПДД – пешеходов, велосипедистов, скутеристов, мотоциклистов, на которых будут составляться карточки «Стоп – твоя жизнь в опасности!» с последующим информированием родителей и руководителей образовательных учреждений, в которых они обучаются. Рейды будут проводиться регулярно на протяжении всех летних каникул совместно с участковыми инспекторами милиции и инспекторами ПДН;

- родителей детей злостных нарушителей ПДД будут привлекать к административной ответственности;

- кроме того, около образовательных учреждений, расположенных вблизи проезжей части, будут устанавливаться искусственные неровности.

Особое внимание сотрудники ГИБДД будут обращать на подростков, управляющих скутерами и мотоциклами, так как ДТП с их участием в основном приводят к очень трагическим последствиям. Кроме того, конструкция скутеров не соответствует требованиям пассивной безопасности при движении по дорогам общего пользования и в случае незначительных аварий, водители и пассажиры этого транспорта получают травмы, зачастую смертельные. В связи с этим, Госавтоинспекция Татарстана убедительно рекомендует водителям данных транспортных средств использовать мотошлемы. С 1 июля 2008 года эта норма согласно Правилам дорожного движения стала обязательной.

Выезжать на проезжую часть водителям скутеров можно только по достижении 16-летнего возраста, да и то Госавтоинспекция вообще не рекомендует этого делать из-за интенсивности движения, где с трудом разезжаются даже опытные водители автомобилей. Для того чтобы не создавать никому проблем, лучше всего кататься только во дворах домов и на стадионах.

Практика предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Татарстан свидетельствует о том, что в профилактике дорожно-транспортных происшествий с детьми важную роль играет уровень теоретической и методической подготовки преподавателей, обучающих детей ПДД. С 1998 года Государственное образовательное учреждение «Межрегиональный институт повышения квалификации специалистов начального профессионального образования»



(МИПК СНПО) Федерального агентства по образованию занимается обучением и повышением квалификации педагогов начальных классов, преподающих Правила дорожного движения. С 2005 года МИПК СНПО начал проводить обучение и воспитателей дошкольных образовательных учреждений.

Учебный план обучения воспитателей ДОУ составлен с учетом пожеланий практиков, методистов и руководителей учреждений. Более 50% объема курса занимает предмет «Методика преподавания Правил дорожного движения», около 30% – Основы применения компьютерных технологий при подготовке занятий по ПДД и порядка 20% отводится на изучение основ профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Ежегодно обучение проходит около 500 педагогов. К настоящему времени прошли обучение 4 тысячи 760 человек, создана необходимая техническая, дидактическая база, сформирован квалифицированный преподавательский состав. Финансирование подготовки специалистов обеспечивает ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ».

Сложившаяся за последние годы практика проведения в МИПК СНПО интегративных курсов по методике преподавания ПДД и предмета «Технология в начальных классах» получила положительную оценку у слушателей. Трехнедельные курсы объемом 108 часов позволяют получить свидетельство, обеспечивающее социальную защиту педагога при очередной аттестации.

Из вышесказанного следует, что важнейшими факторами эффективного преподавания ПДД и снижения количества дорожно-транспортных происшествий в Республике Татарстан выступили: усиление материально-технической, методической базы курсов повышения квалификации педагогов, обучающихся детей ПДД; переподготовка и повышение квалификации воспитателей ДОУ и преподавателей

школ по теории безопасности дорожного движения и методике преподавания ПДД; переподготовка и повышение квалификации учителей и инструкторов практического вождения, осуществляющих подготовку водителей категории «В» из числа учащихся старших классов школ; создание целостной региональной системы ранней профессиональной подготовки водителей.

Говоря об успехах и достижениях в развитии всех четырех ступеней образовательной системы, функционирующей в Республике Татарстан, а в конечном итоге о безопасности подрастающего поколения пешеходов и водителей, хотелось бы выделить их основные составляющие. Прежде всего, – это поддержка со стороны Президента республики, правительства, исполнительной власти.

Второе – конструктивное взаимодействие УГИБДД МВД по РТ, Министерства образования и науки РТ, Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ, ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ», общественной организации автомобилистов, прессы и телевидения.

И третье – это наличие финансового гаранта системы – республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008 – 2009 годы».

Сегодняшние затраты усилий и средств, направленные на воспитание и обучение подрастающего поколения участников дорожного движения сродни высокодоходным инвестициям. Совершая их сегодня, мы рассчитываем на прибыль в виде обеспечения безопасности дорожного движения в будущем.

У нас нет сомнений в том, что достижение основной цели Федеральной программы повышения безопасности дорожного движения, – снижения к 2012 году в 1,5 раза количества погибших в ДТП людей, во многом будет зависеть от тех, кого мы сегодня воспитываем и обучаем.



РАЗВИТИЕ СЕТИ ДЮАШ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

Ю.В. КУЛАГИН,
директор НУДО ДЮАШ

Негосударственное Учреждение Дополнительного Образования «Детская Юношеская Автомобильная Школа» создана в 2002 году по инициативе УГИБДД МВД по РТ и Казанской Городской Организации – Всероссийского Общества Автомобилистов. Учредителями выступили следующие министерства и ведомства: УГИБДД МВД по РТ, Дирекция финансирования научных и образовательных программ БДД РТ, Министерство образования и науки РТ, Министерство транспорта и связи РТ, Министерство по делам молодежи и спорта РТ, НЦ БЖД и Казанская Городская Организация – Всероссийское Общество Автомобилистов.

Основная задача, решаемая ДЮАШ: организация обучения учащихся выпускных классов общеобразовательных школ правилам дорожного движения и основам безопасного поведения на дорогах. Мотивирующими факторами являются получение водительского удостоверения категории «В» и овладение техникой вождения автомобиля.

Идея обучения школьников «на права» параллельно с основным образованием идея не новая, подобные программы достаточно успешно реализовывались советской общеобразовательной школой через систему УПК, да и на базе школ.

Однако эти занятия имели, прежде всего, профориентационный характер с уклоном на автослесарные специальности, так же, как и обучение по системе ДОСААФ. Кроме того, к моменту создания ДЮАШ материальная база УПК была такова, что полностью программу обучения проходили только в 3-х УПК г. Казани: Кировском, Ново-Савиновском и Вахитовском районе, да и то только на категорию «С».

Руководством УГИБДД и ВОА во главу угла была поставлена задача профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, для чего необходимо было создать целостную систему обучения школьников правилам безопасного поведения на дорогах. Был проанализирован и обобщен опыт работы дошкольных образовательных учреждений, начальных классов школ, отрядов ЮИД (школьники среднего звена), карт-клубов, которые были в основном под руководством УГИБДД МВД по РТ и МО и Н РТ. Закономерным стало со-

здание структуры, которая явилась завершающим звеном в обучении школьников правилам дорожного движения, позволила реализовывать задачи профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и повышения безопасности дорожного движения. Такой структурой стало Негосударственное учреждение дополнительного образования «Детско-юношеская автомобильная школа» Республики Татарстан.

В Республиканскую целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008-2009 годы» развитие сети ДЮАШ вошло уже как одна из форм реализации программы.

Основной целью создания ДЮАШ является профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, воспитание грамотных и законопослушных участников дорожного движения.

Эта цель достигается путем решения следующих задач:

- Пропаганда правил дорожного движения среди детей дошкольного, школьного возраста, учащихся начальных и средних профессиональных учебных заведений.
- Обучение учащихся выпускных классов основам безопасности дорожного движения, технике владения автомобилем.
- Массовое вовлечение детей и молодежи, систематические занятия техническими видами спорта, пропаганда здорового образа жизни, военно-патриотическое воспитание.
- Проведение мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма, популяризация технических и правовых знаний в области безопасности дорожного движения.
- Организация и проведение соревнований, турниров, участие в городских, республиканских, всероссийских и международных спортивных и культурно-массовых мероприятиях и автопробегах.
- Разработка, апробация и внедрение экспериментальных инновационных методик обучения и воспитания детей.

Таким образом, заинтересованные министерства и ведомства ставили задачи ДЮАШ: УГИБДД – повышение безопасности дорож-



ного движения; ВОА – профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, взаимодействие с широкими слоями населения через учащихся и их родителей; Министерство образования и науки – получение еще одного профиля профессионального образования школьников, причем на принципах самокупаемости; Министерство по делам молодежи и спорта – еще одно спортивное направление – автомногоборье; НЦ БЖД – экспериментальную площадку для апробирования новых программ и методик.

Однако при очевидных плюсах содействия ДЮАШ приходится констатировать, что основными заинтересованными лицами были и остаются Управление ГИБДД МВД по РТ и Всероссийское Общество Автомобилистов. Именно отсюда оказывается как материальная, так и организационная, методическая поддержка ДЮАШ.

Несмотря на это результаты, достигнутые за столь непродолжительные период довольно значительные. Открыты филиалы ДЮАШ в большинстве районов и городов Республики Татарстан. На сегодняшний день НУДО «ДЮАШ» располагает 70-ю специализированными автоклассами, в которых ежегодно обучаются более 3000 школьников. В целом они обеспечены необходимым оборудованием, приобретены 26 учебных автомобилей для обучения детей практическому вождению. По данным, предоставленным из подразделений НУДО «ДЮАШ» за период существования не один из учащихся ДЮАШ не попал в ДТП.

В целях более высокой заинтересованности детей было принято решение о создании

спортивного направления – юношеского автомногоборья. Спортивным клубом ДЮАШ накоплен огромный опыт по отбору и подготовке одаренных детей для соревнований по автомногоборью, а также по проведению соревнований различных уровней. Система работы спортивного клуба ДЮАШ может стать темой отдельной статьи, однако необходимо сказать, что сборная команда ДЮАШ Республики Татарстан является неоднократным призером и победителем как Республиканских, так и Всероссийских соревнований по автомногоборью.

Говоря о перспективах развития ДЮАШ необходимо отметить следующее:

- во-первых, опыт организации филиалов ДЮАШ по Республике выявил целесообразность установки автоклассов во всех образовательных учреждениях. Очевидно, необходимо организовывать опорные школы и классы, на базе которых могли бы обучаться учащиеся других школ. Такими опорными школами могут стать образовательные учреждения с профильными классами: милицейскими или кадетскими;
- во-вторых, необходимо более широко сотрудничать с организациями, занимающимися военно-патриотическим воспитанием учащихся, возможно, например, создание объединенных образовательных программ по подготовке учащихся;
- в-третьих, целесообразным было бы разработать учебные планы и программы, рассчитанные на два или три года обучения.



ПРОФИЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ НА ТРЕТЬЕЙ СТУПЕНИ ОБЩЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

Е.Е. ВОРОНИНА,

к.п.н.,

заместитель директора ГУ «Научный центр
безопасности жизнедеятельности детей»

Профильное обучение — средство дифференциации обучения, позволяющее расширить возможности социализации учащихся, обеспечить преемственность между общим и профессиональным образованием. Многолетняя практика показывает, что большинство учащихся в конце 9-го класса уже определились в выборе сферы профессиональной деятельности.

Старшие средние школы во всех развитых странах являются профильными. Как правило, профильное обучение охватывает три, реже два последних года обучения в школе. Российская школа также имеет немалый опыт по дифференцированному обучению. Закон РФ «Об образовании» (1992 г.) закрепил вариативность и многообразие типов и видов образовательных учреждений и образовательных программ.

Важнейшим вопросом организации профильного обучения является выбор направления профилизации и модели организации профильного обучения. В настоящее время наиболее распространены четыре профиля: естественно-математический, социально-экономический, гуманитарный, технологический.

В связи с повсеместной автомобилизацией населения, актуально было бы предложить пятый профиль — автоспортивный.

Можно выделить несколько вариантов или моделей организации профильного обучения [1, с.8].

Модель внутришкольной профилизации. Отдельная школа может быть однопрофильной (реализовывать только один из избранных ею профилей), или организовывать на старшей ступени несколько профилей, т.е. быть многопрофильной.

Возможен вариант, когда школа в целом не ориентирована на конкретные (один или несколько) фиксированные профили, но за счет значительного увеличения числа элективных курсов представляет школьникам — в том числе, в форме многообразных учебных межклассных групп — в полной мере осуществлять свои индивидуальные профильные образовательные программы, включая в них те или иные профильные и элективные курсы.

Модель сетевой организации. В подобной модели профильное обучение учащихся кон-

кретной школы осуществляется за счет целенаправленного и организованного привлечения образовательных ресурсов иных образовательных учреждений.

Оно может строиться в двух основных вариантах.

Первый связан с объединением нескольких школ вокруг наиболее сильной школы, обладающей достаточным материальным и кадровым потенциалом, которая для группы школ выполняет роль «ресурсного центра». В этом случае каждая из школ данной группы обеспечивает в полном объеме базовые общеобразовательные курсы и ту часть профильного обучения (профильные и элективные курсы), которую она способна реализовать в рамках своих возможностей. Остальную профильную подготовку берет на себя «ресурсный центр».

Второй вариант основан на кооперации школы с иными образовательными учреждениями и образовательными ресурсами — учреждений дополнительного, высшего, среднего и начального профессионального образования. В этом случае учащимся предоставляется право выбора получения профильного образования либо в собственной школе, либо в кооперированных с ней образовательных структурах (дистанционные курсы, заочные школы, Малые академии при вузах, учреждениях системы НПО/СПО и др.).

В рамках обеих моделей организации профильного обучения возможно организовать подготовку водителей категории «В». При этом нельзя забывать, что вождение — это не только приемы вождения, но и психологическое состояние водителя, психические настройки на различные дорожные ситуации, борьба со стрессом.

Сегодня нельзя ставить целью только отработку умений и навыков управления автомашиной, упуская из вида формирование транспортной культуры и психологии безопасного вождения. Поэтому в программу 9 класса школы введен элективный учебный предмет «Транспортная культура», в программу 10 класса — профильный предмет «Основы транспортной психологии» в объеме 17 часов.

Элективные учебные предметы — обязательные учебные предметы по выбору обучающихся, входящие в состав профиля обучения



на старшей ступени школы. Элективный учебный предмет в данном случае является «надстройкой» профильных учебных предметов.

Часы учебного предмета «Технология» (1 час в неделю, 35 часов в год) в 9 классе передаются в компонент образовательного учреждения для организации предпрофильной подготовки обучающихся.

$\frac{1}{3}$ объема предпрофильной подготовки отводится на информационную работу (мероприятия профориентационного характера, экскурсии на предприятия, посещение дней открытых дверей, на психолого-педагогическую диагностику, анкетирование). Предпрофильная подготовка предполагает создание образовательного пространства основной школы, которое способствовало бы предварительному самоопределению подростка в отношении профилирующего направления собственной деятельности.

Значимость данного курса определяется необходимостью подготовки старшеклассников к выбору профессиональной деятельности и формированию законопослушной личности с высоким уровнем транспортной культуры.

По статистике около 14% аварий совершают водители в первые три года езды после получения прав на вождение. Как правило – это результат не только низкого уровня профессиональной подготовки, особенно к действиям в критических дорожно-транспортных ситуациях, но низкая транспортная культура.

Практика показывает, что наиболее частыми причинами ДТП, произошедшими по вине молодых водителей, являются: неумение анализировать складывающуюся дорожную ситуацию и ошибки в управленческой деятельности. Для устранения этих причин необходимо было переработать содержание обучения, чтобы обеспечить подготовку квалифицированного водителя, обладающего навыками безопасного вождения и управления в экстремальных дорожных ситуациях.

Экстремальное вождение на дорогах общего пользования – это парадоксальный феномен, не предусмотренный Правилами дорожного движения, однако он существует и подтверждается статистикой ДТП. Поэтому подготовку водителей следует вести с учетом этого феномена, в соответствии с так называемыми ситуационными зонами или «зонами безопасности», подробно рассмотреть действия водителя в нештатных ситуациях.

Но на тему № 9 «Действия водителя в нештатных ситуациях» предмета «Основы управ-

ления транспортным средством» в примерном плане [2, с.19] отводится всего 1 час. Учитывая вышесказанное, в предлагаемом учебном плане тема № 9 выделена в отдельный предмет «Основы вождения в экстремальных условиях» в объеме 18 часов.

Таким образом, разработанная программа отличается от примерной программы подготовки водителей категории «В» [2] двумя дополнительными предметами: «Основы вождения в экстремальных условиях» и «Основы транспортной психологии».

Подготовку водителей категории «В» планируется осуществлять в рамках профильной подготовки в течение 2 лет (10–11 класс) по предлагаемому ниже учебному плану (см. табл. 1).

Важнейшим результатом профилизации является достижение учащимися собственных образовательных целей на основе осознанного выбора профиля, согласование собственных целей с потребностями социума.

Организация профильного обучения требует тщательного подхода к подбору педагогических кадров для профильной школы. Качество обучения во многом определяется профессионализмом преподавателей и мастеров производственного обучения вождению. Мастер производственного обучения вождению должен иметь: образование не ниже среднего (полного) общего; документ на право управления транспортным средством соответствующей категории; документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории; непрерывный стаж управления транспортным средством соответствующей категории не менее трех лет.

Преподаватель должен иметь: высшее или среднее профессиональное образование, соответствующее профилю преподаваемого предмета; действительное водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

Преподаватели и инструкторы, не имеющие педагогического образования, должны пройти обучение по программе повышения квалификации «Педагогические основы деятельности преподавателя (мастера) по подготовке водителей транспортных средств».

Для них на базе Казанского автотранспортного техникума и УГИБДД МВД по РТ совместно с Министерством образования и науки РТ организован центр по переподготовке инструкторов практического вождения. В городе Набережные Челны подготовка и переподготовка инструкторов практического вождения ведется в Учебном центре ГИБДД.



**Учебный план
подготовки водителей транспортных средств категории «В»**

№ № п/п	Предметы	Количество часов 10 класс / 11 класс		
		Всего	в том числе	
			Теоретических	Практических
1	Основы законодательства в сфере дорожного движения (зачет по темам 1–11) *	48 26 / 22	35 17 / 18	13 9 / 4
2	Устройство и техническое обслуживание транспортных средств (зачет) *	15 15 / -	15 15 / -	-
3	Основы безопасного управления транспортным средством	18 - / 18	18 - / 18	- -
4	Оказание медицинской помощи (зачет) *	24 12 / 12	9 4 / 5	15 8 / 7
5	Основы вождения в экстремальных ситуациях	18 - / 18	4 - / 4	14 - / 14
6	Основы транспортной психологии	17 17 / -	11 11 / -	6 6 /
	Итого:	140 70 / 70	92 47/45	48 23 / 25
	Итоговая аттестация:			
	Комплексный экзамен по предметам: «Основы законодательства в сфере дорожного движения»; «Основы безопасного управления транспортным средством»	1 - / 1	1 - / 1	-
	Вождение (экзамен) **			
	Всего:	141	93	48
	Вождение ***	50 19 / 31		

Примечание:

* Зачеты проводятся за счет учебного времени, отводимого на изучение предмета.

** Экзамен по вождению транспортного средства в образовательном учреждении проводится за счет часов, отведенных на вождение (1 час).

*** Вождение проводится вне сетки учебного времени в объеме 50 часов, из них 6 часов – на тренажере. При отсутствии тренажера – 50 часов на транспортном средстве.

Литература

1. Концепция профильного обучения на старшей ступени общего образования (Проект) // Стратегия образования. – 2002. – № 3. – С. 3–13.

2. Примерная программа подготовки водителей транспортных средств категории «В». – М., 2008. – 30 с.



НАГЛЯДНЫЕ СРЕДСТВА ОБУЧЕНИЯ В ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

А.Р. АБДУЛЬЗЯНОВ,
к.соц.н.,

директор Производственного объединения «Зарница»

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из форм реализации единой государственной политики в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Данное направление деятельности человечества имеет огромное социальное и экономическое значение.

Резкое возрастание в последние годы автомобилизации крупных городов порождает множество проблем, среди которых детский дорожно-транспортный травматизм (ДДТТ) все больше приобретает характер «национальной катастрофы». Такое определение было дано на заседании рабочей группы по вопросам охраны здоровья детей при Правительственной комиссии по охране здоровья граждан.

Необходимо заметить, что проблема научного изучения профилактики ДДТТ в Республике Татарстан в последние годы начала решаться. Например, можно упомянуть диссертационное исследование Л.Г. Ахметшиной «Организационно-педагогические условия профилактики детского дорожно-транспортного травматизма», в которой автор выявляет противоречие между социальной значимостью задачи обеспечения безопасности детей на дорогах и отсутствием рекомендаций по комплексному решению данной проблемы.

К сожалению, до сегодняшнего дня остаются научно не проработанными организационно-педагогические условия региональной системы профилактики ДДТТ.

Если проанализировать исследования специалистов по профилактике детского травматизма на дорогах, то можно выделить следующие причины, способствующие сохранению существующего уровня ДДТТ:

- низкий уровень транспортной дисциплины взрослых пешеходов и водителей;
- низкий общий уровень культуры населения;
- неуважительного отношения в семье к соблюдению ПДД;
- недостаточность знаний детей по безопасному поведению на дорогах, получаемых в школе;

- отсутствие в образовательных учреждениях в необходимом объеме учебно-методической литературы и наглядных пособий по ПДД, уголков по безопасности дорожного движения, видеофильмов, компьютерных программ;
- отсутствие обучающих теле- и радиопередач по безопасности дорожного движения для детей и взрослых.

В этой связи возникает необходимость разработки комплекса мероприятий по профилактике ДДТТ, к которым можно отнести следующее:

- разработка учебно-методических пособий для проведения занятий по изучению основ безопасного поведения на дорогах;
- разработка рекомендаций по оформлению кабинетов по ПДД и организация выпуска наглядных пособий;
- организация оформления кабинетов по ПДД с использованием информационных стендов, развивающих настольных игр;
- строительство детских автогородков и учебных площадок;
- организация выпуска и распространения информационных материалов (буклетов, листовок, плакатов) в подъездах жилых домов, на остановочных пунктах, поликлиниках, в местах с массовым пребыванием детей.

Вышеперечисленный комплекс мероприятий будет способствовать формированию у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, сокращению детского дорожно-транспортного травматизма и решению задач:

- активизации деятельности образовательных учреждений по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- повышению безопасности дорожного движения за счет совершенствования системы подготовки и воспитания у учащихся культуры поведения на улицах и дорогах;
- обобщения и распространения современных педагогических технологий, опыта



- наиболее эффективной работы по организации образовательного процесса в области безопасности дорожного движения;
- повышения эффективности урочных и внеурочных занятий по обучению детей безопасному поведению и дорогах, расширения внеурочной работы и дополнительного образования детей по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- организации методической помощи педагогам общеобразовательных учреждений, родителям и общественным организациям по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- развития форм сотрудничества и взаимодействия педагогических коллективов образовательных учреждений с родителями, подразделениями ГИБДД, транспортными предприятиями, общественными организациями по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Решение проблем профилактики детского дорожно-транспортного травматизма является и научно-педагогической проблемой. Разработка эффективных дидактических средств обучения безопасному поведению детей на дороге остается в современной педагогической науке актуальной и востребованной. Известно, что качество образования зависит от основных составляющих педагогического процесса – содержания, организационных форм обучения, его материально-технического обеспечения, методов и средств, используемых в процессе обучения.

Обучение детей правилам дорожного движения должно в большей степени опираться на визуальные дидактические материалы.

Визуальная среда обучения – специальная дидактическая система, направленная на переработку и передачу учебных знаний, в основу которой положен акцент на использование и развитие визуального мышления обучаемого. Эти условия предполагают наличие как традиционно наглядных, так и специальных средств и приемов, позволяющих активизировать работу зрения.

В настоящее время все более и более оказывается востребованной зрительная система восприятия. Именно эта система обеспечивает наибольший объем поступления информации. Совершенствование технических средств обучения, использование телеэкрана и экрана

компьютера усиливают ее значение, выводя на первое место. Зарубежный ученый Маклюен назвал современный этап развития общества визуальной эпохой, подчеркивая доминирование визуального канала передачи информации.

Со зрительной системой восприятия напрямую связан принцип наглядности, провозглашенный Яном Коменским в его «Великой дидактике» [1].

В течение столетий проблема наглядности была одной из центральных в исследованиях дидактов и методистов, в результате чего понимание наглядности претерпело изменения. «Анализ эволюции принципа наглядности в обучении, – пишет Т.С. Назарова, – показывает его своеобразную трансформацию: от отражения внешних, чувственно воспринимаемых свойств объекта и формирования эмпирических понятий, эмпирического мышления к осознанию необходимости деятельностного подхода и включения его в контекст самостоятельных познавательных действий учащихся, в том числе исследовательских, творческих на основе комплексного использования адекватных им средств обучения» [2].

Во времена Коменского весь мир человека заключался лишь в его чувственно воспринимаемой части, отсюда и требование великого педагога Средневековья «все, что только можно, представлять для восприятия чувствами». Сегодня намного важнее в процессе обучения сделать наглядным то, что никакими чувствами не может быть воспринято: объекты и явления микро- и мега-мира, абстрактные обобщения и т.п.

Ю.К. Бабанский указывает, что «наглядность в дидактике понимается более широко, чем непосредственное зрительное восприятие. Она включает в себя и восприятие через моторные, тактильные ощущения» [3].

В «Дидактике средней школы» под редакцией М.Н. Скаткина принцип наглядности описан следующим образом: «Рассматриваемый принцип утверждает: наглядность является исходным пунктом обучения главным образом в младших классах».

Б.Б. Айсмонтас [4] вслед за В.В. Краевским [5] характеризует принцип наглядности так: «Поскольку мышление детей развивается от конкретного к абстрактному, наглядность традиционно признается исходным началом обучения. Кроме того, наглядность дает учащимся уверенность в истинности наблюдаемого, но не всякое восприятие происходит при ак-



тивном мышлении и в той или иной мере предполагает познавательную задачу».

Можно согласиться с Т.С. Назаровой в том, что признаками наглядности являются:

- 1) доступность восприятия (понимания);
- 2) достоверность формируемых образов через моделирование или аутентичность;
- 3) визуализация основных понятий как возможность показа, демонстрации, презентации объекта или явления, его отдельных сторон, признаков [6].

Апробация визуальных дидактических материалов по проблеме профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в общеобразовательных школах Республики Татарстан – одна из первоочередных.

Несмотря на то, что в регионе уже появляются организации, готовые предложить учебное оборудование и стенды по безопасности дорожного движения для дошкольных и школьных учреждений, например, производствен-

ное объединение «Зарница», разрабатывающее свою продукцию совместно с ведущими специалистами НЦ БЖД, ГИБДД МВД по РТ, Министерством образования и науки РТ, МЧС РТ и Межгосударственной ассоциацией разработчиков и производителей учебной техники.

В заключение, в качестве рекомендаций для региональной системы образования можно предложить следующее:

- разработка рекомендаций по оформлению кабинетов по ПДД и организация выпуска наглядных пособий;
- организация оформления кабинетов БДД;
- организация выпуска и распространения информационных материалов;
- разработка настольных и компьютерных игр по ПДД;
- создание мультимедийных фильмов по ПДД;
- создание детских автогородков для проведения тренировочных занятий.

Литература

1. Коменский Я.А. Великая дидактика // Избранные педагогические сочинения. / Под ред. проф. А.А.Красновского. – М.: Учпедгиз, 1955. – 652 с.
2. Назарова Т.С., Полат Е.С. Средства обучения: Технология создания и использования. – М.: Изд-во УРАО, 1998. – С. 33.
3. Педагогика / Под ред. Ю.К. Бабанского. – М.: Просвещение, 1988. – 478 с. – С. 172.
4. Айсмонтас Б.Б. Теория обучения: Схемы и тесты. – М.: Изд-во «ВЛАДОС-ПРЕСС», 2002. – 167 с. – С. 70.
5. Российская педагогическая энциклопедия. – М.: Большая Российская Энциклопедия, 1993. – Т. 1. – С. 194.
6. Назарова Т.С. Цит. соч. – С. 37.

ОБУЧЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫМ МЕТОДИКАМ ПРЕПОДАВАНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

*И.Я. ШАЙДУЛЛИН,
к.п.н., доцент,
ректор МИПК СНПО*

Курсы повышения квалификации «Инновационные методики преподавания правилам дорожного движения» для учителей начальных классов общеобразовательных школ Республики Татарстан функционируют в Межрегиональном институте повышения квалификации специалистов начального профессионального образования Федерального агентства по образованию с января 1998 года. Они были организованы по инициативе МИПК СНПО и УГИБДД

МВД РТ при содействии Министерства образования и науки Республики Татарстан. С 2005 года в соответствии с Программой безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2002–2010 годы институт проводит аналогичные курсы повышения квалификации в области обучения детей ПДД для работников дошкольных образовательных учреждений.

Целью курсов повышения квалификации является оказание содействия работникам об-



разовательных учреждений в вопросах совершенствования образовательного процесса в сфере обучения основам безопасности жизнедеятельности детей.

Главными задачами курса видятся:

1. Реализация практических задач сохранения здоровья и жизни детей.
2. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием детей.
3. Своевременная и качественная подготовка детей дошкольного и младшего школьного возраста к условиям безопасного дорожного движения.

Практика работы МИПК СНПО по данному направлению свидетельствует, что с каждым годом среди педагогов растет востребованность курсов (см. табл. 1, 2, 3).

За весь период обучения (с января 1998 по апрель 2009 года) повышение квалификации прошло около четырех тысяч человек Республики Татарстан, среди них:

- учителей начальных классов – 2946, что составляет почти 25% от общего состава преподавателей начальной школы Республики
- воспитателей дошкольных образовательных учреждений – 924.

В институте создана база данных слушателей, прошедших обучение по программе «Инновационные технологии обучения правилам дорожного движения». Она позволяет не только отслеживать состав слушателей и их профессиональный рост, но и подбирать индивидуальные схемы обучения. Мы имеем возможность проводить практические наблюдения и регулировать процесс наполнения групп. Так, благодаря этим сведениям, мы выявляем районы республики, которые не отправляют своих работников на обучение или делают это редко, и совместно с Дирекцией финансирования научных и образовательных программ по безопасности дорожного движения активизируем этот процесс.

База данных дает нам возможность следить за составом педагогов, преподающих ПДД (рис. 1).

Нами выявлено, что среди них:

- более 60% составляют преподаватели до 35 лет, что позволяет надеяться на их долгосрочную и плодотворную работу;
- около 50% имеют высшую и первую квалификационные категории, что свидетельствует о высоком уровне преподавания ПДД;
- более 40% повысили свой квалификационный разряд после обучения на на-

ших курсах, что доказывает их эффективность.

По нашим данным, за все время обучения с 1998 г. наиболее активными являются следующие районы республики:

Сабинский,
Высокогорский,
Кукморский,
Заинский,
Нурлатский,
Агрызский

и города Республики Татарстан: Лениногорск, Бугульма, Альметьевск.

В 2009 году активизировали свою деятельность по повышению квалификации педагогов в области преподавания ПДД такие районы как:

Спасский;
Пестречинский.

Интегративные учебные планы составлены в соответствии с региональным стандартом обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах, с учетом специфики работы слушателей и пожеланий практиков, методистов и руководителей образовательных учреждений и включают в себя следующие разделы:

- организационно-педагогические, дидактические и методические основы отбора и структурирования учебного материала;
- инновационные технологии обучения ПДД
- вопросы организации учебного и воспитательного процесса по изучению ПДД;
- проблемы контроля уровня усвоения знаний по ПДД;
- создание наглядных дидактических пособий по ПДД с использованием компьютера;
- инновационные методики обучения на уроках технологии.

Программа рассчитана на 108 часов, т.е. на три недели обучения, и ее освоение завершается получением свидетельства о повышении квалификации.

Занятия проводятся в различных формах: это и лекционные, и практические занятия. Кроме того, учебный план предполагает обязательные выездные занятия в образовательные учреждения г. Казани и близлежащего Зеленодольского района, имеющие большой педагогический опыт в разработке и проведении занятий по изучению ПДД и предупреждению детского травматизма. Для каждой группы слушателей организуется не менее пяти выездных занятий в различных школах и дошкольных

Таблица 1

№ п/п	Районы	Количество слушателей по годам						
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Агрызский	4	5	8	7	7	9	40
2.	Азнакаевский	4	1	3	2	1	2	13
3.	Аксубаевский	1	3	5	6	10	8	33
4.	Актанышский	5	4	6	7	4	9	35
5.	Алексеевский	3		1	1	4	5	14
6.	Алькеевский	2	3	3	6	9	3	26
7.	Альметьевский	2	-	-	1	-	6	9
8.	Апастовский	2	4	6	7	8	4	31
9.	Арский	5	4	5	8	10	7	39
10.	Атнинский	6	4	5	5	3	5	28
11.	Бавлинский	4	4	5	9	8	6	36
12.	Балтасинский	3	3	4	5	10	7	27
13.	Бугульминский	1	-	2	-	1	1	5
14.	Буинский	1	2	5	6	6	10	30
15.	В.Услонский	2	3	2	5	11	7	30
16.	Высокогорский	-	4	-	11	15	16	46
17.	Елабужский	2	1	5	3	3	2	16
18.	Дрожжановский	3	2	5	6	6	3	25
19.	Заинский	6	5	9	10	7	7	44
20.	Зеленодольский	4	-	1	3	2	8	18
21.	Кайбицкий	-	3	2	5	6	1	18
22.	К.Устьинский	3	2	8	8	5	3	29
23.	Кукморский	2	5	7	9	10	9	42
24.	Лаишевский	3	1	2	8	7	7	28
25.	Лениногорский	4	4	6	9	5	2	30
26.	Мамадышский	5	2	6	9	6	6	34
27.	Менделеевский		2	3	5	8	1	19
28.	Мензелинский	2	4	7	8	6	8	35
29.	Муслимовский	1	1		3	-	1	6
30.	Нижнекамский	-	2	4	5	1	4	17
31.	Н.Шешминский	1	2	5	5	4	7	24
32.	Нурлатский	4	2	7	10	11	7	41
33.	Пестречинский	6	3	6	6	-	9	30
34.	Р.Слободской	3	4	7	6	3	10	33
35.	Сабинский	7	4	11	12	13	9	56
36.	Сармановский	2	-	2	5	5	6	20
37.	Спасский	1	2	1	6	7	2	19
38.	Тетюшский	2	2	6	7	9	7	33
39.	Тукаевский	6	3	7	4	3	-	24
40.	Тюлячинский	2	2	8	8	9	8	37
41.	Черемшанский	1	2	4	8	6	7	28
42.	Чистопольский	1	1	2	4	1	2	11

Продолжение таблицы 1

№ п/п	Районы	Количество слушателей по годам						
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9
43.	Ютазинский	3	3	9	7	5	2	29
	ИТОГО:	119	108	201	265	257	244	1194

Таблица 2

№ п/п	Города РТ	Количество слушателей по годам						
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	всего
1.	Альметьевск	10	3	1	8	9	8	39
2.	Бугульма	5	4	5	10	9	7	40
3.	Елабуга	4	3	6	8	2	7	30
4.	Зеленодольск	2	1	2	2	6	1	14
5.	Лениногорск	5	4	8	8	11	7	43
6.	Наб.Челны	1	-	1	7	7	6	22
7.	Нижнекамск	-	2	2	4	7	8	23
8.	Чистополь	2	3	4	4	8	9	30
	ИТОГО:	29	20	29	51	59	53	241

Таблица 3

Г. Казань

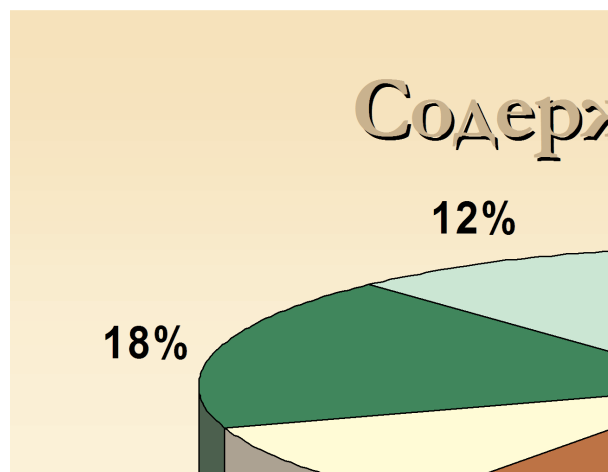
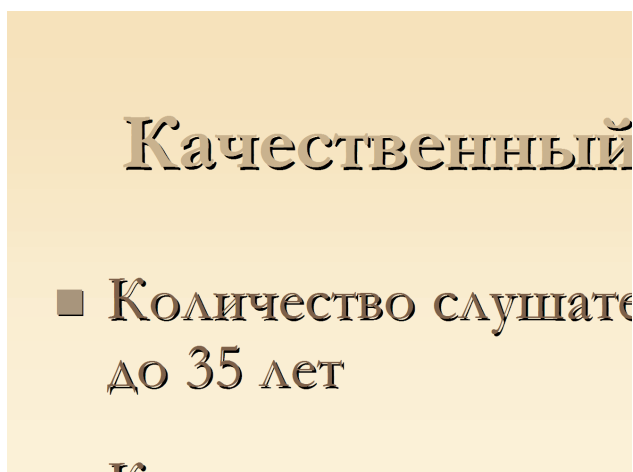
№ п/п	Города РТ	Количество слушателей по годам						
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	всего
1.	Авиастроительный	6	2	6	14	44	24	96
2.	Вахитовский	5	2	5	25	7	8	52
3.	Кировский	1	1	7	21	16	12	58
4.	Московский	4	3	16	47	47	33	150
5.	Новосавиновский	4	1	3	26	18	15	67
6.	Приволжский	2	4	14	18	27	4	69
7.	Советский	4	3	20	11	11	19	68
	ИТОГО:	26	16	71	162	170	115	560
	ВСЕГО СЛУШАТЕЛЕЙ	175	144	301	478	485	412	1995

образовательных учреждениях. Они полезны не только тем, педагогам, которые посещают занятия, но и работникам тех образовательных учреждений, которые их готовят, так как такая подготовка стимулирует творческий и профессиональный рост педагогов.

Во время этих занятий ведущие педагоги делятся накопленным опытом работы в этом направлении, показывают открытые уроки и мероприятия. С каждым годом среди таких педагогов становится все больше наших слушателей, которые применяют полученные

знания в практике своей работы. В институте сложился творческий и инициативный коллектив преподавателей и методистов, которые ведут важную работу по обновлению и совершенствованию учебно-методического сопровождения процесса повышения квалификации, по подготовке и изданию методических пособий для слушателей. С ними работают три кандидата педагогических наук, кандидат психологических наук, преподаватели высшей квалификационной категории. Кроме того, мы привлекаем специалистов извне. Особенно





тесно мы работаем с отделом пропаганды и Фондом безопасности дорожного движения УГИБДД МВД РТ. Также мы привлекаем к сотрудничеству специалистов Министерства образования и науки РТ, которые рассказывают о нормативных документах, регулирующих деятельность педагогов, работников городского и районных отделов образования, которые рассказывают о достижениях лучших педагогов г. Казани по преподаванию основ безопасности жизнедеятельности, делятся со слушателями опытом своей работы преподаватели высшей категории.

Институт имеет базовые образовательные учреждения, отношения с которыми строятся на основе договора о сотрудничестве. Это:

- дошкольное образовательное учреждение № 391 Ново-Савиновского района г. Казани;
- дошкольное образовательное учреждение № 399 Советского района г. Казани;
- дошкольное образовательное учреждение № 174 Московского района и другие.

Институтом создана богатая методическая база обучения. Мы имеем два автокласса, один из них на базе ЭВМ. В библиотеке института собрана учебная и методическая литература по преподаванию ПДД в образовательных учреждениях, и каждый слушатель обеспечен необходимым учебным комплектом. В методическом кабинете имеются комплекты дорожных знаков, дидактические и развивающие игры по ПДД, электронные пособия, учебные фильмы, видеоматериалы к занятиям и видеозаписи лучших уроков и занятий, которые используются при организации обучения слушателей. Методическое обеспечение процесса повышения квалификации удастся разнообразить за счет тесного сотрудничества с информацион-

но-методическим центром «ВИТС», центром обучения и развития детей «Кенгуру», которые организуют выставки-продажи методических новинок.

Кроме того, по окончании курсов повышения квалификации каждый слушатель получает на весь класс учебно-методический комплект «Азбука дорожных наук», в который входят учебники и рабочие тетради на русском и татарском языках.

Методистами института подготовлено немало учебных пособий для преподавателей ПДД. Они издаются как на русском, так и на татарском языках. Среди них и методические рекомендации, и сценарии проведения мероприятий по ПДД, и дидактические материалы, и сборники лучших работ слушателей курсов, и обобщение опыта работы лучших образовательных учреждений в области преподавания ПДД.

В процессе обучения необходимо не только вооружить слушателей педагогической теорией, ввести их в курс важнейших современных педагогических находок, но и, что не менее важно, сделать их активными участниками учебного процесса. Решить эти задачи в рамках ограниченного учебного времени довольно сложно. Отсюда возникает потребность поиска эффективных форм и методов обучения в условиях повышения квалификации. Нами используются различные методы активизации процесса обучения, среди них деловые игры, практические и выездные занятия, а также подготовка и защита творческих проектов.

Отчетный проект содержит разработку урока или занятия по ПДД, с использованием инновационных педагогических технологий. Такая работа ориентирует слушателя на повседневную творческую работу, постоянное самосовершенствование и самообразование.



По окончании курсов повышения квалификации проводится защита курсовых проектов, во время которой слушатели демонстрируют свои профессиональные знания и умения.

Лучшие работы слушателей принимают участие в конкурсе «Педагогическая копилка», который проводится институтом один раз в год совместно с Научным центром безопасности жизнедеятельности детей УГИБДД МВД РТ. По результатам этого конкурса издается сборник курсовых работ слушателей, который содержит обобщение передового педагогического опыта по преподаванию ПДД в школе и дошкольных образовательных учреждениях.

Еще одной обязательной формой итоговой аттестации слушателей является изготовление дидактического материала по ПДД. Слушатели имеют возможность познакомиться с последними методическими разработками в этой области на лекциях по технологии. А во время практических занятий под руководством ведущих преподавателей технологии г. Казани выполняются сами пособия. В процессе практических занятий слушатели изготавливают наглядные пособия, раздаточный материал, которые могут быть использованы на занятиях по ПДД.

В связи с широким внедрением информационных технологий в процесс обучения и компьютеризации образовательных учреждений Республики Татарстан в МИПК СНПО учебные планы подготовки слушателей обязательно содержат раздел «Использование компьютера в процессе обучения».

Институт располагает 4 компьютерными классами, каждый слушатель обеспечен отдельным рабочим местом и учебно-методическими материалами, которые помогают в освоении компьютера.

Обучение рассчитано на 24 учебных часа и включает в себя освоение компьютера и приобретение навыков создания компьютерных презентаций. Слушатели имеют доступ в Интернет. Преподавателями и методистами института собрана богатая коллекция иллюстрационных материалов по ПДД, что облегчает слушателям процесс поиска необходимой информации.

Создаваемые слушателями курсов электронные презентации позволяют педагогу более эффективно проводить занятия. Подготовленные с помощью компьютера материалы могут быть использованы и как дидактические разда-

точные пособия при формировании и контроле знаний и навыков безопасного поведения на дорогах. В ближайших планах института выпуск электронного пособия по ПДД для преподавателей начальных классов и воспитателей ДОУ, созданного на основе работ слушателей, с сохранением их авторского права.

МИПК СНПО заботится и о бытовых условиях проживания иногородних слушателей. Институт имеет благоустроенное общежитие, которое находится в ста метрах от учебного корпуса. В здании общежития функционирует кафе, где организовано горячее питание слушателей.

МИПК СНПО считает необходимым расширять работу по подготовке педагогов, преподающих правила дорожного движения. По нашему мнению этого можно достичь за счет включения в процесс повышения квалификации по этому направлению преподавателей педагогических училищ Республики Татарстан. В педагогических училищах при подготовке воспитателей и учителей начальных классов необходимо уделять больше внимания изучению основ безопасного поведения на дорогах.

Кроме того, постоянно растет потребность в методических пособиях по ПДД. Поэтому нужно активизировать процесс подготовки таких пособий и в этом большую роль может сыграть помощь отдела пропаганды БДД и Дирекции финансирования научных и образовательных программ БДД РТ, Научного центра безопасности жизнедеятельности детей. С целью обобщения и распространения передового педагогического опыта совместно с этими организациями в новом учебном году институт планирует проводить ежегодный республиканский конкурс методических разработок к урокам и занятиям по ПДД.

Подводя итоги, можно отметить, что процесс повышения квалификации работников образовательных учреждений Республики Татарстан по программе «Инновационные методики преподавания правил дорожного движения в начальной школе и дошкольных образовательных учреждениях Республики Татарстан» организован эффективно, и учитывает современные требования к образовательному процессу как в области основ безопасности жизнедеятельности детей, так и в области применения инновационных технологий обучения.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ РАБОТЫ ДОШКОЛЬНЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Д.М. МУСТАФИН,

к.п.н.,

первый заместитель министра образования
и науки Республики Татарстан

В связи с ростом интенсивности дорожного движения и увеличением ситуаций, представляющих угрозу для детей на улицах, вопрос формирования навыков безопасного поведения на дорогах с раннего возраста перешел в разряд особо актуальных и является составной частью работы педагогов каждого детского сада.

Не вызывает споров и тот факт, что знания, полученные в детстве, наиболее устойчивы, правила, усвоенные в эти годы, впоследствии становятся нормой поведения, а их соблюдение – потребностью человека. Вот почему так важно заложить основы безопасного поведения на дорогах как можно раньше, ведь не секрет, что часто уже первоклассникам приходится ходить в школу самостоятельно.

В дошкольных учреждениях обучение культуре поведения на улице тесно связано с задачами развития детей: формирования ориентировки в пространстве, внимания, собранности, ответственности, осторожности, уверенности в себе. Часто отсутствие этих качеств становится причиной дорожных происшествий.

В Республике Татарстан функционирует 1940 учреждений, реализующих общеобразовательные программы дошкольного образования. Дошкольными учреждениями накоплен богатый опыт работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В значительной степени успеху данной работы способствуют периодически проводимые недели, декады и месячники по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, в рамках которых проходят викторины, конкурсы рисунков, агитбригад, плакатов, подделок среди дошкольников и их родителей.

Раз в два года совместно с УГИБДД МВД по РТ проводится республиканский конкурс «Зеленый огонек». Данный конкурс преследует цель повышения качества профилактической работы в дошкольных образовательных учреждениях. Значительная часть материалов посвящается мероприятиям с детьми, направленным на формирование и закрепление зна-

ний, умений и навыков безопасного поведения на дорогах. Об этом свидетельствуют творчески составленные конспекты занятий, сценарии утренников, праздников по аналогии с популярными телевизионными игровыми передачами «Что? Где? Когда?», «КВН», «Звездный час» и др. Традиционно в этих мероприятиях принимают участие заинтересованные родители воспитанников, сотрудники отделов пропаганды подразделений ГИБДД, что придает особую серьезность и значимость этим мероприятиям.

Воспитатели детских садов разрабатывают авторские методические и практические пособия, конспекты, дидактические игры, мюзиклы, сочиняют стихи и песни. Например, методическая разработка Л.П. Блинковой, воспитателя ДОУ №76 Советского района г. Казани «Обучение детей дошкольного возраста правилам безопасного поведения на улице и на дороге»; авторское пособие Гиниятуллиной Ф.Л., воспитателя ДОУ № 82 г. Набережные Челны «Юлда йөрсәң – уяу бул!»; «Методические рекомендации по организации целевых прогулок по профилактике детского дорожно-транспортного происшествия с дошкольниками» Михайловой Г.А.; сборник из опыта работы Фасхетдиновой В.К., воспитателя Узьякского детского сада Тюлячинского муниципального района «Дети и дорожное движение»; авторская программа Абдуллиной О.Д., воспитателя ДОУ № 42 Приволжского района г. Казани «Азбука дорожного движения» и др.

Активно стали использоваться компьютерные технологии обучения детей правилам дорожного движения («Введение компьютерных технологий в работу с детьми старшего дошкольного возраста по профилактике дорожно-транспортных происшествий», автор – Уколова Т.В., воспитатель ДОУ № 165 Ново-Савиновского района г. Казани; компьютерная презентация для занятий по правилам дорожного движения, автор-составитель Князева А.В., воспитатель ДОУ № 24 г. Лениногорска и др.).



Одним из основных условий успешной работы по профилактике и пропаганде безопасного поведения детей на улицах и дорогах является организация предметно-развивающего пространства детей. С этой целью в дошкольных учреждениях республики функционируют специально организованные 445 кабинетов по обучению правилам дорожного движения, которые оснащены наборами дорожных знаков, макетами микрорайонов, где проживают дети, большим количеством дидактических игр и развивающего материала; на территориях детских садов – площадки с дорожной разметкой для практических занятий, приближенных к реальным условиям, в каждой группе – уголки с разнообразным материалом для разных видов деятельности по закреплению полученных знаний.

Полноценное развитие и воспитание ребенка невозможно без участия родителей. Но проблемы взаимодействия с семьями воспитанников остаются актуальными и сложными для практических работников, потому что нельзя работать с современной семьей в старых формах и содержаниях. Провозглашенный в 2009 году Президентом Республики Татарстан Год физкультуры и здорового образа жизни дает нам возможность усилить влияние педагогических воздействий на родителей дошкольников, в том числе в сфере формирования их собственной дорожно-правовой компетентности. Вся система работы, причем даже самых опытных педагогов республики, сводится на «нет», если родитель, ведущий за руку ребенка, нарушает правила, подвергая опасности свою жизнь и жизнь своего ребенка. Это актуально еще и потому, что многие современные дети приезжают в детский сад на машине, являясь свидетелями нарушений правил водителями-родителями.

Одним из способов реализации сотрудничества педагогов и родителей является организация их совместной деятельности, в которой родители – не пассивные наблюдатели, а активные участники всех проводимых мероприятий. Оправдывают себя разнообразные формы работы с привлечением работников отделов пропаганды и подразделений УГИБДД

МВД по РТ, специально организованные для родителей и педагогов дошкольных учреждений. Хорошо зарекомендовали себя такие формы как анкетирование родителей, памятки и листовки-обращения к родителям, наглядная агитация, родительские собрания, дошкольные газеты, конкурсы и викторины по правилам дорожного движения с участием детей и родителей. Безусловно, важными являются вопросы содержания, регулярность встреч, чтобы эта работа не была формальной, давала действенный результат.

Эффективность формирования навыков безопасного поведения дошкольников на дорогах во многом зависит от профессиональной подготовки педагогов. Повышение квалификации воспитателей детских садов и учителей начальных классов на курсах в Межрегиональном институте повышения квалификации дает возможность делиться своим опытом работы и учиться у коллег.

Помощь педагогам обеспечивается и методической службой органов управления образованием и дошкольных учреждений, которая включает в себя широкий спектр методов и приемов: методические объединения, школы передового опыта, педагогические советы, мастер-классы, интеллектуальные игры, конкурсы, тренинги, семинары-практикумы и т.д.

В заключении хочется сказать, что успех всей работы зависит от консолидации усилий Министерства образования и науки РТ, УГИБДД МВД по РТ, отделов (управлений) образования исполкомов муниципальных образований и других социальных институтов, ответственных за детскую безопасность на дорогах нашей республики в согласованной работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Коллективам детских садов необходимо повышать эффективность педагогического процесса, путем использования максимального разнообразия форм и методов, обобщать и распространять положительный инновационный передовой опыт, привлекать внимание общественности, родителей к воспитанию у детей навыков безопасного поведения на дорогах.



ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ НАВЫКОВ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ У УЧАЩИХСЯ НАЧАЛЬНОЙ ШКОЛЫ (ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ)

Т.В. ОВЧАРОВА,
учитель начальных классов,
первой квалификационной категории
(средняя школа №18 Вахитовского района
г. Казани)

Период младшего школьного возраста – один из главных этапов становления здоровья и формирования навыков безопасности, а также физического и психического статуса, на базе которого закладываются основы здорового образа жизни. В настоящее время причиной несчастных случаев и гибели детей чаще всего служит недостаточный уровень подготовки младших школьников в вопросах безопасного поведения в различных опасных и чрезвычайных ситуациях, несоблюдение ими правил дорожного движения и пожарной безопасности, пренебрежение правилами личной гигиены и нормами здорового образа жизни.

Труды Анастасовой Л.П., Анисимова В.В., Безруких М.М., Виленского М.Я., Виноградова Э.Н. и др. посвящены проблемам формирования культуры безопасности личности и здорового образа жизни. Вопросами разработки и теоретического обоснования прогрессивных развивающих систем обучения младших школьников занимались Амонашвили Ш.А., Давыдов В.В., Занков Л.В., Пидкасистый П.И., Селевко Г.К., Сериков В.В., Эльконин Д.Б., Якиманская И.С. и др. В соответствии с требованиями Федеральных законов России: «Об образовании», «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», «Об охране окружающей природной среды», «О пожарной безопасности», «О безопасности дорожного движения», «О гражданской обороне» и др. разработано множество программ по основам безопасности жизнедеятельности населения.

Мир, в котором мы живем, полон опасностей. Они подстерегают человека в быту, на отдыхе. Человечество накопило богатый опыт выхода из опасных ситуаций. Если мы усвоили его, то, попав в любую ситуацию, опасную для жизни, сумели подавить в себе страх, и будем действовать так, как того требуют обстоятельства. Знание определенных правил помогает нам и том случае, если ситуация не знакомая, так как в своей памяти мы всегда отыщем аналогичную ситуацию, проанализировав ее, сможем определить верные способы своего поведения.

"Основы Безопасности Жизнедеятельности" в начальной школе изучаются в интеграции с предметом «Окружающий мир». Мы работаем по учебнику А.А. Плешакова (М: Просвещение, 2007). Курс «Основы безопасности жизнедеятельности», автор Усачев А.А., реализует поэтапный «спиральный» подход к формированию в сознании детей обостренного чувства личной и коллективной безопасности, привития навыков распознавания и оценки опасностей, а также безопасного поведения в экстремальных и чрезвычайных ситуациях дома, на улице, в природе. Состоит из нескольких разделов: «Окружающий мир и возможные опасности для жизни и здоровья человека» (является сквозным и связующим на всех четырех ступенях обучения), «Экстремальные ситуации и безопасность человека», «Безопасность жизнедеятельности в чрезвычайных ситуациях» и призван помочь:

- распознавать и оценивать опасности среды обитания человека;
- определить способы защиты от них;
- приобретать навыки в ликвидации последствий экстремальных ситуаций;
- оказание помощи и взаимопомощи в случае их необходимости.

Данный учебник поможет детям получить теоретические знания, которые пригодятся им в опасных и трудных жизненных ситуациях, а также практически их усвоить – материал дается в занимательной игровой манере, имеет увлекательный внутренний сюжет, ярко и остроумно иллюстрирован

Существенную помощь в достижении целей обучения основам безопасности жизнедеятельности в начальной школе, на наш взгляд, может оказать использование народных традиций. К педагогическим воздействиям, можно отнести:

- а) становление механизма адаптации ребенка через включение его с раннего детства в круг домашних обязанностей, дежурства в школе;
- б) обучение через сообщение знаний, показ умений, самостоятельное научение путем подражания. Так, ежегодно учени-



ки нашей школы в рамках Дня Музея посещают музей им. М.Державина в г. Лаишево РТ. Во время экскурсии они знакомятся не только жизнью и творчеством нашего знаменитого земляка, но и получают возможность прикоснуться к народным ремеслам: гончарное дело и корзиноплетение. Дети с удовольствием работают с глиной и ивовой лозой. Полученные навыки реализуются на уроках технологии: раскрашивая глиняные игрушки, знакомятся с миром красок;

- в) развитие навыков через накопление оригинального опыта, опыта деятельности в нестандартных ситуациях: в ходе экскурсий на хлебозавод, книжное издательство дети получают представление не только о профессиях, но и отрабатывают навыки безопасного поведения на производстве;
- г) формирование ребенка как части социума через ориентацию на определенные ценности духовного и нравственного порядка: ученики охотно участвуют в подготовке парада загадок, народных пословиц, выставок самодельных книжек-малышек; разрабатывают инструкции «Поведение в общественных местах», «Поведение в общественном транспорте», «Я иду на день рождения» и т.д. Вместе с ребятами составляем памятки сказочным героям, братишке, сестренке на тему «Как себя вести...»;
- д) развитие через тренировку и закрепление навыков, через наблюдательность, смекалку: ребята с удовольствием составляют картотеку рисунков, где запечатлено безопасное и небезопасное поведение сказочных героев;
- е) традиционным стало проведение в нашей школе спортивного праздника, посвященного Дню Защитника Отечества. Ребята встречаются с представителями городских служб, которые призваны охранять жить и здоровье наших жителей. Мальчики и девочки с большим удовольствием смотрят выступления по самообороне сотрудников отряда милиции особого назначения при МВД РТ. В программу «Веселых стартов» мы включаем конкурсы, в которых дети применяют на практике знания, полученные на уроках («Санитары»: оказание первой помощи, «Поваренок»: секреты здорового питания и т.д.)

ж) в целях пропаганды здорового образа жизни и здорового питания в школе проводятся праздники, например: праздник «Русская каша», «Масленица»...

Школа №18 находится в центре города Казани на пересечении двух улиц: Муштары и Бутлерова. Это сложный участок с интенсивным дорожным движением. Мы постоянно обращаем внимание детей на основные причины несчастных случаев (переход проезжей части в неустановленном месте или при запрещающем сигнале светофора, ходьба вдоль проезжей части при наличии тротуара или обочины, нарушение правил перехода при высадке из общественного транспорта, игра на проезжей части или вблизи нее).

В силу возраста им пока сложно сосредоточиться на одном, более важном и значимом в процессе дорожного движения. Законы улиц и дорог они лучше постигают через игровые ситуации: например, через задание – разработать безопасный маршрут движения школьника от дома до школы. Материал рисунков можно использовать во время конкурса «Острый глаз», где выявляется самый внимательный пешеход, не упустивший из внимания ни один светофор, ни один перекресток на территории микрорайона, где расположена школа.

В формировании навыков безопасного поведения важную роль играют тренировки. Наряду с занятиями в классе, предусмотрены и практические занятия на улице. Натренированная до автоматизма привычка поможет ребенку безопасно перейти дорогу. Она просто станет его охранной грамотой на дороге.

Домашние задания к каждой теме предполагают раскрашивание рисунков, подбор стихов, загадок, составление и разгадывание кроссвордов, подготовка сообщений о правилах поведения на улице, в общественных местах, в общественном транспорте. На переменах мои ученики играют с настольной игрой по ПДД «Большая прогулка». Проводим и конкурсы рисунков.

Активно используем в работе методические пособия А.М. Якупова («Безопасность на улицах и дорогах»), Р.Н. Минниханова, И.А. Халиуллина («Азбука дорожной науки»), учебное пособие «Обучение детей городских школ правилам безопасного поведения на дорогах» (региональный стандарт). Большим подспорьем в работе стала электронная энциклопедия «ПДД для детей» под редакцией О. Смолянского. Программа, разработанная компанией DominiSoft, содержит 4 раздела: 1) знакомство



с ПДД; 2) обучающие мультики; 3) раскрась знаки; 4) найди опасность. На сегодня, к сожалению, в школах недостаточно наглядного материала.

Мы считаем, что материал по ОБЖ в начальной школе должен включать: общеобразовательные знания; навыки применения общеобразовательных знаний в обеспечении личной безопасности; знания об опасных и чрез-

вычайных ситуациях природного и антропогенного (техногенного, биолого-социального, социального) характера; начальные знания в области гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций; знания в части оказания первой медицинской помощи; знания по организации защиты от воздействия чрезвычайных ситуаций. Наша задача научить и помочь детям сохранить свое здоровье и жизнь.





СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

М.Х. ВАЛИЕВ,

к.п.н.,

ведущий научный сотрудник
ГУ «Научный центр безопасности
жизнедеятельности детей»

В настоящее время в стране низкий уровень правосознания участников дорожного движения. По данным проведенного опроса, опубликованным в «Stop-газете», даже преднамеренно нарушить Правила дорожного движения могут 42% водителей [1].

В условиях массовой автомобилизации (в общем-то – признака цивилизации) увеличение количества автотранспорта должно сопровождаться улучшением качества подготовки будущих водителей, так как более сложными становятся условия движения.

По результатам проводимого мониторинга общественного мнения по РФ, большинство опрошенных среди семи основных причин аварий на первое место поставило причину «низкая дисциплина водителей» и на пятое – «недостаточный уровень подготовки водителей» [2, сс. 15–16].

В Республике Татарстан количество людей, управляющих автомобилями, возрастает довольно быстрыми темпами. Но общая ситуация характеризуется недостаточным уровнем дисциплинированности и подготовленности водителей. По статистическим данным УГИБДД МВД по РТ, за 12 месяцев 2008 года было совершено 5958 ДТП, из них 80,6% (4804) – по вине водителей. И что примечательно, 4369 (90,9%) – по вине индивидуальных владельцев.

На необходимость совершенствования качества подготовки водителей обращается внимание в документе государственного масштаба – Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в числе первоочередных мероприятий:

- «совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля над осуществлением гражданами самостоятельной подготовки для получения права на управление транспортными средствами категорий «А» и «В»;
- проработка нормативно-правовых и организационных аспектов внедрения комисионного принципа приема квалификационных экзаменов...;
- подготовка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, по-

зволяющих повысить качество подготовки водителей» [3, с. 13].

Учитывая региональные потребности, в Республиканской целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008–2009 годы» поставлены такие задачи: «Совершенствование системы сертификации и лицензирования, методологического, методического и материально-технического обеспечения учреждений, осуществляющих подготовку и переподготовку водителей, повышение квалификации и аттестации преподавателей этих учреждений» [4, с. 23].

Как показал анализ практики, для совершенствования качества преподавания в автошколах при их лицензировании следует обращать внимание на:

- уровень дидактико-методической подготовленности преподавателей и мастеров производственного обучения;
- наличие соответствующей методической и материальной базы (методического кабинета; средств технологий обучения, наглядности; учебников и дополнительной литературы для занятий; методических разработок для преподавателей; условий для самостоятельного изучения отдельных тем и вопросов курсантами).
- различие понятий «любительская» и «профессиональная» подготовка, имея ввиду обучение использованию автомобиля: а) в свободное время и б) в трудовой деятельности.

В статье заместителя министра транспорта РФ дан практикоориентированный ответ на вопрос: «Должна ли отличаться подготовка водителя-профессионала от подготовки водителя-любителя?»

«Для обеспечения безопасности дорожного движения необходимо менять систему подготовки. Теми, кто просто любит водить машину для собственного удовольствия, конечно, должно заниматься Министерство образования. А для профессиональной деятельности водители должны готовиться, бесспорно, под патронажем транспортного ведомства... Мало одних прав, полученных в ГАИ, нужны



и другие профессиональные навыки перевозчика, полученные при помощи опытных наставников» [5, с. 3].

Существуют мнения о том, что:

- водитель легкового автомобиля не является профессией и квалификационные требования для него не обязательны;
- зачем автолюбителю знать устройство карбюратора и коленчатого вала – оператор персональной ЭВМ не знает устройство компьютера, а хорошо работает на нем;
- учащиеся автошколы не намерены работать по найму, т.е. использовать автомобиль для основной работы; а при неисправности автомобиля начинающие водители могут вызвать работников автосервиса;
- для водителя необходимо знать только ПДД и отрабатывать вождение до автоматизма [6, с. 6] и т.п.

Сказанное выше относится к качеству содержания подготовки водителей. Однако, являясь самостоятельными понятиями, содержание и методика зависят друг от друга.

Так, от решения проблемы «отличается ли подготовка водителя-профессионала от подготовки водителя-любителя» зависит, изучать или не изучать в автошколе устройство автомобиля. Если – да, то это требует ряда методических средств, необходимых для изучения именно устройства автомобиля (например, различных специальных аудио-визуальных средств наглядности), а также разработки наиболее эффективных способов их использования.

Что требуется для совершенствования качества самоподготовки к сдаче квалификационных экзаменов?

По «Закону о безопасности дорожного движения» самостоятельная подготовка к экзаменам на получение водительского удостоверения по категориям «А» и «В» допускается в объеме соответствующих программ. (В настоящее время готовится новый проект Закона.) От кандидата в водители требуется указать, где он прошел медицинскую подготовку и первоначальную подготовку на автодроме, дать сведения об автомобиле, на котором он проходил подготовку; об инструкторе, который его обучал вождению. Такие предложения были включены в проект новой методики сдачи квалификационных экзаменов [7, с. 12].

Но: «Хотя и Федеральный закон о безопасности дорожного движения предусматривает

самостоятельную подготовку, законодательного механизма по ее проведению в нашей стране по сути дела нет. Потому что для самостоятельной подготовки надо привлекать квалифицированных специалистов, нужны автодромы, специально оборудованные транспортные средства и т.д.» [там же].

Как повысить качество проведения экзамена в условиях реального дорожного движения на первом этапе экзамена?

Как утверждает Д. Митрошин (НИЦ ГИБДД МВД РФ), пора вводить *нормативы времени*. «Когда человек разворот в ограниченном пространстве выполняет сорок минут, это не лезет ни в какие рамки, хотя формально он ошибок не допускает. На дороге неважно, насколько правильно человек включил передачу заднего хода и развернулся – главное, что он это сделал быстро...» [там же]. Однако временные нормативы должны быть достаточно гибкими и разумными.

На втором этапе экзамена вполне допустимо, чтобы в процессе экзамена в машине находились не только экзаменуемый и экзаменатор. Предлагается, что в случае, если кандидат в водители сдал теоретический экзамен с первого раза, а в ходе второго этапа практического экзамена выполнил все задания экзаменаторов, предусмотренные новой методикой, то допускается сокращение продолжительности экзамена.

Такие механизмы совершенствования качества квалификационных экзаменов предложены специалистами.

В практике образовательных учреждений самостоятельная работа по овладению профессией водителя автомобиля порой упрощается. Часто ограничиваются изучением ПДД и практического вождения с единственной ориентацией – сдать экзамен в ГИБДД и получить водительское удостоверение.

При этом (как видно из материалов Интернета) считается, что для предварительной подготовки достаточно найти лишь двух «учителей» – по ПДД и вождению. А если человек уверен, что он реально способен самостоятельно изучить ПДД, то достаточно одного – по вождению. (Для самостоятельного изучения рекомендуется приобрести действующие экзаменационные билеты, комментарии к ним двух-трех различных авторов, учебники по вождению и Правила дорожного движения.)

Справедливо обращается внимание на значение личности преподавателя или ин-



структора для качественной подготовки. Рекомендуется найти преподавателя с педагогическим талантом и богатым водительским опытом. Указывается, что «выбор инструктора по вождению обязательно должен ограничиваться кругом профессионалов, работающих на специально оборудованных для этой цели автомобилях. Никакой приятель на обычном авто не сможет преподать те уроки в реальной обстановке, которые инструктору позволяют продублированные педали. Боясь ДТП, любитель-инструктор вряд ли разрешит попробовать попасть в сложную дорожную ситуацию за рулем его машины, а без этого научиться невозможно» [8, с. 2].

Если будущий водитель решил обучаться не через автошколу, то он может обратиться к преподавателю или инструктору-специалисту, работающему самостоятельно.

Какие качества следует считать важными для правильного выбора преподавателя или инструктора? (Это можно узнать, наблюдая за его работой или через тех, кто обучался у него.)

1. Умение объяснять. Плохой инструктор действует по принципу: «делай как я», если не получается — это твои личные проблемы. Такое поведение не всегда объясняется плохим характером. Не всем дана способность раскладывать сложное действие на отдельные, более простые операции и обучать поэтапно.
2. Умение проводить работу над ошибками. Неудачи ученика и их причины инструктор должен хорошо понимать и немедленно указывать пути преодоления ошибок.
3. Спокойствие в предоставлении ученику возможности совершить ошибку. Плохой инструктор «бьет» по своим педалям уже тогда, когда видит, что ученик намерен сделать что-либо неверно. Причем он совершает это, даже когда нет никакой угрозы ДТП. Хороший преподаватель в спокойной обстановке дожидается завершения ошибки и потом начинает ее анализировать.
4. Крепкая нервная система. Когда в сложной дорожной ситуации волнуются и ученик (что естественно), и инструктор (что ненормально), то толку от занятия не будет. Инструктор своим поведением должен успокаивать ученика в экстремальной обстановке и вселять в него уверенность.

5. Психологический интеллект и такт. После каждого занятия хороший инструктор умеет показать, в чем прогресс ученика и старается поддержать его морально. Плохой инструктор некорректно критикует, формируя комплекс неполноценности» [8, с. 3].

Для совершенствования качества самостоятельной подготовки по вождению следует знать, что процесс освоения навыков управления автомобилем можно разделить на два этапа:

- первый — овладение приемами управления на недвижущемся автомобиле;
- второй — отработка этих приемов при движении автомобиля.

Например, приступив к овладению приемами управления коробкой передач во взаимодействии с педалями сцепления, подачи топлива и тормозной системы, рекомендуется как можно быстрее их отработать и довести до автоматизма.

Формирование привычки оценивать обстановку позволяет своевременно принимать правильные решения и обезопасить себя и пассажиров от неожиданностей. «Секрет» безаварийного вождения автомобиля многими водителями зиждется еще и на том, что они приучили себя заблаговременно предвидеть возможные дорожные ситуации.

При обучении вождению следует обращать внимание также на то, что водитель должен быть и «психологом». Управление автомобилем требует непрерывного решения психологических задач. Наблюдая за людьми на тротуарах или дороге, опытный (практически овладевший знаниями, умениями и навыками) водитель мгновенно оценивает и предугадывает их дальнейшие действия. В зависимости от этой предварительной оценки можно принять соответствующее решение.

После получения водительских прав рекомендуется поехать вместе с инструктором (он — в качестве пассажира). Такой переходный этап смягчит трудности начала самостоятельной езды. Считается, что научиться вождению в зависимости от возраста и способностей в среднем требуется 20–50 стандартных занятий (по 1,5–2 часа каждое).

Можно сделать следующие **рекомендации** по наиболее качественному решению дидактико-методических проблем в процессе подготовки водителей:

Создать профессиограмму современного водителя автомобиля, а обучение в автошколах нацелить на ее реализацию.



Более конкретно определить цели и задачи обучения в автошколах, а также перечень знаний, умений и навыков, способностей, которые следует развивать в процессе подготовки водителя.

Определить специфику преподавания в процессе подготовки водителей с учетом потребностей: производства; населения; требований жизни.

Устранить возможность перегрузки учебного процесса в автошколах введением новых знаний; определить перечень тем, которые следует устранить как устаревшие.

Разработать темы и вопросы для самостоятельного изучения курсантами (наряду с усвоением готовых знаний, излагаемых преподавателями).

Осуществить целесообразную выборку современных инновационных организационных форм и средств для применения их в процессе подготовки водителей.

Выяснить степень доступности изучаемых знаний для курсантов с различным уровнем предварительной подготовленности; осуществлять дифференцированный подход в обучении.

Определить оптимальное (необходимое и достаточное) количество учебного времени на подготовку водителя в целом и на преподавание отдельных предметов.

Изучить состояние преподавания в автошколах и обобщить положительный опыт автошкол по совершенствованию методик преподавания. Выявить лучшие по качеству методики и распространить их в массовой практике.

Совершенствовать традиционные, а также внедрять новые технологии и подходы, стимулирующие познавательный интерес к транспортному образованию. Интегрировать современные дидактико-методические знания с практикой реального образовательного процесса в автошколах.

Литература

1. Stop-газета, 2007, № 10.
2. Козловская Е.А. О результатах мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в Российской Федерации за 2007 год / Е.А. Козловская // Использование результатов мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в совместной деятельности министерств и ведомств с Госавтоинспекцией. — Казань: изд-во НЦ БЖД ПО РАО, 2008. — С. 12–18.
3. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». — Казань, 2007. — 162 с.
4. Республиканская целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2008–2009 годы». — Казань, 2008. — 90 с.
5. Москвичев Е.В. в поисках выхода из системного кризиса / Е.В. Москвичев // Автошкола Профи. — 2006. — № 9–10. — С. 2–3.
6. Родичев В.А. Знание автомобиля — одно из условий безопасности дорожного движения / В.А. Родичев // Автошкола Профи. — 2008. — №9–10. — С. 4–6.
7. Система экзаменов сегодня и завтра // Автошкола Профи. — 2005. — № 5–6. — С. 12–13.
8. Гладышев С. Как стать автомобилистом? / С. Гладышев. — Материал из Интернета. — 12. 10. 2008. — 5 с.
9. Воронина Е.Е. Совершенствование системы подготовки водителей с учетом реальной обстановки на дорогах / Е.Е. Воронина // Использование результатов мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в совместной деятельности министерств и ведомств с Госавтоинспекцией. — Казань: изд-во НЦ БЖД ПО РАО, 2008. — С. 128–131.
10. Статистические материалы УГИБДД МВД по РТ за 2008 и 2009 годы.



ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

ЗАВИСИМОСТЬ СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ДЕТСКОГО НАСЕЛЕНИЯ ОТ КАЧЕСТВА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

*Ф.Г. СИТДИКОВ,
д.б.н., профессор,
заслуженный деятель науки РФ, академик академии
наук РТ, зав. каф.
анатомии и физиологии;
Н.В. СВЯТОВА,
к.б.н., доцент,
Д. СОРОКИН,
студент V курса естественно-географического
факультета Татарского государственного
гуманитарно-педагогического университета*

Здоровье детей и подростков в любом обществе и при любых социально-экономических и политических ситуациях является актуальнейшей проблемой и предметом первоочередной важности, так как оно определяет будущее страны, генофонд нации, научный и экономический потенциал общества и, наряду с другими демографическими показателями, является чутким барометром социально-экономического развития страны.

Анализ состояния здоровья населения России по данным официальной статистики и результатам эпидемиологических исследований показывает, что оно намного хуже, чем в большинстве индустриально развитых стран, и следует ожидать его дальнейшее ухудшение, если существенно не будут изменены в благоприятном направлении условия, влияющие на здоровье. Наибольшее значение отводится факторам, связанным с образом жизни и с окружающей средой, так как эти факторы риска поддаются коррекции, как на популяционном, так и на индивидуальном уровне [1].

С развитием городов и ростом городских агломераций все большую актуальность приобретает охрана окружающей среды от негативного воздействия городского, особенно автомобильного транспорта. В отработавших газах двигателя внутреннего сгорания (ДВС) содержится свыше 170 вредных компонентов [2]. Состав отработавших газов зависит от рода применяемых топлива, присадок и масел, режимов работы двигателя, его технического состояния, условий движения автомобиля и др. К числу вредных компонентов относятся и твердые выбросы, содержащие свинец и сажу, на поверхности которой адсорбируются

циклические углеводороды (некоторые из них обладают канцерогенными свойствами) [3].

Город Казань крупный индустриальный центр с динамично развивающимися химической и нефтехимической промышленностью, машиностроением и металлообработкой, промышленностью стройматериалов и деревообработкой, легкой и пищевой промышленностью. В последнее время отмечается особенно быстрый рост парка индивидуального автотранспорта. Для города загрязнение воздуха выбросами отработанных газов является основной экологической проблемой, поскольку на их долю приходится до 60–90% общего объема выбросов. Загрязнение воздушного бассейна, увеличившийся уровень шумового фона и другие факторы ведут, в частности, к ухудшению здоровья населения [4, 5, 6]. Экологическая обстановка в Казани в настоящее время является достаточно сложной [4]. На автомагистралях центра города при южном, западном и восточном ветрах отмечается превышение ПДК в приземном слое воздуха по ряду загрязняющих веществ. К специфическим особенностям формирования улично-дорожной сети города относится наличие ряда «узких мест» — перегруженных транспортным потоком улиц и магистралей. Наибольший объем транзитных транспортных потоков приходится на улицы Московская, Саид-Галиева, Декабристов, Тукая, Эсперанто, Татарстан, Павлюхина, Большая Крыловка, Поперечно-Базарная, Давурская, Ямашева, Мусина, проспекты Ибрагимова, Амирхана, Кировскую и Ленинскую дамбы и т.д. [4].

Известно, что растущий организм ребенка в силу особенностей своего развития осо-



бо чувствителен к воздействию факторов внешней среды, а также дефициту жизненно важных питательных веществ и микроэлементов [8, 9, 10].

Безусловно, на состояние здоровья детей оказывают существенное влияние такие факторы как неблагоприятные социальные и экологические условия. Резко отрицательная экологическая обстановка в районах проживания и обучения детей и подростков существенно повышает их заболеваемость. Общие и местные экологические проблемы начинают сказываться на глубоких процессах формирования здоровья, включая изменения процессов возрастной динамики, появление сдвигов в клинике и характере заболеваний, длительности течения и разрешения патологических процессов, в принципе встречающиеся повсеместно, т.е. затрагивающих биологию человека [11, 12].

В районах, отличающихся интенсивно развитой промышленностью, среди детей уже дошкольного возраста особенно часто встречаются изменения опорно-двигательного аппарата (деформации скелета, нарушения осанки, плоскостопие, дефекты грудной клетки и др.), а также заболевания пищеварительной, эндокринной, сердечно-сосудистой, дыхательной систем. При современной социальной нестабильности воздействие экологически неблагоприятных ситуаций усугубляется сочетанием со стрессовыми нагрузками. Эти наслоения могут служить пусковыми механизмами формирования отклонений в состоянии здоровья различных возрастных групп школьников. У детей и подростков страдает не только соматическое, но и психическое здоровье: возрастает частота задержек психоречевого развития, неврозов и невротических реакций.

Здоровье детского населения, с одной стороны, чувствительно к воздействиям, с другой достаточно инертно по своей природе: разрыв между воздействием и результатом может быть значительным, достигая нескольких лет.

В конце 90-х гг. произошло дальнейшее усиление негативных тенденций в состоянии здоровья школьников: уменьшение численности абсолютно здоровых детей и подростков до 3–8% при увеличении 2-й группы здоровья до 35–38% и 3–4-й группы здоровья до 59–62%. В течение последнего десятилетия отмечался рост общей патологической пораженности учащихся [13, 10, 15, 17].

Для понимания сегодняшних тенденций формирования здоровья подрастающего поко-

ления, важно отметить, что основы здоровья закладываются в наиболее ранние периоды жизни – во время внутриутробного развития плода и в первые годы жизни ребенка и во многом определяются здоровьем родителей, прежде всего, матери. Родителями детей, родившихся в 2000–2002 гг., стали бывшие подростки начала и середины 90-х годов, на которых пришелся основной «удар» экономико-политического кризиса России. Снижение общего уровня здоровья подростков непременно сказалось отрицательно на состоянии их репродуктивной функции. Эта тенденция проявляется и в настоящее время. По данным НИИ гигиены и охраны здоровья детей и подростков НЦЗД РАМН каждая третья девочка имеет нарушение становления менструальной функции, каждая пятая – выраженную патологию женской половой сферы [18].

Поражение центральной нервной системы новорожденных как результат перинатальной патологии прогнозируется у 50 детей. В последствии эти нарушения могут проявляться в виде задержки психомоторного и речевого развития ребенка, либо иных нарушений функции центральной нервной системы (ЦНС). По имеющимся анамнестическим данным [19] в первые три года жизни различные отклонения в состоянии нервной системы выявлены у 39,3% детей. Обычно у детей с отягощенным анамнезом отмечается сниженный уровень иммунитета, общая соматическая ослабленность, отклонения в функционировании систем и органов, на основе чего формируется уже в раннем возрасте хроническая патология.

Ухудшение стартового уровня здоровья новорожденных детей приводит к последующему нарушению здоровья детей дошкольного и школьного возраста. Уже в дошкольном возрасте у значительной части детей (68%) возникают множественные нарушения функционального состояния, 17% детей приобретают хронические заболевания, и только один ребенок из трех остается здоровым [20, 21, 22, 23].

Среди детей, посещающих детские дошкольные учреждения в возрасте до 7 лет, в 13,5% случаев выявлены отклонения в физическом развитии. При этом в их структуре в 10,5% имеет место дефицит массы тела, в 8,3% – ее избыточность, в 1,7% – низкорослость [16, 22].

Особую тревогу у педиатров и гигиенистов вызывают показатели деятельности сердечно-сосудистой системы детей и подростков.



В течение 20 лет в подавляющем большинстве возрастно-половых групп подростков произошло достоверное уменьшение средних значений систолического давления (гипотонические реакции) и увеличение диастолического давления. Это свидетельствует об ухудшении сократительной способности миокарда у современных подростков. Наиболее частой патологией у девушек в 15 лет являлись нервно-психические расстройства донозологического уровня (82,6%) на втором месте – вегето-сосудистая дистония (67%) и нарушение менструальной функции (68%), на третьем месте – эндокринная патология (20,5%) [14].

Таким образом, оценка современного состояния и тенденций здоровья детей и подростков свидетельствует о серьезном неблагополучии, которое может привести к существенным ограничениям в реализации ими в будущем биологических (воспроизводство) и социальных функций. И в этом случае речь идет уже не просто о состоянии здоровья современных школьников, а о будущем России.

Наша работа посвящена изучению состояния здоровья и физического развития детей 15–16 лет, проживающих в районе г. Казани с сильно развитой транспортной сетью. Исследование проводилось в общеобразовательной школе № 49, расположенной на ул. Мусина. На данную улицу приходится большой объем транспортных потоков города Казани. По данным Государственного экологического контроля по РТ в исследуемом районе отмечается значительное превышение ПДК по ряду загрязняющих веществ в приземном слое воздуха. В качестве контроля был выбран относительно экологически благоприятный район – Горки 2 (ул. Фучика, общеобразовательная школа № 42).

Для исследований нами была сформирована качественно однородная группа девочек 15–16 лет, для этого применялся метод анкетирования. Использовались анкеты разработанные Институтов возрастной физиологии РАО.

Проведя анкетирование в 10-ых классах мы выяснили, средний возраст родителей составляет: мать 40 лет, отец 41 год, практически все имеют постоянную работу (83%). Образование у большинства родителей высшее (50%), среднеспециальное (17) или среднее (33%). Все дети проживают с родителями либо в собственном доме (22%), либо в отдельной квартире (72%) и практически все имеют собственную отдельную комнату (61%) или комнату с братом (сестрой) (39%), свой рабочий письмен-

ный стол (94%), все необходимые учебники (100%), компьютер (94%), спортивный инвентарь (83%). Таким образом, можно сделать вывод что все исследуемые дети имеют жилищно-бытовые и социальные условия способствующие нормальному развитию.

В свободное время от учебных и внешкольных занятий школьники читают художественную литературу (22%), смотрят телевизионные передачи (72%), занимаются спортом (61%), танцуют (39%), слушают музыку (72%), гуляют с друзьями (89%), занимаются в кружках (28%), играют в компьютерные игры (44%), мастерят или шьют (5%). Художественную литературу в учебные и воскресные дни читают одинаково часто, но продолжительность чтения в выходные дни в 39–59% случаев возрастает на 1–2,5 часов соответственно. Частота и длительность просмотра телепередач в выходные дни увеличивается.

В свободном от учебных и внеклассных занятий время препровождении у учащихся 10-ых классов преобладает статический компонент, это и просмотр телевизора, и компьютерные игры, чтение литературы. В состоянии относительной неподвижности старшеклассники проводят значительную часть времени бодрствования (78–97%).

Преобладание статического компонента в режиме дня отмечалось многими исследованиями и раньше. Так по литературным данным, у учащихся 9–10 классов на состояние относительной неподвижности приходилось 86–99% времени суток [19].

Общая статическая нагрузка, учитывающая уроки, факультативные занятия, самоподготовку, внешкольные занятия, составляет в среднем 9 ч 45 мин. Если к этому времени добавить среднее время просмотра телепередач – 1 ч 36 мин, то без движения 10-классники проводят в среднем 11 ч 21 мин.

К сожалению, формированию у детей умения правильно работать, организовать свой режим дня (школьный и внешкольный) с первого года поступления в школу уделяется внимания недостаточно. Возникновению утомления способствует и такой компонент умственной деятельности, как статическое напряжение: дети проводят без движения и в школе, и дома не менее трети суток бодрствования.

Гигиенисты считают, что биологическая потребность в движении растущего организма должна удовлетворяться многократно, как прием пищи, т.е. не менее 4–5 раз в день: 1 порция утром – гигиеническая гимнастика,



2–3 порции днем – двигательный отдых на уроках и между ними, 4–5 порций во второй половине дня [20].

Анализ показал, что занимаются самостоятельно каким-либо спортом малое количество учащихся. Спортивные секции они не посещают. Это можно объяснить тем, что учащиеся готовятся к ЕГЭ, работают с репетиторами. На вопрос, что они любят из спортивно-оздоровительных занятий учащиеся выбрали волейбол, бадминтон, большой теннис, плавание.

Производная и бытовая физическая активность учащихся в хорошем состоянии, т.е. помимо учебы, они помогают и по дому. Анализ организации двигательной активности школьников убедительно доказывает, что резерв профилактики и сохранения здоровья школьников практически не используется.

Если остановиться на питание, то нами были обследованы условия питания детей в школе и дома. Большинство детей не имеют строгого режима питания и едят когда захотят (50%), остальные питаются – 1 раз в день (5%), 2 раза в день (17%), 3 раза в день (17%), чаще 3 раз – (11%). По рациональному питанию у них нет каких-либо отклонений. Большинство детей завтракают дома, а в обед питаются в школьной столовой. Нами был проведен анализ продуктов питания, которые употребляют дети. Было установлено, что в рационе детей присутствуют такие продукты питания как мясо, сало, рыба, колбаса, молочные продукты, сыр, яйца, масло, овощи, картофель, макароны, крупы, каши, фрукты и соки, т.е. мы можем заключить, что дети получают достаточно полноценное и разнообразное питание.

Таким образом, можно сделать вывод, что значительная часть школьников, большую часть времени проводят в образовательных учреждениях или же занимаются с репетиторами. Это заставляет сконцентрироваться на профилактике заболеваний и охране здоровья детей.

Рейтинг нарушений здоровья детей 15–16 лет, проживающих в районе г. Казани с развитой транспортной сетью представлен на рисунке 1. Вполне закономерно на первое место среди всей патологии выдвинулось заболевание органов зрения, которое выявлено у 67% детей. Острота зрения у детей помимо эндогенных факторов и питания связана с чрезмерной учебной нагрузкой и длительной зрительной работой [7]. Поэтому вопросам профилактики нарушений зрения и способам

снятия зрительного утомления у старшеклассников при работе необходимо уделять пристальное внимание.

Второе рейтинговое место в структуре патологии у десятиклассников занимают нарушения осанки и другие отклонения в опорно-двигательной системе организма. Их встречаемость составляет, по анкетным данным 55%. Это значит, что примерно каждый второй подросток нуждается в оздоровительных мероприятиях.

На третьем месте в рейтинге заболеваний у десятиклассников находятся заболевания органов кровообращения, они выявлены у 50% детей. Среди отклонений со стороны системы кровообращения диагностируются: систолический шум, нарушение сердечного ритма, гипертония и гипотония (вегето-сосудистая дистония). Ослабление функционирования сердечно-сосудистой системы у подростков многие исследователи связывают, прежде всего, с фактором выраженной гиподинамии [1]. Известно, что старшеклассники много времени проводят не только за письменным столом, но и компьютера и телевизора. Недостаточная двигательная активность не восполняется у них даже занятиями в спортивных секциях.

Четвертое рейтинговое место в структуре хронической патологии у детей 15–16 лет, проживающих в районе с развитой транспортной сетью занимают заболевания эндокринной системы (39%). Высокий процент данного показателя, по-видимому, обусловлен повышенной чувствительностью эндокринной системы подростков к воздействию неблагоприятных факторов в период полового созревания. Из заболеваний эндокринных органов чаще всего в настоящее время диагностируется патология щитовидной железы. Известно, что резкому повышению частоты развития зоба у современных детей способствовали разного рода экологические катастрофы. Кроме того, развитие данной патологии зависит от содержания в пище и воде недостаточного количества йода. Нарушение функции щитовидной железы приводит к неблагоприятным изменениям обмена веществ в организме, нарушению деятельности сердца и нервной системы.

Хронические заболевания и нарушения функционирования системы пищеварения, отмеченные у 33% десятиклассников, занимают пятое место в рейтинге заболеваемости. Известно, что многие желудочно-кишечные болезни обусловлены неправильным питанием. Вполне вероятно, что значительный отрица-

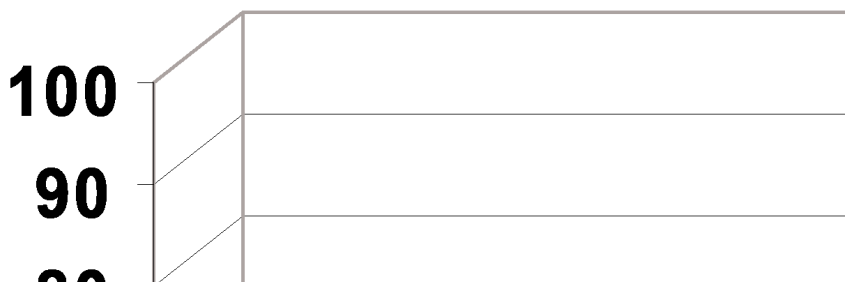


Рис. 1. Рейтинговое распределение (в %) хронических заболеваний и функциональных нарушений основных систем организма у учащихся 10 класса, проживающих в районе г. Казани с развитой транспортной сетью

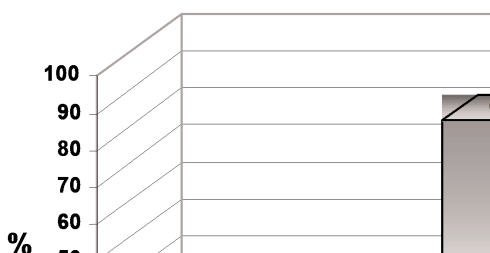


Рис. 2. Распределение (в %) по группам здоровья детей 15–16 лет, проживающих в районе г. Казани с развитой транспортной сетью

тельный вклад в развитие указанных заболеваний оказывает отсутствие регулярного питания для всех старшеклассников.

На шестом месте у детей 15–16 лет, проживающих в районе г. Казани с развитой транспортной сетью находятся заболевания нервно-психической сферы. Наличие которых указано у 33% детей.

Последующие рейтинговые позиции в структуре общей патологии занимают соответственно: кожные и аллергические заболевания (11%); патология мочеполовой системы (5%); заболевания органов дыхания (5%).

По предоставленным школьным медработником данным комплексной оценки состояния здоровья десятиклассников выявлено следующее распределение детей по группам здоровья. Так, установлено, что первая группа

здоровья, т.е. практически здоровые дети, не имеет ни одного ученика, численность второй группы составляет 83%, к третьей группе здоровья относится 17% детей (рис. 2).

В условиях больших и неравномерных учебных нагрузок в течение учебного года, плохих экологических условиях сниженный уровень здоровья десятиклассников, проживающих в районе с развитой транспортной сетью проявляется и в показателях острой заболеваемости (рис. 3). Так, практически все дети (94%) болели острыми заболеваниями дыхательной системы, дети получали механические травмы – переломы в 39% случаях, 5% имели травмы позвоночника.

Одним из основных параметров, характеризующих состояние здоровья детской популяции, является физическое развитие, тенденции которого в последние годы вызывают серьезную обеспокоенность. Физическое развитие следует рассматривать и как процесс развития, и как соматическое состояние. Дисгармоничность морфологического статуса, как правило, сочетается с отклонениями в состоянии здоровья. Многочисленные исследования, посвященные влиянию загрязнения окружающей среды на физическое развитие детей, приводят убедительные данные о том, что в неблагоприятных экологических условиях отмечается задержка и дисгармонизация физического развития. [18, 20, 22, 16].

Нами были выявлены незначительные отличия по значениям длины тела и массы тела у девочек 15–16 лет, проживающих в районах г.



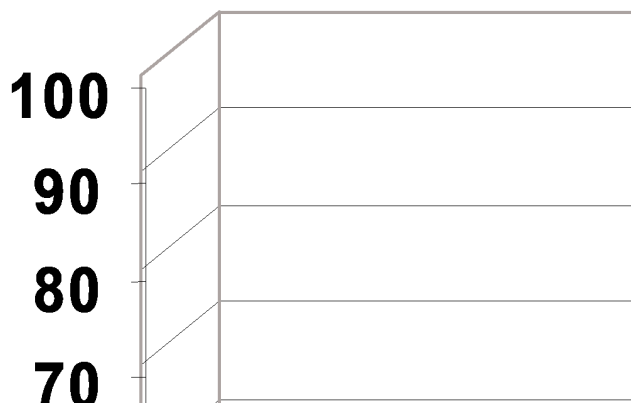


Рис. 3. Показатели острой заболеваемости (в %) у детей 15–16 летнего возраста, проживающих в районе г. Казани с развитой транспортной сетью

Казани с разной экологической ситуацией. Тогда как показатели окружности грудной клетки и жизненной емкости легких отличались достоверно ($p < 0,05$). Так у девочек 15–16 лет, проживающих в районе г. Казани с сильно развитой транспортной сетью они достоверно меньше значений данных параметров у девочек, проживающих в относительно экологически чистом районе г. Казани ($p < 0,05$) (см. рис. 4, 5).

Одним из физиометрических параметров позволяющих оценивать уровень функционального состояния организма является сила сокращения различных групп мышц. Сила сокращения мышц кисти как правой руки, так и левой руки у девочек 16–17 лет, имеют практически равные значения.

К сожалению, современные школьники, как и взрослые, не считают свое здоровье важнейшей жизненной ценностью. Важно, чтобы и взрослые и дети владели знаниями способов, средств и факторов, укрепляющих здоровье,

имели потребность применять эти знания в жизни, заботились о своем здоровье и здоровье окружающих людей. Поэтому общество предъявляет социальный заказ системе образования – усилить работу по оздоровлению школьной среды, укреплению здоровья детей и формированию у них здорового образа жизни.

Полученные в ходе мониторинга здоровья школьников результаты являются основой для разработки системы комплексной работы по сохранению и укреплению здоровья учащихся общеобразовательных учреждений.

Обозначенные проблемы здоровья современных детей и подростков нуждаются в пристальном внимании не только медицинских работников, но и педагогов, родителей, общественности. Особое место и ответственность в этом оздоровительном процессе отводится образовательной системе, которая может и должна способствовать укреплению здоровья детей и формированию у них здорового образа жизни.

Литература

1. Безруких М.М., Сонькина В.Д. Методические рекомендации «Здоровьесберегающие технологии в общеобразовательной школе: методология анализа, формы, методы, опыт применения» – М., 2002. – 117 с.
2. Амбарцумян В.В., Носов В.Б., Тагасов В.И.. Экологическая безопасность автомобильного транспорта. – М.: ООО Издательство «Научтехлитиздат», 1999.
3. Абросимова Ю.Е., Ушаков В.Я., Бутакова Т.И. Подходы к оценке здоровья населения в связи с состоянием окружающей среды и к созданию программ оздоровления городов // Здравоохранение Российской Федерации. – 1994. – № 5. – С. 19–23.

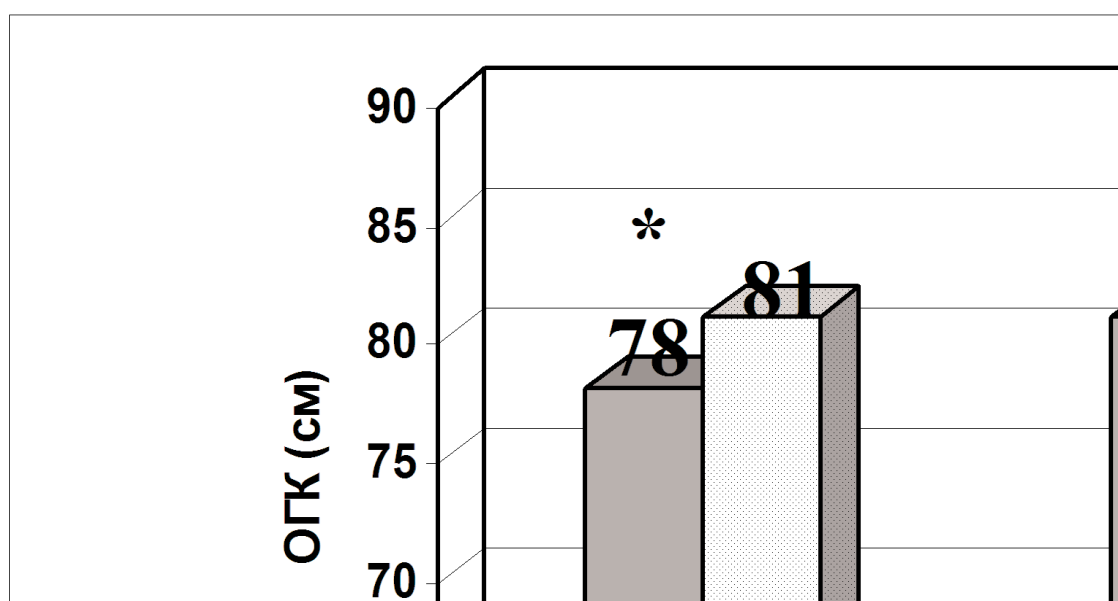
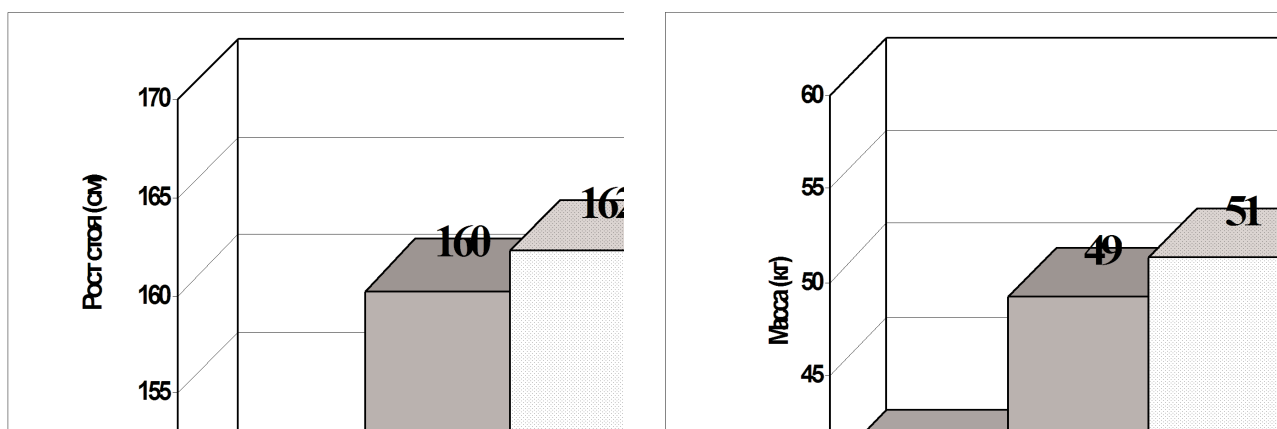


Рис. 4. Антропометрические показатели девочек 15–16 лет, проживающих и обучающихся в районах г. Казани с разным экологическим режимом

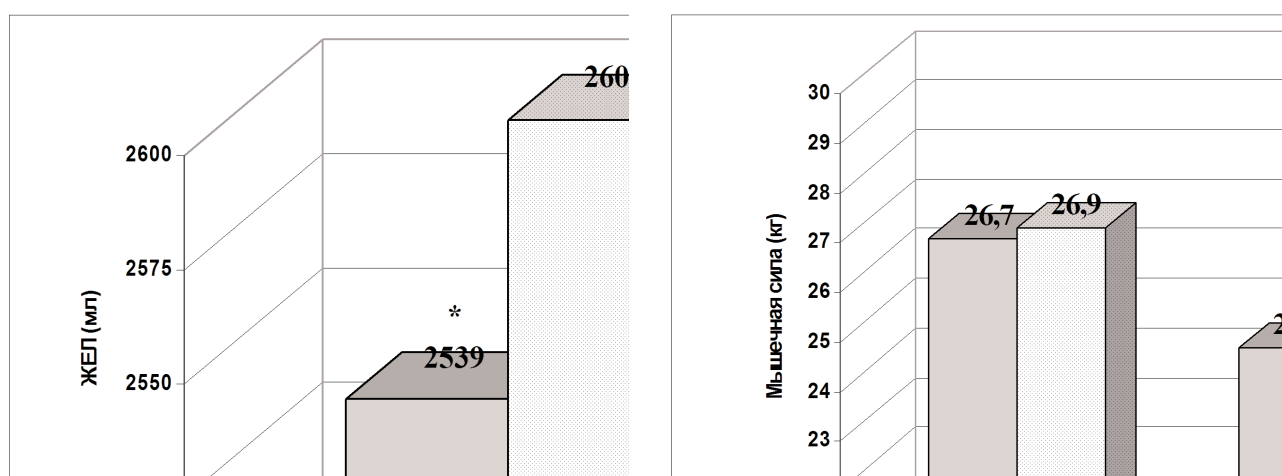


Рис. 5. Физиометрические показатели девочек 15–16 лет, проживающих и обучающихся в районах г. Казани с разным экологическим режимом



4. Государственный экологический контроль в Республике Татарстан. – Казань, 2004. – С. 14–15.
5. *Даутов Ф.Ф.* Изучение зависимости состояния здоровья населения от загрязнения атмосферного воздуха // Казанский медицинский журнал. – 1989. – Т. 70. – № 5. – С. 244–246.
6. *Морозова Л.Н., Воскун С.Е., Базеров М.А.* Состояние здоровья населения, проживающего в экологически неблагоприятных городских районах // Гигиена и санитария. – 1998. – № 1. – С. 34–37.
7. *Хрипкова А.Г., Антропова М.В., Фарбер Д.А.* Возрастная физиология и школьная гигиена. – М., 1990. – 319 с.
8. *Мальцев С.В., Валиев В.С.* Экологические аспекты исследований микроэлементов спектра организма человека // Влияние окружающей среды на состояние здоровья женщин и детей. Академия наук РТ. – Казань, 1996. – С. 14–17.
9. *Скальный А.В., Язык Г.В., Одинаева Н.Д.* Микроэлементозы у детей: распространенность и пути коррекции. – М., 2002. – 86 с.
10. *Павлова Г.А., Биктемирова Р.Г., Святова Н.В., Дикопольская Н.Б.* Влияние загрязнения окружающей среды на здоровье младшего школьного возраста // Матер. Всерос. конф. «Достижения биологической физиологии и их место в практике образования» – Самара, 2003. – 176 с.
11. *Шабдарбаева М.С., Назанбаева З.И., Кенесариев У.И., Носачева Л.Ф.* Влияние некоторых факторов окружающей среды на состояние здоровья детей // Гигиена и санитария. – 1990. – № 11. – С. 12–14.
12. *Дикопольская Н.Б., Святова Н.В., Павлова Г.А.* Состояние здоровья и адаптация школьников в зависимости от экологической обстановки в районах проживания и обучения детей // Матер. Всерос. конф. «Эколог., морфофизиологические особен. и совр. методы иссл. живых систем» – Казань, 2003. – С. 219–220.
13. *Хакимова А.М.* Проблемы экологии и здоровье детей // Влияние окружающей среды на состояние здоровья женщин и детей. – Академия Наук РТ – Казань, 1996. – С. 6–8.
14. *Кутепов Е.Н.* Проблемы диагностики донозологических и преморбидных состояний в связи с воздействием факторов окружающей среды. // Гигиена и санитария. – 1993. – № 1. – С. 5–9.
15. *Жукова Е.А., Четверекова Е.В., Тулякова О.В., Кононова Т.Н., Циркин В.И., Трухина С.И., Федорова Ю.П., Кулигина Н.В.* Влияние неблагоприятных техногенных факторов на состояние интеллектуальных и сенсорных систем мозга младших школьников // Мат. XXI Межд. симп. «Эколого-физиол. проблемы адаптации» – М., 2003. – С. 194–195.
16. *Матвеева Н.А., Леонов А.В.* Состояние здоровья детского населения в условиях антропогенного загрязнения окружающей среды. // В сб. Медицинские проблемы экологии. – Н.Новгород, 1992. – С. 153–164.
17. *Бариев М.М., Морозова Г.В., Юсупов Р.А., Тарасова Н.С.* Здоровье молодого поколения Республики Татарстан // Мат. XXI Межд. симп. «Эколого-физиол. проблемы адаптации» – М., 2003. – С. 48–49.
18. *Кучма В.Р.* Оценка состояния здоровья детей в городе с развитой химической промышленностью (подходы к социально-гигиеническому мониторингу) // Всероссийское совещание специалистов по гигиене детей и подростков 1993 году. – М., 1993. – С. 19–22.
19. *Антропова М.В., Манке Г.Г., Кузнецова Л.М.* Здоровье школьников результаты мониторингового исследования. – М.: Педагогика, 1995. – № 2. – С. 26–31.
20. *Сердюковская Г.Н., Бережков Л.Ф., Белявская В.И.* Изучение состояния здоровья детей и подростков и факторы его определяющие. // Всероссийское совещание специалистов по гигиене детей и подростков 1993 год. Доклады. – М., 1993. – С. 6–11.
21. *Гимадеев М.М.* Влияние окружающей среды на состояние здоровья женщин и детей // Сборник научных трудов «Экология и здоровье. – Казань, 1994. – С. 4–8.
22. *Кардашенко В.Н., Суханова Н.Н.* Физическое развитие детей дошкольного и школьного возраста как показатель состояния здоровья детского населения // Всероссийское совещание специалистов по гигиене детей и подростков 1993 году. – М., 1994. – С. 26–29.
23. *Рашитов Л.З.* Здоровье детей дошкольного возраста, как фактор состояния окружающей среды // Тезисы докладов IV научно-практ. конф. Молодых ученых и специалистов РТ, 2001. – С. 49.

ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ И КРАСНАЯ КНИГА – ИНСТРУМЕНТЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ И ЖИЗНЕСПОСОБНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ

М.А. ГОРШКОВ,
А.А. ЗЛЫДНЕВА, И.С. КАРЧЕВСКАЯ,
Ю.И. ПАВЛОВ, к.б.н., И.Ф. ТОМАЕВА,

*Отдел биоразвития министерства экологии
и природных ресурсов Республики Татарстан.*

Одним из эффективных инструментов обеспечения экологической безопасности, устойчивого развития и жизнеспособности региона является система охраняемых природных территорий Татарстана, которая внедряется в качестве противовеса нерациональному хозяйствованию, является гарантом сохранения качества окружающей природной среды и рассматривается как важная составляющая часть национальной безопасности.

ООПТ сохраняют экологические системы в целом, предотвращая, таким образом, негативные последствия воздействия человека на отдельные его компоненты и повышая уровень обеспечения экологической безопасности на определенной территории.

В связи с этим, органами государственного управления Республики Татарстан проводится большая работа по расширению и совершенствованию сети ООПТ на территории республики.

Концепция экологической безопасности Республики Татарстан (на 2007–2015 годы), утвержденная постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 3 сентября 2007 г. № 438, рассматривает расширение площади особо охраняемых природных территорий, как одной из основных задач обеспечения качества окружающей среды, защищенности природных систем и интересов общества от опасностей, возникающих в результате техногенных воздействий и негативных природных факторов.

Система объектов природно-заповедного фонда РТ, как эталонов ненарушенных природных территорий, является предметом постоянной заботы Правительства республики и татарстанской науки, эта система формировалась на протяжении 50 лет и динамично развивается по настоящее время.

По состоянию на 1 марта 2009 г. общее количество особо охраняемых природных территорий представляют 160 объектов. В состав природного заповедного фонда нашей республики входят ООПТ федерального подчинения, такие как: Волжско-Камский государственный природный биосферный запо-

ведник и национальный парк «Нижняя Кама», а также регионального (республиканского) значения, включающие 25 государственных природных заказников и 132 памятника природы. ООПТ местного значения, представляет один объект – городской лесопарк «Лебяжье». Общая площадь ООПТ составляет 135,7 тыс. га, или 2,0% территории Республики Татарстан.

В 2007 г. проведена очередная инвентаризация сведений об ООПТ, в результате которой вышло в свет второе издание Реестра особо охраняемых природных территорий в Республике Татарстан.

Знаменательным событием в сфере заповедного дела республики стало принятие в 2005 году Президиумом Международного координационного совета МАБ ЮНЕСКО решения об учреждении Большого Волжско-Камского биосферного резервата (Great Volzhsko-Kamsky Biosphere Reserve). Сертификаты ЮНЕСКО, как кластерные участки этого резервата, получили Раифский (Raifa Forest) и Саралинский (Sarali Land Between Rivers) участки Волжско-Камского государственного природного заповедника с буферными зонами и зонами сотрудничества. Вручение сертификатов происходило в торжественной обстановке в дни празднования тысячелетия Казани.

Учитывая уникальный природный потенциал Татарстана, Президиум Международного координационного совета МАБ ЮНЕСКО настоятельно рекомендовал рассмотреть вопрос расширения сети биосферной территории республики за счет присоединения к ней дополнительных, отвечающих положениям Севильской Стратегии, кластерных участков.

В качестве достойных «претендентов» на включение в состав Большого Волжско-Камского биосферного резервата были избраны государственные природные заказники регионального значения «Свияжский» и «Спасский». Учитывая их огромное значение, как природных резерватов, так и историко-архитектурных памятников христианской (Остров-град Свияжск) и мусульманской (Великие



Болгары) культур, Волжско-Камским государственным природным биосферным заповедником и Министерством экологии и природных ресурсов РТ при активном содействии Российского Комитета МАБ ЮНЕСКО был проведен значительный объем работ по обследованию заказников и прилегающим к ним территориям.

В сентябре 2007 г. Президиум Международного координационного совета МАБ ЮНЕСКО принял решение о включении ГПКЗ «Спасский» и ГПКЗ «Свияжский» («Sviashsky Wetland Area» и «Spassky Insular Archipelago») в качестве кластерных участков в состав Большого Волжско-Камского биосферного резервата и Генеральным директором ЮНЕСКО господином Коитиро Мацуурой были подписаны соответствующие сертификаты.

Сертификат ЮНЕСКО — документ, подтверждающий международное признание успешной деятельности органов государственной власти Республики Татарстан в сфере формирования и реализации государственной экологической политики, цивилизованного отношения населения Республики Татарстан к природному наследию, высокой ответственности за дальнейшее обеспечение устойчивого развития нашей республики и гармоничное сосуществование человека с природой.

В целях повышения эффективности деятельности, направленной на сохранение и восстановление природных комплексов и объектов, в последнее десятилетие в республике выработана стратегическая линия по созданию государственных природных заказников и памятников природы. Связано это с тем, что данные категории ООПТ, в соответствии с федеральным законодательством, наделены достаточно высоким юридическим статусом и жестким режимом особой охраны, а администрации заказников укомплектованы штатом инспекторов и соответствующей материально-технической базой, необходимой для обеспечения эффективного государственного контроля территорий этих объектов. Таким образом, набор инструментов правового, административного и технического характера, позволяет успешно решать основные задачи, стоящие перед этими природоохранными учреждениями.

В целях расширения природно-заповедного фонда РТ до научно обоснованных норм, т.е. до 3% от общей площади республики, Минэкологии РТ ведет активную работу по формированию проектов создания новых объек-

тов природно — заповедного фонда с Институтом проблем экологии и недропользования АН РТ, Волжско — Камским государственным природным биосферным заповедником, факультетом географии и экологии КГУ. В результате совместной работы и конструктивного сотрудничества, только за последние 2007, 2008 годы в республике образовано 11 новых ООПТ регионального значения — 10 памятников природы (5 в Дрожжановском, 3 в Кайбицком и 2 — в Верхнеуслонском муниципальных районах) и государственный природный заказник комплексного профиля «Зея буйлары» в Буинском районе.

Среди ООПТ, образованных в эти годы, памятник природы — «Истоки р. Цильна» площадью 139,9 га. Он представляет собой комплекс верховых водно-болотных угодий и по классификации Рамсарской конвенции (2000 г.) относится к болотам континентального типа. Подобные природные системы несут важную функцию климатообразования. В частности, в засушливых условиях юга Предволжья и малой обводненности Дрожжановского района данный водно-болотный комплекс является аккумулятором и резерватом гидроресурсов, участвует в регулировании поверхностного и подземного стока. В настоящее время даже фрагментарные остатки болот в степной зоне представляют огромную ценность.

Целью создания государственного природного заказника «Зея буйлары» является сохранение биологического и ландшафтного разнообразия, редких и исчезающих видов растений и животных, охрана и воспроизводство охотничье-промысловых видов животных, поддержание благоприятного экологического баланса Предволжского региона Республики Татарстан в границах Буинского муниципального района.

Ландшафтное разнообразие территории заказника включает водоразделы, террасово-долинный комплекс р.Свияга и ее притока р.Киятка, овражно-балочные системы правобережья Свияги и пологие поверхности террас левобережья реки. На его территории отмечено 60 редких и исчезающих видов, в том числе 15 видов растений и 45 видов животных, занесенных в Красные книги Российской Федерации и Республики Татарстан (дрофа-вид, занесенный в Красную книгу РФ и Красный список МСОП-96, Приложение 2 СИТЕС, Приложение 2 Бернской конвенции).

Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан «Об объявлении природных



объектов Верхнеуслонского района памятниками природы регионального значения» имеет целью сохранение биологического и ландшафтного разнообразия, редких и исчезающих видов растений и животных, охрана геологических объектов, поддержание благоприятного экологического баланса Предволжского региона Республики Татарстан в границах Верхнеуслонского муниципального района. Речь идет о памятниках природы «Ташевские склоны», «Кураловские родники» и «Стратиграфический разрез казанского и уржумского ярусов у поселка Кзыл-Байрак».

На «Ташевских склонах» и «Кураловских родниках» высокую ценность представляют участки ковыльно-типчачовых остепненных лугов. Их флора представлена 106 видами сосудистых растений, среди них 1 вид – ковыль перистый (*Stipa pennata*) включен в Красную книгу России и Красную книгу Республики Татарстан. Лук Вальдштайна (*Allium waldesteinii*) внесен в Приложение к Красной книге РТ как вид, нуждающийся в контроле состояния популяции. Из общего числа зарегистрированных видов животных 14 включены в Красную книгу РТ и Приложения III и II СИТЕС: горлица, золотистая щурка, лунь луговой, лунь полевой, осоед, сова болотная, орел-карлик, соркопут чернолобый, травник, гадюка обыкновенная, тритон гребенчатый, махаон, пестроглазка-Галатея, апполон черный.

Стратиграфический разрез казанского и уржумского ярусов расположен на обрывистом склоне правого берега Куйбышевского водохранилища в 1,5 км ниже пристани Кзыл Байрак. Флороносные слои приурочены к известково-глинистым породам морквашинских («переходных») слоев верхнеказанского подъяруса

и прослеживаются почти на 250 м вдоль берега на высоте 2–5 м от уреза воды.

На этом ООПТ обнаружены скопления листьев, вегетативных побегов, генеративных органов и стволов ископаемых растений, а также раковины моллюсков, ракообразных, остатки рыб. Возраст объекта составляет около 260 млн. лет.

Важнейшим звеном в системе охраны окружающей среды и обеспечении устойчивого развития Татарстана занимает Красная книга Республики Татарстан. Это официальный документ, содержащий сведения о распространении, численности, состоянии и мерах охраны редких и находящихся под угрозой исчезновения видов животных, растений и грибов. Первая Красная книга Республики Татарстан была издана в 1995 году.

Второе издание Красной книги Республики Татарстан – итог десятилетней работы Постоянно действующей комиссии по редким и находящимся под угрозой исчезновения видов растений и животных Республики Татарстан.

За прошедший период количество мест обнаружения «краснокнижников» из классов млекопитающих и птиц, а также группы беспозвоночных животных увеличилось у 69 видов (41%), сохранилось стабильным у 74 видов (45%) и снизилось у 23 (14%). При корректировке списка видов ко второму изданию книги у 179 видов (75%) категории их статуса сохранены прежними, 28 видам (12%), значительно увеличившим свою численность, категории понижены, у 13 видов до V категории.

Эти показатели свидетельствуют о позитивных тенденциях и их следует считать достоверными, поскольку сбор информации и ее обработку осуществляли профессионалы, ко-

Таблица 1

Число видов животных и растений	Красная книга	Красная книга
	1995 г.	2006 г.
Всего видов растений и животных	718	634
Число видов животных (позвоночных и беспозвоночных)	239	258
Число видов растений	479	376
Число видов животных, исключенных из Красной книги Республики Татарстан	6	
Число видов растений, исключенных из Красной книги Республики Татарстан	98	
Число видов животных переведенных в более низкие категории редкости	28	
Число видов животных, расширивших ареал обитания в Республике Татарстан	69	



торые составляли главное ядро специалистов, обеспечивших подготовку первого издания Красной книги Республики Татарстан.

В первом издании состояние большинства видов оценивалось по качественным показателям: «численность невелика», «малочисленен», «редок», «крайне редок», «исчезающий». Во втором издании Красной книги Республики Татарстан использованы количественные характеристики: число встреч и особей на 10 км маршрута, на 1 км², на 1 час учета. Такой подход к оценке численности охраняемых видов отвечает требованиям биомониторинга в рамках ее ведения.

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕАБИЛИТАЦИЯ ДЕТЕЙ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

Экологическое образование — одно из условий развития любого государства, одна из составных частей устойчивого развития общества. Ведущей задачей экологического образования становится решение экологических проблем, достижение конкретных положительных изменений в окружающей человека социально-природной среде. Эффективность эколого-образовательной деятельности зависит от ряда факторов, среди которых можно назвать непрерывность, систематичность, последовательность, взаимосвязь урочной и внеурочной деятельности, творческий подход к применению различных методов и форм. Использование форм эколого-образовательной и воспитательной деятельности предполагает решение следующих задач:

Экологической; цель — способствовать формированию правильного взгляда на взаимодействие человека и окружающего мира;

Нравственной; цель — воспитать любовь и бережное отношение к природе, уважительное отношение человека к человеку;

Эстетической; цель — формирование чувства прекрасного;

Развивающей; цель — сформировать навыки исследовательской и творческой направленности через проектно-исследовательскую деятельность учащихся;

Подводя итог, необходимо еще раз отметить, что природоохранными органами республики проведена большая работа, по совершенствованию системы особо охраняемых природных территорий, как инструмента сохранения и воспроизводства биоразнообразия и сохранению редких видов животных и растений, занесенных в Красную книгу РТ, что само по себе, в сочетании с наращиванием усилий по каждому из этих направлений, является залогом дальнейшей оптимизации окружающей природной среды и создания условий, направленных на устойчивое развитие и жизнеспособность республики.

*Е.Г. ГИЛЬМИЗЯНОВА,
старший специалист 1 разряда
отдела организационно-нормативного обеспечения
Министерства экологии
и природных ресурсов Республики Татарстан*

Здоровьесберегающей; цель — создать предпосылки для укрепления физического и духовного здоровья подрастающего поколения.

В Республике Татарстан создана система непрерывного экологического образования и воспитания населения. Система основана на принципах непрерывности и преемственности.

В экологическом воспитании и обучении детей используют разнообразные формы и методы: экологические экскурсии, целевые прогулки, наблюдения, природоведческие игры, занятия, конкурсы, практическую деятельность. Методистами и педагогами дошкольных образовательных учреждений подготовлены и внедряются экологические программы, также успешно используются авторские разработки О.А. Руппель, С.Н. Николаевой, Н.А. Рыжовой, М.Белавиной, В.В. Смирновой, Н.Г. Калединой. На сегодняшний день по этим программам обучается более 60 тыс. детей. В детских садах введен в практику цикл познавательных занятий, проводятся экологические праздники, музыкальные спектакли на экологические темы и другие эколого-просветительские и эколого-воспитательные акции. Постоянно обобщается и распространяется передовой педагогический опыт по экологическому воспитанию дошкольников, внедряются раз-



личные инновационные формы и методы экологического воспитания.

Но, к сожалению не все дети в силу своего состояния здоровья могут быть активными участниками эколого-образовательного процесса. В настоящее время только в г. Казани насчитывается около 4,5 тысяч детей с ограниченными возможностями. Это дети, которые в силу своих заболеваний ограничены не только в физических возможностях. Но что и печально — они ограничены в познании окружающего мира. Известно, образ жизни формируется с дошкольного возраста, именно в этот период у детей закладывается позитивное отношение к природе, и поэтому Министерство экологии и природных ресурсов Республики Татарстан в своей деятельности уделяет большое внимание эколого-просветительской работе в комплексной реабилитации детей с ограниченными возможностями дошкольного возраста в рамках реализации проекта «Экологическая реабилитация».

Благодаря углубленной работе по экологии, в реабилитационных центрах создана развивающая эколого-предметная среда: групповые уголки природы, фитоклумбы, «альпийская горка», цветники, где дети с ограниченными возможностями получают первые трудовые навыки, у них появляется стремление вести активный образ жизни, в общении с природой. В настоящее время актуальной проблемой является создание новых видов экологических пространств на территории центров, которые используются в познавательных и оздоровительных целях, а также в целях экологического воспитания детей и пропаганды экологических знаний среди взрослых. К работе с детьми привлекаются добровольные помощники-консультанты (сотрудники министерства, преподаватели биологии, географии, сотрудники краеведческого музея, эколого-биологического Центра, Волжско-Камского Государственного природного биосферного заповед-

ника, добровольцы из числа студентов-волонтеров, активистов общественного экологического движения). Реализация проекта способствовала созданию зоны зеленых насаждений вокруг центров, что необходимо не только детям, но и жителям микрорайона. Это дает возможность близлежащим дошкольным и общеобразовательным учреждениям посещать детскую зеленую зону и общаться с воспитанниками центров, что содействует быстрой адаптации в социуме детей-инвалидов, а также формированию у здоровых детей позитивного отношения к ним.

В своей деятельности министерство руководствовалось целью создания новых форм работы по экологическому воспитанию, которые позволят создать территорию с особым улучшенным микроклиматом, т.е. благоприятную среду для пребывания детей в реабилитационных центрах.

Успешно были реализованы задачи:

- Развитие у детей с ограниченными возможностями экологических представлений, знаний о ценности природы и правилах поведения в ней.
- Формирование умений разнообразной деятельности в природе.
- Накопление детьми эмоционально-позитивного опыта общения с природой.
- Систематизация сотрудничества с Министерством экологии и природных ресурсов РТ.
- Создание возможности для знакомства воспитанников дошкольных учреждений и учащихся школ с редкими видами насаждений на территории центров.

Ежегодно реабилитационные центры обслуживают около 20 000 детей и подростков с ограниченными возможностями и их родителей. В ходе реализации проекта мы увидели позитивную динамику состояния здоровья, приобретения новых экологических знаний, умений и навыков трудовой деятельности детей.



КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ

СОДЕРЖАНИЕ ПОНЯТИЯ «КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ»

*Н.М. ВАЛИУЛЛИНА ,
исполнительный директор
Фонда развития культуры
при Президенте Республики Татарстан*

С каждым годом все больше и больше российских и зарубежных ученых обращаются к понятию «культура безопасности». Среди отечественных ученых можно выделить В.Н.Мошкина (Башкирский госпедуниверситет), одного из самых известных в научных кругах и образовательной среде ведущих специалистов. Сфера его научных интересов – воспитание культуры безопасности школьников.

Культура безопасности есть не что иное, как неотъемлемая часть общей культуры.

Существует очень большое количество определений понятия «культура».

Нам более близко следующее определение термина «культура»

Культура – это совокупность системных взаимоотношений человека, социальных групп, общества и человечества в целом как с окружающим миром, так и между собой и самими с собой (внутри себя), состояний и результатов этих взаимоотношений, направленных на постоянное и непрерывное совершенствование своего бытия, т.е. достижение максимально полного и качественного удовлетворения во времени и пространстве жизненно необходимых (витальных) и духовных потребностей в условиях непрерывно изменяющейся среды обитания, в т.ч. в результате деятельности самого человека, социальных групп, общества и человечества в целом, сопряженных

с повышением уровня безопасности своей жизнедеятельности и гармоничного развития.

В широком плане культура включает в себя созданные человеком (творческим трудом) как материальные, так и духовные средства жизнедеятельности. В качестве исходного он использует природные объекты, сырье и материалы, энергию и информацию. При этом у него существует объективная потребность в обеспечении своей безопасности. Очевидно, что без удовлетворения этой потребности невозможна социальная и экономическая жизнь человека.

Уровень культуры, по нашему мнению, – это степень освоенности данных отношений, выраженных оценкой уровня достижений человека, социальной группы (или групп) и (или) общества в процессе их реализации.

Для определения места культуры безопасности в структуре общей культуры примем абстрагированную схему (в виде принципа деления) конструкции культуры, которую предлагает В.И. Полищук, в качестве рабочей модели, отмечая при этом: «Конечно, любая схема огрубляет идею, но важно подчеркнуть неделимость... культуры, ее принципиальное единство».

Из приведенной схемы В.И.Полищука становится очевидным, что культура безопасности как неотъемлемая часть общей культуры будет входить во все существующее пространство культуры, но с акцентом на ее личност-

Духовный

Личностный

МИР КУЛЬ



но-предметный сектор. И это неудивительно, так как речь идет о жизнедеятельности человека в окружающей его среде, в том числе и техногенной среде, созданной человечеством за всю историю своего развития. Априори культура — способ существования человека. Отсюда, по утверждению В.И.Полищука, «содержанием культуры становится все содержание человеческой деятельности», А если это так, то мы можем предположить, что содержанием культуры безопасности становится «все содержание человеческой деятельности» в окружающей среде, в том числе и антропогенной.

Ученый и специалист в области БЖД В.Мошкин сформулировал основные характеристики культуры безопасности. По его утверждению культура представляет собой «определенный уровень развития творческих сил и способностей человека. Следовательно, культура безопасности — определенный уровень развития творческих сил и способностей человека к профилактике рисков, предупреждению и уменьшению вреда (причиняемого вредными и опасными факторами жизнедеятельности) ему лично, ущерба другим людям и обществу в целом».

Культура безопасности — составная и неотъемлемая составляющая часть культуры. К такому мнению пришло большинство ученых и специалистов в области безопасности жизнедеятельности человека.

Статистические данные о гибели и ранениях наших соотечественников на дорогах, в процессе производства и в быту, об отравлении алкоголем и наркотиками подтверждают выводы о чрезвычайной актуальности формирования у современного человека культуры личной безопасности. Воспитание же такой культуры предполагает овладение накопленным опытом выживания в разнообразных ситуациях, формирование готовности использовать этот опыт в постоянно меняющихся условиях.

Речь идет от комплексной подготовке человека к предупреждению и преодолению опасных ситуаций, чем способствует мировоззренческая, нравственная, интеллектуальная, психологическая, коммуникативная и физическая готовность. Поскольку моральные нормы влияют на все стороны общественной и личной жизни людей, постольку нравственное воспитание является основополагающим в становлении личности вообще и личности безопасного типа частности. Мировоззренческая подготовка есть не что иное, как системообразую-

щий компонент всего системного процесса воспитания личности.

Обратимся к работе Л.М. Власовой, В.В. Сапронова и др. Любое животное реагирует на угрозу защитными действиями. Действия человека, благодаря его разуму, отличаются от инстинктивных действия животных предвидением развития событий, оценкой последствий своих действий. Анализируя причины опасностей, он может найти необходимые меры безопасности и выбрать наиболее эффективный вариант действий. Именно преобразовательная жизнедеятельности позволяет человеку в полной мере использовать разум для повышения своей безопасности.

Человек не только разумно защищается в уже сложившейся ситуации (защита), не только, предвидя опасности, старается избежать их, но, установив причины опасностей, своей жизнедеятельностью преобразует окружающую среду с целью устранения этих причин (предотвращение). Под окружающей средой имеются в виду все ее составляющие — природная, социальная, техногенная.

С точки зрения естественнонаучного познания действительности безопасность — это способ существования системы, выраженный таким состоянием системы (ее подсистем, элементов и их структур), которое при внутреннем равновесии взаимодействующих в ней составляющих подсистем и элементов и внешнем равновесии самой системы с окружающей средой обеспечивает надежно и устойчивое ее функционирование и «живучесть».

«Опасность» и «безопасность» — диалектическое единство и противоположность состояний систем как способов их существования и что «опасность» и «безопасность» — понятия философские, а не только естественнонаучной области познания, в том числе и одной из ее составляющих — образовательной области «Безопасность жизнедеятельности».

С философской точки зрения «опасность» — понятие абсолютное, т.е. безусловное, независимое, безотносительное, самостоятельное, ничем не обусловленное, непреложное, а «безопасность» — понятие относительное (релятивное), которое характеризует явление в его отношениях и связях с другими явлениями, в зависимости от них.

В дополнение к вышеприведенному определению понятия «опасность» необходимо сделать некоторые пояснения и в первую очередь раскрыть сущность форм проявления опасности.



Пассивная (потенциальная) опасность характеризуется внутренней напряженностью структур системы на всех ее иерархических уровнях и количеством накопленной внутренней энергии как всей системой в целом, так и каждой ее структурной составляющей. Она присуща всем системам без исключения и не зависит от природы их происхождения. Пассивная (потенциальная) опасность есть неотъемлемый атрибут всех существующих систем как в реальной действительности, так и в виртуальном (психическом, образном, идеальном) мире.

Активная (действующая) опасность — это итог выхода (смена формы проявления) опасности из пассивного состояния в результате снятия внутреннего напряжения или всей структуры системы и высвобождения ее внутренней энергии или хотя бы одной из ее структурных составляющих независимо от места расположения в иерархии системы, выраженный организацией и движением в окружающую среду потоков каких-либо долей веществ, энергий и информации, содержащихся в данной системе, но не приносящих при этом какого-либо ощутимого ущерба окружающей среде и ее обитателям.

Реальная (реализованная) опасность — это активная опасность в виде потоков вещества, энергии и информации, непосредственно воздействующая на окружающую среду и приносящая ей и ее обитателям ощутимый ущерб, разрушение или гибель.

Активная (действующая) и реальная (реализованная) опасности являются формами проявления авитальности систем или их

структурных составляющих, находящихся на любых их существующих в данной системе иерархических уровнях. Это именно то, в чем заключается смысл нашего трактования понятия «опасность» на естественнонаучном уровне познания.

И теперь, уже дав соответствующие определения понятиям «культура» и «безопасность», мы даем следующее определение понятия «культура безопасности».

Культура безопасности представляет собой специфическое системное отношение и взаимодействие человека, социальной группы (групп) и общества в целом как между собой, так и внутри себя и с окружающей средой (природной и антропогенной), определяемое необходимым уровнем их специальной подготовленности (овладением специальными знаниями, умениями, навыками, методами и способами морально-психологической подготовки и др.) и осуществляемое целенаправленной, постоянной и непрерывной практической деятельностью, которая гарантированно обеспечивает организацию безопасной жизни и деятельности индивида, социальной группы (групп) и общества в целом и тем самым способствует максимальному удовлетворению своих витальных, материальных и духовных потребностей.

Определение понятия и содержания «культура безопасности» позволяет при условии системного подхода к ее формированию в обществе позитивно влиять на снижение уровня опасных ситуаций и аварийности в среде обитания человека, в том числе в антропогенной среде.

КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА КАК НАПРАВЛЕНИЕ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН В СФЕРЕ КУЛЬТУРЫ

Толковый словарь живого великорусского языка Владимира Даля определяет понятие «культура» как «обработку и уход, возделывание», а также как «образование, умственное и нравственное».

В повседневной речи слово «культура» мы, как правило, используем, говоря о дворцах и парках культуры, о культуре обслуживания и культуре быта, о политической и физической

культуре, о музеях, театрах, библиотеках. Мы употребляем слово «культура» как синоним «культурности», то есть как что-либо, находящееся на высоком уровне развития («культурный человек», «культурное общество», «культурно вести себя»).

Таким образом, понятие «культура» одно из самых неоднозначно определяемых понятий. Великий культуролог Гарри Триандис писал:

*И.Х. АЮПОВА,
заместитель министра культуры;
Г.Р. ГИЗЗАТОВА,
начальник отдела по взаимодействию
с муниципальными учреждениями культуры
и поддержке народного творчества*



«Культура является одним из тех определений, которые всегда присутствуют в работе социальных исследователей, но которые определяются таким количеством различных способов, что консенсус и не предвидится».

В научной литературе существует огромное количество толкований культуры. В этих определениях культура рассматривается и как процесс, и как состояние. Многие пытаются «измерить» культуру, определяя ее уровень и степень развития.

Существует множество научных подходов и определений культуры (ценностный, нормативный, символический, информационно-семиотический и др.). Наука не только описывает многообразные проявления культуры, но и стремится выявить их сущность, общую основу и тем самым объяснить их.

Говоря научным языком, культуру можно определить как совокупность средств человеческой жизнедеятельности. Действительно, все понятия культуры, так или иначе, связаны с жизнью — Человека, Общества, Цивилизации. С этих позиций сочетание «культура безопасности жизнедеятельности» вполне согласуется с этимологией слова «культура».

В обществе с высоким уровнем развития демократии, где главной ценностью выступает человеческая жизнь, понятие «безопасности жизнедеятельности» приобретает глубокую смысловую окраску и выступает приоритетом государственной политики. Направления этой политики разнообразны. Это и общественная безопасность, и экология, и образование, и здравоохранение, и охрана труда и т.д. Присутствует это направление и в политике в сфере культуры как одно из важнейших просветительских и идеологических направлений.

Об объединении понятий «культура» и «безопасность» официально впервые стали говорить в 1986 году в Международном агентстве по атомной энергии при анализе причин и последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Отсутствие культуры безопасности явилось одной из причин этой страшнейшей во всей истории развития человечества техногенной катастрофы. Последствия Чернобыльской аварии заставили по-новому взглянуть на перспективы развития альтернативной энергетики и, что самое важное, определить степень безопасности проекта как один из важнейших факторов, влияющих на дальнейшее принятие управленческого решения.

В дальнейшем термин «культура безопасности» был уточнен в «Общих положениях

обеспечения безопасности атомных станций» (ОПБ-88). Именно в этом документе впервые было дано определение «культуры безопасности» как квалификационной и психологической подготовленностью персонала. Формирование культуры безопасности становится одним из фундаментальных принципов управления.

Формально, произошедшее позволило поднять понятие культуры безопасности жизнедеятельности с личного уровня на общественный, государственный уровень. Действительно, на индивидуальном, личном уровне культура безопасности жизнедеятельности свойственна не только природе человека, но и всему живому. Она заложена в основном инстинкте — инстинкте самосохранения.

В то же время, культура безопасности жизнедеятельности как общественное понятие было размыто. В той или иной степени, оно находило свое отражение в санитарно-эпидемиологических нормах и правилах, стандартах деятельности и т.д. Не было системности в изложении и толковании этого понятия.

Таким образом, культуру безопасности жизнедеятельности (КБЖ) человека можно определить как уровень развития человека и общества, характеризуемый значимостью задачи обеспечения безопасности жизнедеятельности в системе личных и социальных ценностей, распространенностью стереотипов безопасного поведения в повседневной жизни и в условиях опасных и чрезвычайных ситуаций, степенью защиты от угроз и опасностей во всех сферах жизнедеятельности¹.

Для определения места культуры безопасности в структуре общей культуры примем абстрагированную схему (в виде принципа деления) конструкции культуры (рис. 1.), которую предлагает В.И.Полищук², оговаривая при этом: «Конечно, любая схема огрубляет идею, но важно подчеркнуть неделимость... культуры, ее принципиальное единство».

Из приведенной схемы В.И.Полищука становится очевидным, что культура безопасности как неотъемлемая составляющая общей культуры будет входить во все существующее пространство культуры, но с акцентом на ее личностно-предметный сектор. И это неудивительно, так как речь идет о жизнедеятельно-

¹ Дурнев Р. Культура безопасности — культура разума и просвещения, ОБЖ, 2006. — № 5. — 41 с.

² Полищук В.И. Культурология: учебное пособие / В.И. Полищук. — М.: Гардарики, 1999. — 446 с.





Рис. 1. Схема условного деления культуры по В.И.Полищуку

сти человека в окружающей его среде, в том числе и техногенной, созданной человечеством за всю историю своего развития.¹

Культура безопасности жизнедеятельности как направление политики в сфере культуры реализуется по двум векторам.

Во-первых, это направление четко прослеживается в развитии нормативного поля как один из основополагающих принципов организации деятельности учреждений и организаций культуры. Так, в нормативных актах (ГОСТы, СНИПы и т.д.) четко регламентируются требования к зданиям и помещениям, в которых функционируют учреждения и организации культуры.

Применительно к производственным процессам культура безопасности включает в себя следующие составляющие:

- культура взаимоотношений персонала (по вертикали и по горизонтали);
- организационная культура и культура управления;
- качество, культура и дисциплина труда, культура рабочего места;
- культура работы с нормативно-технической и организационно-распорядительной документацией, исполнительская дисциплина;
- уважительное отношение к установленным нормам и правилам (соблюдение этих норм);

¹ Якупов А. Что такое культура безопасности? ОБЖ, 2006 г., № 11. – 50 с.

– пропаганда культуры безопасности труда и культура пропаганды и т.д.²

Определены правила и требования к организации массовых праздников и гуляний.

Во-вторых, развитие культуры безопасности жизнедеятельности происходит в рамках просветительской функции культуры и осуществляется путем формирования системы социальных ценностей и приоритетов, социального сознания в области безопасности жизнедеятельности, совершенствования системы духовно-нравственного и патриотического воспитания, пропаганды, социальной рекламы и т.д.

Пропаганда культуры безопасности жизнедеятельности присутствует в деятельности практически каждого учреждения культуры.

Хотелось бы остановиться на одном из важнейших направлений – профилактике наркотизации населения.

В 2008 году в реализации Республиканской целевой программы профилактики наркотизации населения в Республике Татарстан на 2007–2009 гг. в 2008 году приняли участие подведомственные Министерству культуры Республиканские библиотеки (Национальная библиотека, детская, юношеская библиотеки), Республиканский научно-методический центр народного творчества и культпросветработы, управление по кинематографии при МК РТ, Институт дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов социокультурной сферы и искусства, два государственных театра – Казанский татарский государственный театр юного зрителя, Бугульминский государственный русский драматический театр, а также экспериментальный театр «Автограф» и молодежный театр «РокОПЕРА+».

Бугульминским государственным русским драматическим театром была осуществлена постановка спектакля по пьесе А.Слоповского «Я никогда не вернусь» «Город пингвинов или я сюда никогда не вернусь».

Это история современного мира, в котором год за годом становится все больше жестокости и безразличия. История четырех молодых людей, некогда друзей, которые оказались «в плену» наркотиков. С этого момента начинает рушиться вся жизнь. Разбита любовь и детские мечты, больше нет дружбы и справедливости, нет чувств и сострадания. Как сложится их судьба? Вернется ли главный ге-

² Романчук А. Культура безопасности, Охрана труда и социальное страхование, 2004, № 1. – 6 с.

рой из «Города пингвинов» в город людей? Сможет ли спасти в себе человека? На эти и многие другие вопросы зрители получают ответы по ходу действия спектакля. Постановка рассчитана на зрителя от 16 лет и старше.

После просмотра и обсуждения нескольких премьерных спектаклей школьники оставляют свои отзывы, в которых пишут о том, какое впечатление произвел на них спектакль. Главный смысл их высказываний – «Начинаешь ценить жизнь не только свою, но и своих близких!» Мнение преподавателей, посмотревших спектакль вместе с детьми, заключается в том, что спектакль очень полезен, он наглядно показывает абсурдность жизни в наркотической зависимости, дарит надежду и веру в будущее и помогает сделать правильный выбор – жизнь без наркотиков!

В прошлом году в Казанском татарском государственном театре юного зрителя с большим успехом прошла премьера спектакля «Алхимик», поставленного по известной книге Пауло Коэльо в переводе Рабита Батуллы. В 2008 году были организованы гастроли спектакля «Алхимик» учащимся образовательных учреждений в городах и районах республики. Всего за 2008 год на 37 спектаклях в общей сложности 18 городах и районах (Казань, Зеленодольск, Б.Сабы, Балтаси, Арск, Муслумово, Алексеевск, Буинск, Бавлы, Бугульма, Елабуга, Н.Челны, Азнакаево, Нижнекамск, Мамадыш, Сарманово, Лениногорск, Р.Слобода) спектакль посмотрело более 8 тысяч зрителей.

В 2008 году были продолжены организованные показы рок-оперы «Грань», поставленной на сцене молодежным театром «РокОпера+» в 2007 году, для молодежи Республики Татарстан. В 2008 году театр «РокОПЕРА+» провел 13 показов рок-оперы «Грань...» в городе Казани, а также в Нижнекамске, Набережных Челнах, Елабуге, Альметьевске, Бугульме, Чистополе, Зеленодольске, Буинске, п.г.т. Богатые Сабы, Кукморе и Арске. Рок-оперу «Грань...» посмотрело более 6500 человек – учащиеся ВУЗов, ССУЗов, старших классов средних школ, родители, представители государственных органов, деятели искусств и культуры республики.

Целью рок-оперы «Грань...» является попытка при помощи средств искусства вовлечь зрителя в диалог о существующих проблемах современного общества, размышлениях о вреде употребления наркотиков и предложить альтернативы этому социальному явлению в виде ценностей, прошедших многовековое

испытание – это дружба, любовь, семья... Зритель не остается равнодушным, спектакль заставляет задуматься о существующей проблеме современного общества.

Пользующийся большой популярностью среди молодежи спектакль «Звук позади самолета», который был поставлен на сцене экспериментальным театром «Автограф» в 2006 году, гастролировал в 2008 году по республике в пяти городах: Зеленодольске, Бугульме, Нижнекамске, Альметьевске и Чистополи; 11 спектаклей театра посмотрело почти 2500 учащихся старших классов средних школ и студентов средних и высших учебных заведений за период с 26 сентября по 3 декабря. Отзывы молодых людей, оставленные после просмотра спектакля и зрительского обсуждения, а также в интернете на страничке театра, свидетельствуют о популярности постановки, о том, что спектакль дает возможность сопереживать героям, заставляет молодежь задуматься о проблемах, затрагиваемых в пьесе, «оставляет огромный след в душе», свет надежды и любви. По словам педагогов, посмотревших этот спектакль вместе с детьми, пьеса дает огромный нравственный урок.

Республиканскими библиотеками ведется работа по комплектованию своих фондов и фондов районных и городских централизованных библиотечных систем республики литературой антинаркотической тематики.

В целях реализации Республиканской программы по профилактике наркотизации населения Республики Татарстан в 2008 году Национальной библиотекой приобретено 1524 экземпляров книг трех наименований: Кулинич Г.Г. Вредные привычки: профилактика зависимостей: 5–7 классы. – М.: ВАКО, 2008. 208 с. – (Педагогика. Психология. Управление); Кулинич Г.Г. Вредные привычки: профилактика зависимостей: 8–11 классы. – М.: ВАКО, 2008. – 272 с. – (Педагогика. Психология. Управление); Ломтева Т. Большие игры маленьких детей. Учимся понимать своего ребенка (от 0 до 14 лет). – М.: Дрофа-Плюс, 2005. – 272 с., ил. – (Психология для всех и каждого). Литература по профилактике наркомании передается в библиотеки республики.

Республиканская детская библиотека в рамках реализации Программы в 2008 году приобрела 19 экземпляров (11 наименований) книг по профилактике наркотизации.

В рамках развития межрегионального сотрудничества сотрудники библиотеки 24 октября 2008 года участвовали на международном



семинаре «Приоритет профилактики наркомании перед ее лечением и предупреждение наркопреступности перед ее пресечением — два основных критерия эффективности антинаркотической политики в субъектах и городах Российской Федерации».

Основным центром ответственности за проведение профилактических мероприятий о вреде наркомании и пропаганде здорового образа жизни является Республиканский научно-методический центр народного творчества и культурно-просветительной работы.

II-ой Республиканский пробег автоклубов и АКБ под девизом: «Молодое поколение выбирает мир без наркотиков — Мы за ЗОЖ!» проводился с 15 мая по 10 июля 2008 года.

Целями и задачами республиканской акции являются:

- активизация работы передвижных учреждений культуры, агиткультбригад по пропаганде здорового образа жизни, воспитание нравственности у детей, подростков и молодежи;
- объединение усилий всех заинтересованных учреждений и организаций муниципальных районов и городов республики в работе по пропаганде здорового образа жизни среди населения;
- повышение активности, инициативы подростков и молодежи в проведении культурных акций и мероприятий, направленных на профилактику наркомании, СПИДа, пропаганду здорового образа жизни;
- формирование активной жизненной позиции и личной ответственности у работников культуры за сохранение жизни и здоровья населения нашей страны.

Республиканский пробег автоклубов, АКБ, творческих групп проходил в шести зонах республики — в Кайбицком, Чистопольском, Мензелинском, Агрызском, Черемшанском, Пестречинском районах. В нем приняли участие 33 автоклуба, оформленные и оборудованные по тематике республиканского пробега, а также АКБ и творческие группы, с тематическими творческими программами.

Так, в Кайбицком районном Доме культуры в мае 2008 года состоялось открытие зонального тура автопробега, в котором приняли участие творческие коллективы и автоклубы Апастовского, Буинского, Верхнеуслонского, Дрожжановского, Кайбицкого, К.Устьинского, Тетюшского районов. Конкурсные программы творческих групп агиткультбригад от-

личались многожанровостью. После просмотра конкурсных программ был проведен круглый стол с заведующими автоклубов и руководителями творческих групп на тему «Мы за ЗОЖ!». Парад-шествие автомашин по районному центру Кайбицы завершил первую часть мероприятий, после чего автоклубы разъехались для обслуживания жителей сел. По итогам мероприятий в местной газете «Кайбицкие зори» был опубликован материал «Молодежь против наркотиков» о проведении антинаркотического Республиканского пробега.

В Мензелинске в автопробеге приняли участие творческие коллективы из Актанышского, Менделеевского, Нижнекамского и Мензелинского районов. Интересную сказку для детей «Друзья познаются в беде» показал творческий коллектив Мензелинского РДК. Через действия любимых сказочных персонажей творческая группа постаралась донести до каждого зрителя моральные принципы: «Друзья познаются в беде», «Не имей сто рублей, а имей сто друзей» и т.д.

Агиткультбригада Нижнекамского района представила шоу-программу «Мир ярких красок». Программа состояла из нескольких блоков, каждый из которых утверждал: «Мы выбираем спорт, творчество, жизнь!». Многожанровая программа выступлений включала в себя народные, современные, спортивные (брейк-данс) танцы, песни, показательные выступления каратэ и т.д. Творческое мастерство, артистизм, сценическая культура этой творческой группы были настолько высоки, а само выступление было насыщено положительной энергетикой, зарядом бодрости — что они зарядили и зрителей. 500 человек — подростки и молодежь беспрерывно аплодировали, выражали поддержку и солидарность выступающим.

В Агрызском районе «Театр здоровья» Агрызского РДК показал интересную программу под названием «ЗОЖ — тур на необитаемый остров», события которого происходят на необитаемом острове. Сказочные герои расшифровывают три волшебные буквы — ЗОЖ. А затем все они дружно возвращаются на большую землю и решают, что надо Жить дружно, смело, с оптимизмом, занимаясь спортом, укрепляя свое здоровье!

В рамках Республиканского пробега автоклубов специалистами Альметьевского РДК была организована и проведена районно-городская акция-марафон под девизом «Здоровый образ жизни — залог долголетия семьи».



Республиканский антинаркотический конкурс среди учащихся и студентов образовательных учреждений «Я выбираю жизнь» был организован и проведен с мая по октябрь 2008 года Министерством культуры Республики Татарстан совместно с Министерством образования и науки Республики Татарстан и Управлением Федеральной службы Российской Федерации по контролю за оборотом наркотиков по Республике Татарстан среди учащихся и студентов образовательных учреждений в рамках республиканской акции «Иди по солнечной стороне жизни!».

Цель акции – профилактика наркомании, алкоголизма, табакокурения в подростково-молодежной среде, формирование у студентов и учащихся мотивации к здоровому образу жизни.

В ходе республиканской акции учреждения культуры совместно с учреждениями образования принимали участие в конкурсе творческих работ общеобразовательных учреждений «Я выбираю жизнь», который направлен на формирование активной жизненной позиции у детей и молодежи, отвергающей наркотическую субкультуру, создание моды на проведение свободного времени без употребления психоактивных веществ, осуществление межведомственного взаимодействия в проведении антинаркотических мероприятий и формирование позитивного жизненного стиля у сверстников.

Конкурс проводился в двух возрастных группах по трем номинациям:

- поэзия и авторская песня;
- школьная радиопередача;
- комиксы.

В оргкомитет поступило 47 работ из Агрызского, Апастовского, Азнакаевского, Арского, Аксубаевского, Бугульминского, Балтасинского, Высокогорского, Пестречинского, Кукморского, Лениногорского, Нурлатского, Нижнекамского, Сабинского, Чистопольского районов и г. Казани. По решению жюри было отобрано 13 лучших работ, награждение авторов-победителей состоялось 10 декабря в районном Доме культуры Пестречинского района.

Для привлечения максимально широких кругов населения к проблеме здорового образа жизни, его популяризации, в целях развития и воспитания здорового, позитивного настроения в среде молодого населения города, вовлечения их в мир спорта, творчества, интересных встреч и т.п. МУ «Центр культурно-просветительской работы» г. Бугульмы проводил антинаркотический марафон «Восхождение к здоровью».

В рамках антинаркотического марафона широкий резонанс в обществе получил конкурс творчества «Миг удачи». В нем приняло участие более 100 человек, в основном молодежь от 14 до 22 лет. Конкурс помог каждому участнику проявить себя как творческая и нестандартная личность.

Также в рамках антинаркотического марафона 26 июня на центральной площади города Бугульмы состоялось молодежная музыкальная программа «Здорово жить здорово!», которая объединила творческие группы различных направлений. В конце июня стартовал совместный музыкальный проект «Мы – за!» учреждений культуры города с «Авто – радио – Бугульма», в ходе которого 2 раза в день выходили в эфир 12 социальных роликов антинаркотической направленности с участием брейк и рэп-групп, а также райтеров, где они выразили свое негативное отношение к наркотикам. Реализация этого проекта позволила найти ключ к взаимопониманию между творческими молодежными группами различных направлений и показала положительные моменты, которые существуют в смежных субкультурах.

Основной целью культурной акции «Мы за здоровое поколение» (Городской конкурс агитбригад учебных заведений и общеобразовательных школ (г. Наб. Челны)) является организация активного, позитивного досуга; приобщение молодежи к здоровому образу жизни; развитие творческих способностей. Городской конкурс агитбригад проходил одновременно в 5 местах города Наб. Челны, в нем приняли участие 18 школ, более 200 старшеклассников. В составе жюри работали психологи, наркологи, работники культуры города. Самые лучшие агитбригады награждались дипломами и памятным призами.

Фонд фильмов антинаркотической тематики, имеющийся в ГУ «Татаркино» и его филиалах, насчитывает: на 35 мм киноплёнке – 8 названий художественных фильмов (23 копии), 41 название документальных фильмов (160 копий); на DVD дисках – 4 названия художественных фильмов (30 копий). В 2008 году фонд был пополнен двумя копиями нового российского художественного фильма «Тиски». Имеющийся фильмофонд активно использовался при проведении киномероприятий антинаркотической направленности. Особенно широко показывались художественные фильмы «Город без солнца», «Тиски», «Зорка Венера», «Дурь», «Дрянью», документальные фильмы «Спид. Курение. Наркома-



ния...», «Жизнь, смерть, воскрешение», «Ловушка неволи», «Колеса смерти», «Карусель», «Разлад», «Чума над Россией», «Фальстарт» и др. В течение всего года ежемесячно, согласно плану киномероприятий, разработанному ГУ «Татаркино», на муниципальных и государственных киноустановках республики осуществлялся показ фильмов антинаркотической направленности. Мероприятия проводились в основном для подростковой и молодежной аудитории, а также для родителей.

Организованы и проведены следующие киномероприятия:

- «За мир без наркотиков» (Алексеевское, Балтасинское, Камско – Устьинское, Лаишевское, Рыбно – Слободское, Черемшанское и др. учреждения кинематографии. Всего 24 киноучреждения).
- «Наркотикам – Нет!» (Заинское, Сармановское киноучреждения, Набережно – Челнинский филиал ГУ «Татаркино»).
- «Имя беды – наркотик» (Актанышское, Нижнекамское киноучреждения).
- «Без права на ошибку», «Путь в никуда», «Студенты против наркотиков» (Менделеевское киноучреждение).
- «Вредным привычкам скажем «Нет!» (Муслумовское киноучреждение).
- «Мы за здоровый образ жизни» (Нижнекамское киноучреждение).
- «Смерть в рассрочку», «Остановить угрозу миру» (ДК «Энергетик», Набережные Челны).
- «Молодежь против наркотиков» (Набережно – Челнинский, Бугульминский, Чистопольский филиалы ГУ «Татаркино»).
- «Мы выбираем жизнь!» (ГУ «Татаркино», Алексеевское, Балтасинское киноучреждения).

Особенно яркие мероприятия с большим зрительским охватом состоялись при проведении киномарафона «Мы выбираем жизнь!». В г. Казани киномарафон был проведен для студентов 11 высших учебных и средних специальных заведений (Казанский государственный аграрный университет, Казанский государственный технический университет, Казанский государственный медицинский университет, Казанская государственная академия ветеринарной медицины, Казанский государственный университет культуры и искусства, Казанский кооперативный институт, Татарский государственный гуманитарно-педагогический университет, Российский исламский университет, «Тисби», электротехни-

кум связи, Суворовское военное училище). Перед студентами с лекциями выступили врачи-наркологи и психологи. Предсеансовое сценическое представление «Прислушайся к своему сердцу» исполняли студенты Казанского театрального училища. Демонстрировался художественный фильм «Город без солнца», который глубоко затронул зрителей. Так, в своем отзыве студентка КГТУ им. А.Н.Туполева (КАИ) Кристина Попович написала: «Очень поучительный фильм, рассказывающий нам о том, что может произойти с человеком после приема наркотиков, как ломаются судьбы людей и их близких. В то же время учит нас не бросать близких в беде и стараться им помочь, ведь поддержка друзей, любимых и родных – это самое главное в такие моменты. Очень интересная сюжетная линия и хороший подбор актеров».

В проводимой работе по антинаркотической пропаганде средствами кино киноучреждения республики стали шире использовать новые формы и методы: киносеансы-классные часы, киноуроки нравственности, кинопраздники здоровья, киносеансы-родительские собрания, выездные киносеансы, конкурсы сочинений о просмотренных фильмах. Эти мероприятия проводились Аксубаевским, Алькеевским, Черемшанским Актанышским и Заинским киноучреждениями, Чистопольским филиалом ГУ «Татаркино». Кинопраздники «Я выбираю здоровье» для летних школьных лагерей, приуроченные к Международному Дню борьбы с наркоманией, организованы 15 киноучреждениями республики.

Всего в 2008 году киноучреждениями РТ проведено 1034 киномероприятия по профилактике наркомании и пропаганде здорового образа жизни, которые посетило 38 тысяч человек.

Реализации «Республиканской целевой программы профилактики наркотизации населения в Республике Татарстан на 2007–2009 гг.» уделяется значительное внимание в учебно-образовательной деятельности Института дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов социокультурной сферы и искусства Министерства культуры Республики Татарстан. Это объясняется тем, что слушатели института – специалисты культурно-досуговых учреждений, детских школ начального профессионального образования в области искусства, театрально-зрелищных учреждений активно работают с детской и молодеж-



ной аудиторией, в том числе и по проблемам формирования здорового образа жизни.

Содержание занятий определялось учебной программой модульного типа «Роль культурно-досуговых и образовательных учреждений в решении проблем противодействия распространению наркомании как явления, угрожающего национальной безопасности», позволяющей дифференцированно подходить к различным категориям слушателей и предлагать им материал, который они могут эффективно использовать в рамках деятельности своих учреждений.

Эффект от занятий по проблемам профилактики наркомании, СПИДА, табакокурения и алкоголизма несомненен. Во-первых, специалисты библиотек, клубов, музеев, детских музыкальных школ и студий начинают более глубоко и квалифицированно осуществлять работу с подростками и молодежью по данному направлению. Во-вторых, эта тема вызывает и личную заинтересованность по отношению к воспитанию своих детей, о чем свидетельствуют отзывы слушателей — пись-

менные и устные. В-третьих, эти занятия становятся неотъемлемой частью профессиональной подготовки специалистов культурно-досуговых учреждений.

Культура безопасности жизнедеятельности не дань моде. Превентивные меры по профилактике ситуаций, создающих угрозу жизнедеятельности человека, обоснованы экономически. Сегодня, когда, на фоне развивающихся демографических процессов, одним из самых главных дефицитов становится человеческий ресурс, тезисы о бережном отношении к Человеку, создании безопасной среды его обитания, о мотивации Человека на бережное отношение к себе самому приобретают не только социальное, но и экономическое звучание. Значимость этого направления государственной политики подтверждают слова В.В.Путина, сказанные им на торжественном собрании МЧС в декабре 2005 года о необходимости разработки концепции культуры безопасности в различных сферах человеческой деятельности как приоритетном направлении в деятельности государства и общества в целом.¹

РОЛЬ ВОСПИТАНИЯ И ОБРАЗОВАНИЯ В ФОРМИРОВАНИИ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*А.Н. РОЗЕНТАЛЬ,
к.б.н.,*

*Министерство по делам гражданской обороны и
чрезвычайным ситуациям
Республики Татарстан;*

*С.Г. ЮНУСОВА,
к.б.н.,*

*ГУ «Научный центр безопасность
жизнедеятельности детей»*

Опыт тысячелетий показывает, что любая деятельность человека, полезная для его существования, одновременно может быть источником опасностей, негативных воздействий, может приводить к травматизму, заболеваниям, а порой и к смерти. В то же время при защищенной деятельности риск деструктивных воздействий и опасных последствий снижается. Поэтому безопасность — объективная потребность любой жизнедеятельности.

Необходимо отметить, что абсолютной безопасности жизнедеятельности человека не существует, в настоящее время обозначилась к тому же тенденция возрастания угроз природного, техногенного и социального характера. Актуальным становится вопрос: что же

предпринимается для обеспечения безопасности человека в нашем государстве, и какие трудности обозначаются на пути решения данной проблемы?

Еще около 20 лет назад у нас в стране не было государственного органа, который отвечал бы за защиту населения при возникновении чрезвычайных ситуаций (ЧС). А ЧС были — это землетрясения в Ташкенте, Спитаке, катастрофа на Чернобыльской АЭС и многие другие.

На ликвидацию последствий ЧС направлялись подразделения вооруженных сил, гражданской обороны, пожарные. Не имея специальной подготовки и оборудования для работы в таких условиях, эффективность их действий была недостаточно высокой.

¹ Путин В.В. Выступление на собрании МЧС, www.rian.ru. 26.12.05.



В 1990 году в Российской Федерации создается Российский корпус спасателей, который впоследствии преобразуется в Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС РФ). За сравнительно короткий срок МЧС РФ стало мощной, хорошо организованной, мобильной общегосударственной структурой, способной оперативно, на высоком профессиональном уровне решать широкий круг вопросов по прогнозированию, предупреждению и ликвидации последствий природных бедствий и техногенных катастроф.

Для решения поставленных задач структуры МЧС РФ оснащены современной техникой и оборудованием, имеют в своем составе высококвалифицированных спасателей и специалистов, за плечами которых серьезный опыт ликвидации последствий различных ЧС.

Однако несмотря на повышение эффективности работы в области предупреждения и ликвидации ЧС, положение дел с возникновением опасных ситуаций кардинально не изменилось. В чем же причина? Анализ опыта ликвидации последствий ЧС показывает, что меры по увеличению надежности технических объектов, созданию алгоритмов безопасного управления ими, разработке совершенных средств и способов защиты являются малоэффективными без учета «человеческого фактора».

Отмечено, что большинство техногенных катастроф — рукотворные, а среди основных причин их возникновения — крайняя небрежность, беспечность и равнодушие. Трагедии происходят чаще всего из-за незнания и несоблюдения норм и правил безопасного поведения, из-за пренебрежения нормами здорового образа жизни, из-за низкого уровня общей культуры и элементарной безграмотности в области безопасности.

Что следует понимать под культурой безопасности жизнедеятельности? Это, во-первых, осознанное поведение в процессе повседневной жизнедеятельности и в условиях различных ЧС. Во-вторых, способность предвидеть с определенной степенью вероятности возникновение опасной или чрезвычайной ситуации по внешним признакам развития событий, по анализу различной информации и по собственному опыту. В-третьих, способность правильно оценивать ход событий и, если есть возможность, избегать опасных ситуаций. В-четвертых, способность ответственно отно-

ситься к своему поведению и не совершать умышленно поступки, которые могут способствовать возникновению опасной или чрезвычайной ситуации. Наконец, в-пятых, умения адекватно вести себя в различных опасных и чрезвычайных ситуациях, чтобы снизить фактор риска для жизни и здоровья.

По определению Л.И. Шершнева, президента Фонда национальной и международной безопасности, личность безопасного типа поведения — это человек, осознающий самого себя, высокий смысл своей деятельности, свое предназначение, стремящийся жить в согласии с самим собой, окружающей средой, гармонично сочетающий в себе активное созидательное начало с противодействием злу ради блага России, сохранения жизни на Земле.

Несомненно, что большое значение в формировании культуры безопасности на уровне государства играет нормативно-правовая база. За последние несколько лет были приняты основополагающие документы, в которых достаточно подробно рассматриваются вопросы, связанные с обеспечением безопасности граждан РФ. Вместе с тем, необходимо признать, что самые строгие меры и законы не помогут снизить потери общества и государства, если в каждом образовательном учреждении и в обществе в целом не будут созданы условия для формирования культуры безопасного поведения, для выработки у детей, подростков и юношества качеств личности безопасного типа поведения.

Важнейшую роль в формировании культуры безопасности жизнедеятельности отводится воспитанию и образованию. Вообще, воспитание в области безопасности осуществляется постоянно — от момента рождения человека до конца его жизни — родителями и близкими, обществом и государством. Но происходит это чаще всего бессистемно, не имея под собой серьезной базы.

Новая эпоха требует формирования этой культуры на основе применения научных подходов и системного включения вопросов безопасности в воспитание и образование подрастающего поколения. Становление новой культуры безопасности, опирающееся на повышение степени развитости личности и общества, возможно в результате преобразования сознания всех слоев общества. Образование при этом должно носить опережающий характер, позволяющий обществу перейти от приоритета защиты от опасностей в сложившихся ситуациях к приоритету их предотвращения, к уст-



ранению причин угроз, к обеспечению безопасности своей жизнедеятельности.

В нашей стране развитием этого направления активно занимаются в нескольких научных и образовательных центрах. Это Институт безопасности жизнедеятельности под руководством В.В. Сапронова Фонда национальной и международной безопасности (НиМБ) (Москва), Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана, Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена (Санкт-Петербург), Барнаульский государственный педагогический университет, Уральский государственный педагогический университет. В Республике Татарстан безопасность жизнедеятельности населения также является приоритетной задачей, стоящей перед многими учреждениями, министерствами и ведомствами. Так, в 1997 году был создан Научный центр «Безопасность жизнедеятельности детей». Важное направление деятельности Центра – проведение научных исследований, имеющих первостепенное значение для развития педагогической теории и практики обеспечения жизнедеятельности детей, а также научное прогнозирование перспектив и факторов обеспечения безопасности жизнедеятельности детей с учетом достижений отечественной и зарубежной педагогики, социальной, транспортной психологии и других наук. Конечно, это далеко не полный список всех учреждений. Более того, количество вузов, учебно-методических и научных центров, где понимают актуальность проблем безопасности, постоянно растет.

Фонд НиМБ предложил концепцию формирования личности гражданина безопасного типа поведения, активность которой была бы направлена на безопасные способы самореализации индивидуальных возможностей существования. Концепция личности безопасного типа поведения получила дальнейшее развитие в направлении, которое в среде специалистов признано и определено как культура безопасности. По определению В.В. Сапронова, она, как компонент общей культуры, представляет собой способы жизнедеятельности человека в области обеспечения безопасности, результаты этой жизнедеятельности, а также степень развитости личности и общества в этой сфере.

Согласно статистическим данным, в России ежегодно от бытового и производственного травматизма погибает около 100 тыс. человек, от суицидов – около 50 тыс. человек, в до-

рожно-транспортных происшествиях – около 34 тыс. человек, в пожарах – около 19 тыс. человек, от утоплений около 20 тыс. человек, в ЧС – около 2,5 тыс. человек. Как видно из данных, основные потери происходят не в чрезвычайных, а в повседневных, менее опасных ситуациях. Причем, значительную часть этих потерь можно уменьшить, поскольку более 70% пострадавших погибает из-за отсутствия элементарной культуры безопасности и медицинской помощи со стороны окружающих, недостаточности необходимых знаний и умений населения.

Главными причинами социальных и иных катаклизмов остаются мировоззренческие характеристики современного человека, агрессивный тип сознания большинства людей. В условиях экономической нестабильности, социального расслоения общества, постоянной миграции этносов у ряда людей возникает ощущение угрозы от внешнего мира, что оборачивается ростом разного рода нетерпимости и озлобления: от недовольства руководством до неприязни к представителям иных национальностей, конфессий.

Это ведет к росту агрессивности, распространению в обществе националистических, шовинистских настроений, антигуманных идей. Агрессия проявляется в поведении, в быту, в языке общения, который изобилует криминальной и ненормативной лексикой. Преодоление агрессивного образа мышления и поведения позволит сделать мир безопаснее. Важным шагом в направлении решения этого вопроса будет создание учебных программ для всех ступеней и форм образования по формированию толерантного сознания и поведения, введение обязательных предметов по правовому образованию. Это станет действенным средством профилактики экстремизма, поскольку правовое невежество наряду с правовой незащищенностью являются для него питательной средой.

Для формирования личности безопасного типа поведения в обществе обозначились благоприятные предпосылки. Они связаны с введением нового предмета: в средних общеобразовательных учреждениях это «Основы безопасности жизнедеятельности», в вузах – «Безопасность жизнедеятельности».

Дисциплина «Безопасность жизнедеятельности», преподаваемая в Казанском государственном университете студентам всех факультетов, включает в себя три блока: психологию экстремальных и кризисных ситуаций; защиту населения и территорий от ЧС и медицину ка-



тастроф. У студентов формируется целостное представление о протекании самих ЧС, а также о психологических и медицинских проблемах, возникающих у очевидцев и участников таких ситуаций.

Важным элементом обеспечения безопасности в экстремальной ситуации является формирование психологической готовности к действиям в таких условиях. Для человека, оказавшегося на месте происшествия, необходимо преодолеть психологические барьеры, которые не позволяют ему приступить к оказанию помощи пострадавшим. Это боязнь навредить непрофессиональными действиями пострадавшему; заразиться инфекционным заболеванием при проведении реанимации (например, СПИДом, гепатитом, сифилисом и т.п.); нерешительность, нежелание брать на себя ответственность за чужую жизнь. Именно психологический фактор, если он не берется в расчет, превращает обучение приемам оказа-

ния первой медицинской помощи в пустую формальность (Бубнов В.Г., 2004).

Таким образом, психологическая подготовка подрастающего поколения к действиям в экстремальных ситуациях является важным элементом воспитания культуры безопасности. Она включает в себя следующие аспекты: общую теоретическую подготовку к безопасной жизнедеятельности (осмысление общих проблем риска, безопасности, опасности и т.д.), формирование предметных умений и навыков (видов деятельности, которые осуществляются не только в безопасных условиях, но и в условиях риска), психологическую подготовку к безопасной жизнедеятельности (формирование смелости, решительности, готовности к разумному риску и т.д.), развитие качеств личности, необходимых для безопасной жизнедеятельности (проницательности, дальновидности, гуманности, оптимистичности и т.д. как основы безопасности человека и общества).

Литература

Бубнов В.Г. Очевидец происшествия – не спаситель пострадавшего // ОБЖ. – 2004, № 4. – <http://www.school-obz.org/archive/2004/3/2.htm>



ОБЩЕСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

МОЛОДЕЖНАЯ ПОЛИТИКА В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН

М.М. БАРИЕВ,

к.полит.н.,

*министр по делам молодежи спорту и туризму
Республики Татарстан, г. Казань*

Сегодня трудно оспорить тот факт, что задача развития потенциала молодого поколения нашей страны является важной стратегической задачей государственного управления. Для эффективного решения этой задачи нужно знать, что представляет собой современная молодежь, иметь четкие механизмы реализации государственной молодежной политики.

Какова же она, молодежь нового века, периода процесса модернизации политической, экономической и социальной жизни, построения гражданского общества?

За годы, прошедшие после начала реформ, увеличилось благосостояние молодежи республики, вырос ее жизненный уровень. Все большее количество молодежи относит себя к гражданам средней обеспеченности. Это позволяет говорить о том, что мы имеем хороший потенциал для формирования устойчивого среднего класса в нашей республике.

Значительно изменился и мотивационный механизм трудовой деятельности молодежи, более 50% молодежи рассматривают труд как возможность самореализации собственной личности. Возросла ценность образования в глазах молодого поколения, которое воспринимается молодежью как основное условие жизненного успеха, возросли требования молодежи к качеству образования.

Очевидна положительная динамика увеличения доли молодежи, активно интересующейся общественно-политической жизнью, стремящейся в ней участвовать. Сегодня происходящие политические события полностью, или отчасти интересны для 60% представителей молодежи республики. В новых условиях политической социализации молодежи республики способствуют такие молодежные организации, как «Молодая Гвардия», Совет детских общественных организаций; более трех лет работает молодежный парламент – Общественная молодежная палата при Государственной Совете РТ, где лучшие представители

молодежи из всех городов и районов республики и ведущих молодежных организаций могут проявлять свои политические и законодательные инициативы.

Все это способствует росту веры молодежи в собственные силы, увеличению количества оптимистически настроенных молодых людей, что, на наш взгляд, является большим потенциалом в построении гражданского государства.

В целом, молодежь республики активно адаптируется к рыночным условиям, оптимистично настроена, обладает здоровым прагматизмом и патриотизмом, нацелена на активное участие в жизни общества. Именно это позволяет нам говорить, что молодежь – это не наше будущее, это, прежде всего, наше живое настоящее, и именно с этих позиций рассматривать участие государства в социализации молодого поколения.

В ходе реализации государственной молодежной политики определились ее эффективные инструменты и механизмы.

В качестве стратегических направлений реализации государственной молодежной политики в Республике Татарстан сегодня можно выделить: жилищную молодежную политику, развитие молодежного спорта, развитие системы летнего отдыха молодежи, содействие трудоустройству молодежи, формирование новой системы воспитания и профилактики социально-негативных явлений, поддержку талантливой молодежи, поддержку молодежных общественных объединений.

Остановимся на этих направлениях подробнее.

Улучшение жилищных условий молодежи сегодня выступает как важное средство укрепления института молодой семьи, улучшения демографической ситуации. В осуществлении молодежной жилищной политики в настоящее время реализуется уже комплекс государственных мер: Закон Республики Татарстан «О государственной поддержке молодых семей в улуч-



шении жилищных условий», Федеральная Программа «Обеспечение жильем молодых семей» в рамках Национального проекта «Доступное и комфортное жилье – гражданам России», социальная ипотека для молодых семей. Это уже позволило 4565 молодым семьям улучшить свои жилищные условия.

Последовательная реализация программ по возведению спортивных объектов, которых в республике уже более 8000, в том числе по проекту партии «Единая Россия» физкультурно-оздоровительных комплексов, расширяет возможности по формированию здорового образа жизни молодого поколения. Важную роль в этом играют массовые и зрелищные спортивные мероприятия в республике, в г. Казани, которая становится местом проведения крупнейших международных, европейских, российских соревнований.

В существующих социально-экономических условиях действует система организации летнего отдыха детей и молодежи как важного средства формирования здорового образа жизни. Нам удалось сохранить 119 загородных стационарных детских оздоровительных центров, сформировать систему летнего отдыха, благодаря чему в Республике Татарстан ежегодно около 300 тысяч детей и молодежи охвачено всеми формами отдыха и оздоровления.

Сложилась сегодня и определенная схема по организации занятости молодежи, о чем свидетельствует и снижение общего количества безработных среди молодежи республики, расширяются условия для дополнительной занятости молодежи. Особо востребована такая ее форма, как летние студенческие трудовые отряды на новых организационных, нормативных основах. Только в 2007 году было сформировано 216 таких отрядов в вузах республики.

Формируется современная система воспитания молодежи, важным компонентом которой является профилактика социально-негативных явлений, развитие толерантности и патриотизма. Существенным моментом является то, что в эту работу вовлечена, в первую очередь, сама молодежь. Так, через движение молодежных общественных формирований «ФОРПОСТ» по охране общественного порядка, которых в республике насчитывается более 300 отрядов численностью около 5000 человек осуществляется профилактика социально-негативных явлений в молодежной среде.

Найдены современные формы развития творческого и научного потенциала молодежи. В республике учреждены премии и гранты молодым ученым, специальная государственная стипендия РТ, именная стипендия руководителей муниципальных образований РТ, гранты конкурса Инвестиционно-венчурного фонда РТ и Академии РТ: всего в РТ таких обладателей премий в год около 200 человек.

Значительную роль в молодежной политике стали играть детские и молодежные общественные объединения, которых в республике зарегистрировано более 100. Они являются хорошей школой по выявлению молодых лидеров, интересующихся общественно-политической ситуацией в стране. Это – «Лига студентов РТ», фонд «Сэлэт», «Объединение «Отечество», «КВН РТ», «Ассоциация детских и подростковых общественных организаций Татарстана», «Академия молодежного творчества» и другие.

Сама жизнь молодежи, результаты социологических исследований позволяют утверждать, что стабилизация социально-экономической ситуации в стране, последовательное проведение в жизнь государственной молодежной политики привели к улучшению социального самочувствия молодежи.

В тоже время, мы постоянно должны быть готовы ответить на вызовы современности. Молодежь и общество волнуют проблемы проявления социально-негативных явлений в молодежной среде, таких как алкоголизм, наркомания, табакокурение, экстремизм. Саму молодежь тревожит состояние своего здоровья, и она ожидает создания условий для его укрепления, рассчитывая и на собственные силы, и на поддержку государства. Недостаточно обществом используются инновационный, созидательный потенциал молодежи.

Это говорит о том, что стратегия государственной молодежной политики в современной ситуации должна развиваться по интенсивному пути, обеспечивающему включенность самой молодежи как субъекта политики в этот процесс. При этом должны быть расширены меры государственной поддержки таких категорий молодежи как: сельская и рабочая молодежь, молодые семьи, что обеспечит усиление адресности государственной политики, поддержку слабых, уязвимых групп молодежи.

РОЛЬ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РЕАЛИЗАЦИИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОГРАММ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ НАСЕЛЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕНСКИХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РТ)

*Т.В. ЗАБЕГИНА,
Член Общественной палаты
Республики Татарстан*

Общественная палата РТ является одним из институтов влияния на качество развития инфраструктуры, институциональных форм взаимодействия гражданского общества и государства. Формы для поддержки диалога власти и общества Общественной палатой РТ используются самые разные. Это организация и проведение тематических Круглых столов, запросы в органы власти, оказание правовой поддержки общественным организациям и гражданам.

Важным аспектом деятельности Общественной палаты РТ является экспертиза законопроектов, что позволяет на стадии их подготовки учитывать общественное мнение по большому кругу вопросов, вводить в законодательство те положения, которые способствуют развитию социальной сферы.

В лице Общественной палаты граждане и общественные организации получили эффективный, действенный механизм привлечения общественности к тем или иным вопросам и использования площадок диалога для решения насущных социально значимых проблем. Общественная палата РТ считает одним из своих приоритетов налаживание межсекторального партнерства некоммерческих организаций, государственной власти и предпринимательского сообщества.

На протяжении своей деятельности, с 2006 года, Общественная палата РТ уделяет особое внимание деятельности общественных организаций в целом, в т.ч. опыту работы женских общественных организаций.

Деятельность общественных женских организаций позволяет переосмыслить приоритеты государственной системы социального обеспечения и социальной защиты. Нынешние реформы в социальной сфере, бурный рост социальных проблем особенно пагубны для женщин и подрастающего поколения. Это привлекло женскую общественность к осознанию необходимости собственных инициатив, активизации усилий для защиты и поддержки наиболее уязвимых групп населения.

Возрастает интерес женщин к возможностям общественной деятельности, повышается общественная активность.

Однако, наблюдается и то, как гаснет множество полезных женских инициатив, не получив поддержки органов власти. Причина тому – отсутствие опыта и профессиональной подготовки для реализации общественной деятельности, отсутствие механизма взаимодействия между собой, а также недостаточное внимание, а подчас и равнодушные чиновников к инициативам общественных женских организаций. Считаю, что, несмотря на это, изучение деятельности общественных женских организаций и привлечение внимания к ним является сейчас одним из аспектов выхода нашего общества из морально-нравственного кризиса.

В силу того, что эти организации наиболее оперативно реагируют на болевые точки общества, так как тяжелая жизненная ситуация хотя бы одного человека – будь то ребенок, женщина или пожилой человек является общественно важной проблемой.

Проблемы женщин в нашей стране также нуждаются в особой заботе и выбраны общественными женскими организациями, так как в настоящее время наблюдается неравенство в положении мужчин и женщин. Это неравенство не носит явного агрессивного характера, однако, женщины находятся в невыгодном положении и для развития карьеры, преимущественно из-за разных приоритетов мужчин и женщин на рынке труда, связанных с их разными ролевыми функциями в семье.

Это приводит к тому, что женщины вынуждены выбирать те профессионально отраслевые ниши, которые требуют меньших затрат сил, менее перспективных с точки зрения профессионального роста и, соответственно, хуже оплачиваются. Предпочтение работодателей основаны как на объективных различиях, так и на сложившихся стереотипах, также снижает конкурентоспособность женщин. Такая ситуация не может не отражаться на уровне жизни



семей, где основным работником является женщина, или в неполных материнских семьях. Сложившиеся стереотипы и опасения работодателей принимать на работу женщин из-за высоких прямых и косвенных издержек (частые больничные, декретный отпуск, невозможность командировок и сверхурочных) действуют также в отношении одиноких женщин и женщин старшего возраста. Важность этого и других вопросов поднимают Общественная организация «Женщины Татарстана», Ассоциация женщин предпринимателей РТ, Комитет женщин предпринимателей Торгово-промышленной палаты РТ.

Но круг проблем, решаемых общественными женскими организациями, не замыкается на трудовых правоотношениях, а в большей степени содержит вопросы нарушения прав и законов интересов детей и женщин, наблюдаемых во многих сферах, это образование, охрана здоровья, жилищные и имущественные права, воспитание в семье, внутрисемейные отношения. Многолетнюю и многоплановую работу в этом направлении ведут ОО Татарских женщин «Ак калфак РТ» и ОО «Покров – поддержка женских инициатив».

В последнее время проблема насилия в семье и обществе стала наиболее актуальна. Угрожающая статистика насилия над детьми

и престарелыми людьми ставит новые задачи по совершенствованию законодательства социальной защиты населения. В своей деятельности многие общественные женские организации не только поднимают эти вопросы, но и оказывают действенную помощь жертвам насилия. Наиболее ярким примером активной деятельности и умелого взаимодействия с органами власти представляет работа Женского кризисного центра «Фатима».

Активно влилась в совместную работу с органами власти Ассоциация многодетных матерей по вопросам обеспечения социальной защиты и помощи многодетным семьям.

Проблемы ветеранов ВОВ поднимает и решает Общественная организация «Боевые подруги».

Интересен опыт Общественного движения «Женские инициативы» в вопросах вовлечения женщин в политическую и общественную жизнь республики.

Назрела острая необходимость в создании координационного центра общественных женских организаций, что позволит глубже проанализировать опыт деятельности всех организаций в РТ, повысит значение их роли во взаимодействии с органами государственной власти по развитию государственных социальных программ.

ИССЛЕДОВАНИЯ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

ВОСПИТАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ У ДЕТЕЙ

*М.М. ХАШИМОВ,
специалист Фонда поддержки и развития культуры
при Президенте РТ*

В отечественную практику неологизм «транспортная культура» был введен Виктором Николаевичем Ивановым в начале 70-х годов XX в. С того времени прошло четыре десятка лет, однако ни в научной сфере, ни в реальной практике российское общество в плане повышения транспортной культуры далеко не продвинулось.

В энциклопедическом словаре мы найдем определение культуры как совокупности достижений человечества в области общественно-интеллектуальных и производственных отношений или как уровень развития каждой из областей — интеллектуальной, общественной и производственной — жизни.

Отсюда следует, что транспортная культура — совокупность достижений человечества в области общественно-интеллектуальных и производственных отношений, связанных с транспортом, то есть с процессами и системами перемещения людей и грузов.

Указанные достижения — это выработанные человечеством правила, практические действия, изобретения (практики), позволяющих экономить время, здоровье и жизнь людей, другие ресурсы при передвижениях, обеспечивать комфортные условия проживания при развитии и функционировании различных видов общественного массового транспорта, а также индивидуализированных транспортных средств. В числе этих достижений также правила и эталоны поведения граждан при перемещении; институты и институциональные рамки, обеспечивающие реализацию наиболее эффективных практик; нормы ответственности и механизмы выполнения обязательств за нарушения практик и их последствия; технологические и технические регламенты эксплуатации транспортных средств и видов транспорта и т.п.

В этой связи очень важно знать и оценивать, как и на сколько то или иное государство, тот или иной народ воспринимает и использует эту совокупность достижений человечества.

В качестве обобщающих критериев выбора (формирования) транспортных систем и транспортного поведения выступают «вечные ценности» — цена человеческой жизни и времени.

По мере повышения действующих в обществе оценок цены жизни и времени, в большинстве случаев, предпочтение отдается индивидуализированным, скоростным и комфортабельным транспортным системам и средствам, требующим преимущественного развития улично-дорожных сетей и других элементов транспортной инфраструктуры.

Параллельно с деятельностью по созданию транспортных комплексов человечество отрабатывает практики безопасного и бесконфликтного использования, сначала — естественных путей перемещения, а затем — создаваемых транспортных средств и систем.

Транспортные системы включают в себя множество элементов, отражающих видовую структуру транспорта и их специализацию. Эти элементы взаимно дополняют друг друга и, одновременно, конкурируют за общий для всех и крайне дефицитный ресурс — территорию, а наземный транспорт — за пропускную способность дорожной сети.

И последнее, это вопросы безопасного и бесконфликтного использования транспортных средств и транспортной инфраструктуры.

Достигнутые в этой сфере результаты (и, прежде всего, стереотипы и эталоны транспортного поведения) — следствие многовекового самообучения участников движения и властей всех уровней.

Человечество постепенно отказалось от практики предоставления права преимущественного прохода или проезда по праву сильнейшего или по сословным признакам. Вместо этого оно пришло к таким культурным стереотипам, как предоставление право преимущественного прохода или проезда по ситуационному признаку (кто первый подъехал, у кого по-меха справа или слева), или же на основе гума-



нитарных приоритетов, то есть пешеходам, транспортным средствам неотложной помощи и общего пользования.

По мере роста количества транспортных средств вырабатывались организационно-экономические, информационные и правовые механизмы и институты, обеспечивающие и стимулирующие выполнение этих этапов и практик, в первую очередь механизмы ответственности, возмещения вреда, страхования и т.п.

Уровень и качество использования (применения) указанных практик определяет величину транспортных и социальных рисков. Имеется соответствующая зависимость — закон Смида, называемой также «кривой самообучения нации».

Сравнение траектории изменений транспортных рисков России с обобщенной «кривой национального самообучения» демонстрирует весьма тревожные результаты: уровень аварийности весьма велик, а самообучение страны сдерживается. Если говорить о культурологических оценках, то и в этой сфере результаты измеряются конкретными цифрами: соотношением транспортных рисков в России по сравнению с тем, что предсказывает «мировая линия Смида». Это соотношение 3:2.

Общие выводы крайне неутешительны. Если оценивать ситуацию по среднему арифметическому частных критериев, то получится 40% от номинала. Если действовать строже, то есть использовать свертку названных частных критериальных оценок, то получится, что уровень транспортной культуры в России составляет всего 1 (один!) процент от номинала.

Как разрешить данную проблему? С какого возраста необходимо прививать элементы транспортной культуры детям?

Существует такая житейская аксиома: чем раньше начнешь готовить ребенка к самостоятельной жизни, тем более развитого, жизнеспособного человека получишь. В возрасте трех-четырёх лет у детей с родителями налаживается устойчивая обратная связь. Ребенок начинает не просто впитывать огромный поток информации, но уже и проявлять адекватную реакцию, соотносить свои действия и поступки с общепринятыми в семье, в группе детского сада и т.д. Не зря житейская мудрость гласит: «Воспитывать ребенка нужно, когда он спит поперек лавки».

В это время закладываются основы социальной адаптации, ребенок усваивает то, что

почти до совершеннолетия будет определять его интересы, привычки, жизненную позицию. Уникальность этого возраста в том, что малыши — величайшие консерваторы. Всякое преподносимое им знание или оценку действий они усваивают как неоспоримый абсолют.

К сожалению, взрослые часто торопятся заполнить сознание наследника своими приоритетами. Возможно, кто-то видит в своем ребенке себя, в свое время недополучившего каких-то земных благ, не воплотивших свои мечты. Конечно, планы родителей, воспитателей, учителей позитивны, современны, но почему-то крайне далеки от житейской прозы. Наш ребенок обязательно должен говорить по-английски, решать каверзные математические задачи, знать наизусть стихи Пушкина и Лермонтова, создать свой сайт в Интернете, разбить ребром ладони стопку кирпичей и выиграть сет у тренера по теннису. В данном случае простейшие бытовые поведенческие навыки остаются вне внимания, либо упоминаются вскользь, например: пальцы в розетку не вставлять, со спичками не играть, на красный свет дорогу не переходить.

Как же мало этого опыта оказывается в последующем! Вряд ли возможно даже в рамках одного Татарстана подсчитать, сколько потенциальных гениев не доживают до расцвета своих талантов только потому, что не могут в критических жизненных ситуациях найти подсказку, необходимый опыт, и совершают нелепые, трагические ошибки.

Ежегодно на дорогах и улицах Российской Федерации совершаются сотни, тысячи дорожно-транспортных происшествий, в результате которых десятки детей погибают и сотни получают ранения и травмы. Именно поэтому дорожно-транспортный травматизм и как следствие воспитание транспортной культуры у детей остается приоритетной проблемой общества, требующей решения на государственном уровне, при всеобщем участии и самыми эффективными методами.

В каждом десятом дорожно-транспортном происшествии страдает ребенок. Наиболее распространенный случай попадания в ДТП детей — выход на проезжую часть из-за стоящего автотранспорта. Природа этого феномена такова, что ребенок видит в стоящем большом автомобиле защитную стену, зрительно создающую ощущение безопасности, и когда обнаруживает несущийся на него транспорт, реагирует неадекватно:



начинает метаться, вместо того, чтобы отступить назад.

Прежде чем начать говорить о том, как нужно воспитывать в детях, подростках чувство ответственного поведения на проезжих частях города, необходимо выявить причины, толкающие ребенка на нарушение ПДД.

Статистика несчастных случаев показывает, что в среднем по России наиболее подверженная ДТП категория граждан — это подростки. Дети в возрасте от 7 до 14 лет попадают под колеса автомобиля в 4 раза чаще, чем дошкольники, а после 16 лет почти в 7 раз реже. Больше всего трагедий случается с 16.00 до 18.00 ч.; если обратить внимание на дни недели, то по количеству ДТП лидирует пятница и с минимальным отрывом — выходные, самый спокойный день — понедельник. В школьные каникулы транспортные происшествия, как правило, увеличиваются в несколько раз.

Причиной столь безответственного отношения к собственной жизни является, прежде всего, сама особенность подросткового периода развития личности. Это, прежде всего:

- неприятие запретов. Подросткам свойственно проявление демонстративного нигилизма и негативного самопроявления, отягощенное импульсивностью, принимающие форму асоциальности — противодействия общепринятым нормам поведения;
- у каждого несчастного случая своя история, корни которой непременно кроются либо в особенностях психического развития ребенка, либо во внутрисемейных проблемах и специфике взаимоотношений подростка в коллективе сверстников;
- переход дороги в неустановленном месте, катание по проезжей части на велосипедах, коньках, цепляясь за проходящий мимо автотранспорт, — ничто иное, как восполнение дефицита выбросов в кровь адреналина, особенно, и это происходит в 80% случаев, если рядом находятся сверстники или взрослые, перед которыми подростку хотелось бы похвастаться «смелостью», не думая о последствиях. [2]

Когда мы говорим такому ребенку, к чему приводят подобные действия и удивляемся его беспечности, он действительно не осознает последствия своего поступка, не умеет предвидеть маневры автомобилей, ведь боль-

шинству детей несвойственно обострение инстинкта самосохранения, присущие взрослому человеку.

Говоря о причинах, толкающих детей на нарушение ПДД, нельзя не обратить внимание на пример, подающий взрослыми, близкими ребенку. Любая информация усваивается гораздо эффективнее в реальной обстановке. Дети до 8–10-летнего возраста воспринимают все, что делается и говорится родителями, как данность. Жизненный сценарий человека пишется до 9-летнего возраста, и поэтому, если мама или папа переходят здесь с малышом на руках дорогу в неустановленном месте, игнорируя проходящий автотранспорт, выросший подросток будет следовать примеру родителей, сколько бы они ни тратили усилий. Здесь имеет место так называемый наследственный фактор, сломать подобный стереотип мышления — задача подвластная лишь специалистам и при условии необходимости взаимодействия и сотрудничества с семьей [2].

Можно до бесконечности внушать гиперактивному ребенку, как и где себя вести. В силу своих природных особенностей им труднее всего научиться подчиняться общепринятым правилам поведения. Особенно остро стоят проблемы взаимодействия с такими детьми, если они испытывают дефицит позитивного внимания со стороны родителей и педагогов. Эти дети чувствуют себя ненужными, обременительными и пытаются таким образом привлечь внимание взрослых. Только при условии переоценки взглядов членов семьи, педагогов на процессы саморазвития и самопознания ребенка, обогащение структуры взаимодействия с ним, сопровождающее развитие детей и взрослых внутри семьи и образовательном учреждении, дадут положительную динамику гармонизации системы аффективной регуляции поведения. Только в этом случае ребенок научится ценить свою жизнь и здоровье.

Навязывание страха, зачастую сопровождающее занятие родителей по безопасному поведению на дорогах, имеет обратный эффект: либо по принципу «страшно — запрещено — интересно — это произойдет не со мной!». Так поступают дети с завышенной самооценкой. Либо если ребенок попадает в ситуацию тревоги, он теряется, и сознание выдает не пути выхода из создавшегося положения, а картины трагедии, и ребенок начинает метаться по дороге, попадая под колеса транспорта, пытающегося избежать наезда. Подобное реагирование на возникающую



опасность свойственно детям, относящимся к интровертному типу характера. Пребывая в состоянии активации эмоциональной ригидности, в сфере фантазий, либо аффекта, ребенок, не замечая проходящий автотранспорт, продолжает свой путь, чаще всего это приводит к трагедии. К счастью, таких детей немного. Формирование личности у этого ребенка происходит под давлением гиперопеки со стороны близких и приводит к инфантильности и пополняет ряды группы риска [2].

Формирование транспортной культуры – безопасного поведения на дорогах – необходимо начинать уже с дошкольного возраста. Такие задачи ставят перед собой авторы программы «Основы безопасности детей дошкольного возраста» Р.Б. Стеркина, О.Л. Князева, Н.Н. Авдеева. В программу входят шесть разделов, содер-

жание которых отражает изменения в жизни современного общества (ребенок и другие люди, ребенок и природа, ребенок дома, здоровье ребенка, эмоциональное благополучие ребенка, ребенок на улицах города). [6, с. 170]

С основами транспортной культуры дети знакомятся уже в детском саду: они узнают о правилах поведения в транспорте, различают основные дорожные знаки как для водителей, так и для пешеходов, знакомятся с работой ГИБДД, милиционеров-регулирующих, правилами езды на велосипедах, наконец, овладевают навыками эффективного поведения в случаях, когда ребенок потерялся. Среди многих задач, стоящих перед Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, главная задача – сохранение жизни и здоровья всех участников дорожного движения.

Литература

1. *Ананьев В.А.* Организация безопасности и жизнедеятельности дошкольников. Томский университет, 2000.
2. *Безопасность на дорогах – забота общая.* – Казань: Изд-во НЦ БЖД, 2005.
3. *Клименко В.Р.* Обучайте дошкольников правилам движения. М. «Просвещение» 1973.
4. *Маханева М.Д.* Воспитание здорового ребенка. – М., 2000.
5. *Обеспечение комплексной безопасности в образовательном учреждении. Теория и практика / авт.-сост.: В.Ф.Пилипенко, Е.В.Ерков, А.А.Парфенов; под науч. ред. докт. пед. наук, проф. Л.Я.Олиференко.* – М.: Айрис-пресс, 2006.
6. *Соломенникова О.А.* Основные и дополнительные программы дошкольных образовательных учреждений. – М.: Айрис-пресс. 2006.

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ И КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ СТАРШЕКЛАССНИКОВ СРЕДСТВАМИ ИНТЕРНЕТ

Д.Д. КАЛИМУЛЛИН,
преподаватель, Казанский государственный университет культуры и искусств, аспирант,

Сайты в Интернете... Это такой виртуальный физиологический какой-то акт, довольно-но идиотский. Возбуждение бесконечное... // Михаил Жванецкий. «Комсомольская правда». – 5–12 марта. – 2009. – С. 31

Данная статья посвящена формированию компетентности молодежи в мире опасностей и способах защиты от них. Огромная роль в условиях информационного общества (постмодернизма) принадлежит аудиовизуальной культуре. Значительная часть исследователей к ней относят и систему Интернет.

Современное общество принято называть постиндустриальным так как на смену про-

мышленности (с рабочими и промышленниками как классом, заводами и городом) приходит



сервис (где средний класс стремится к консолидации и совместной деятельности). Фрагментируется также и социальная структура общества. Некогда монолитные классы распадаются на подвижные социальные группы, с которыми индивид себя уже не идентифицирует (или идентифицирует частично).

В постиндустриальном обществе появляются дополнительные возможности интеграции личности в культуру безопасной жизнедеятельности и транспортную культуру. Появление игр на CD, DVD – rom-ax, сайтов по данной тематике, позиционирование значимых личностей¹, показ мультфильмов² позволяют обогатить формы приобщения молодежи и старшеклассников к безопасности жизнедеятельности. Мы определяем постиндустриальное общество как общество, отличительными чертами которого являются массовое распространение творческого интеллектуального труда, качественно возросший объем и значение научного знания и информации, развитие СМИ, преобладание в структуре экономики сферы услуг, науки, образования, культуры, искусства над промышленностью и сельским хозяйством. Развитие нового социального уклада базирующегося на коммуникациях предполагает появление новой социальной модели – глобальной социальной общности. [2]

Ключевая роль в новом обществе отводится информации и электронным средствам, обеспечивающим техническую базу для ее использования и распространения. Информация как субстанция (природный – нефть, золото, а больше культурный ресурс) обладает свойством взаимодействия и с материальным и с духовным миром человека. Информация определяет социокультурную жизнь человека и его материальное бытие.

Исследователи считают, клиповость сознания и одомашнивание досуга заставляет мыслить нестандартно и насыщенно – что способствует развитию индивидуальности, демассификации личности и культуры. С другой стороны, обострение конфликтных ситуаций, участвовавшие кризисные факторы, движения контркультур (многообразие субкультур) подталкивает человека к скромному потреблению, открытым отношениям с другими людьми, природой и самим собой, отношений, не измеряемых вещами.

В условиях ограниченных природных ресурсов и безграничности информационных ресурсов подлинный рост личности, общества, культуры должен усматриваться в гармоничных отношениях между людьми и более глубоким понимании себя и других. Безусловно, мир становится фрагментарным с точки зрения стороннего наблюдателя, но с точки зрения того, кто непосредственно включен в данный фрагмент – мир выглядит довольно целостным, ведь в большинстве своем, из всего многообразия действительности человеку доступны лишь его мир, его фрагмент, субкультура (роллеры, велосипедисты, скейт-и-сноубордисты, байкеры, бейс-джампинг).

Что касается Казани, то необходимо отметить, что 27 апреля 2009 года на наиболее оживленных перекрестках Казани прошла ежегодная акция «Внимание, мотоциклист!», направленная на привлечение внимания автомобилистов к наиболее уязвимым участникам дорожного движения – двухколесным транспортным средствам. Следует отметить, что необходимость проведения такой акции продиктована участвовавшими случаями смерти и тяжелого травматизма среди мотоциклистов, а также катастрофическим ростом ДТП, часто спровоцированных невнимательностью автомобилистов.

Уже на протяжении нескольких лет такую акцию проводят в Москве, Санкт-Петербурге, Тольятти, Самаре, Нижнем Новгороде, Перми, Калуге, Обнинске, Ставрополе, Ессентуках, Челябинске, Изобильном (Ставропольская область), Новосибирске и Владивостоке. Мы хотим и Казань добавить в список участников.

Акция проводилась следующим образом: 27 апреля на наиболее оживленных перекрестках города Казани водителям, стоящим на светофорах, раздавался агитационный материал в виде полноцветных листовок с текстом, призывающим быть корректнее и осмотрительнее на дорогах. Также раздавались ленточки зеленого цвета (цвета акции) и наклейки на заднее стекло автомобиля с призывом «Смотри в зеркала!»

В заключении хотим отметить, действительно, использование мототранспорта среди населения с каждым годом растет, и в числе мотоциклистов могут оказаться и наши

¹ См.: Например С.Шойгу 27 октября 2004 г.

http://www.investigation.ru/_go/anonymous/main/?path=/ru/__news/2004/10/084

² См.: Мультсериал покажут во всех школах / ИА-Татаринформ, 3 февраля 2004 г. Режим доступа: 21.04.09 г.

<http://www.tatar.ru/?DNSID=d0747c952dc1d0e373f809ee0657cf52&page=800&full=11616>



близкие. Именно поэтому проект привлекает молодежь.

Экстремальный патруль.

Еще раньше, 26 апреля 2009 года на ул. Бамана (площадка перед ГУМом) в 10:00 состоялся сбор участников соревнования-игры по городскому ориентированию «Экстремальный патруль» на велосипедах.

Все команды на старте получают задания-загадки, которые нужно разгадать и определить район возможного нахождения контрольного места, затем на велосипедах в максимально допустимом темпе выдвинуться к этому месту.

Соревнование-игра проходит в следующих категориях:

- «Байкеры» – команды на велосипедах проходят маршрут в несколько этапов. Каждый этап начинается с задания-загадки.
- «Семья Байкеров» – члены семьи на велосипедах получают легенду на старте и проходят маршрут без дополнительных загадок.
- Номинация «Лучший репортаж» – это мобильная команда или отдельный человек, который снимает лучшее видео или фото сюжет о соревнованиях.

С каждым годом подобного рода соревнования становятся все популярнее. К примеру, на аналогичные соревнования «Бегущий город» в Москве приезжает более 3000 участников со всей России¹.

Так же необходимо вести речь о государственной заинтересованности в продвижении информационных ресурсов (Интернет и телевидение) на двух и более языках.[3]

Что касается принципов функционирования Интернета, то, по мнению Дмитрия Медведева, ими должны стать: его доступность, удобство для пользователей, а также отражение в нем деятельности органов власти.

«Вот, наверное, две эти задачи: первая – обеспечение равного доступа к интернету (причем, конечно, хорошего качества и по разумной для нашей страны цене) и вторая – информационное удобство для граждан, полноценное присутствие в нем власти, – я считаю ключевыми для нашего государства в этой сфере», – заявил Медведев в своем первом видеообращении в официальном сообществе «Живого журнала»².

Говоря о компьютере нужно отметить, что он стал основным средством получения и хранения информации, необходимой для обучения, поиска друзей и создания Сетей интереса, а также стал неотъемлемой частью досуга (о поиске работы и заработках пишут другие). Компьютеризация создает технологическую, социологическую, культурологическую и педагогическую основу информационного общества. В данном случае необходимо вести речь об информационно-просветительной технологии коммуникации в Интернет-сообществах.

В целях углубления нашего понимания процесса формирования транспортной культуры и культуры безопасности необходимо дать определение Интернет-сообществ. Так, Путилова под Интернет-сообществами понимает: относительно неустойчивую совокупность людей, взаимодействующих посредством системы Интернет-коммуникаций, обеспечиваемых службами сети Интернет, *обладающих общностью интересов*, осуществляющих совместную деятельность в виртуальном пространстве. [6] Другой исследователь, Розина И.Н., подчеркивает самоорганизацию людей в Интернет-сообществе: Интернет-сообщество представляет собой некоторое *самоорганизующееся* сообщество людей, *общающихся между собой по определенной тематике* и использующих в качестве базового средства коммуникации интернет-технологии для организации группового взаимодействия участников сообщества.

Наш анализ и исследования других авторов показали, что в Интернет-сообществах формируется особый вид социализации на базе совершенствования современных средств коммуникации – виртуальные социальные группы (Е.А. Обухова, Е.Д. Патаракин, С.В. Бондаренко). Благодаря интерактивным формам коммуникации в виртуальном пространстве все четче прослеживается консолидация, сплочение пользователей вокруг многогранных интересов, хобби, досуга. Таким образом, творчество становится коллективным процессом благодаря новым формам общения и коммуникации.

К сожалению, приходится констатировать, что в информационном обществе традиционные институты социализации выполняют свои интеграционные возможности не в полной мере. На наш взгляд, одна из приоритетных ролей в овладении транспортной культурой и основами безопасной жизнедеятельности моло-

¹ <http://mdmst.tatar.ru/> «Министерство по делам молодежи, спорту и туризму».

² <http://www.interfax.ru/politics/news.asp?id=75758> Режим доступа 22.04.09 г.



дежи и старшеклассников принадлежит Интернету, СМИ. Данный тезис основывается на углублении теоретических знаний старшеклассников и возможностей приобщения к виртуальному коллективу пользователей (например, в Интернет-сообществе по Правилам дорожного движения).

Сторонники постмодернизма в разных предметных областях познания считают необходимым преодолеть накопленные культурные стереотипы, вновь обрести способность воспринимать и выражать, ибо только так можно сохранить подлинную культуру в недрах цивилизации.

При этом подчеркивается, что новые правила в отношении человека с окружением выстраиваются и символизируются по мере работы субъектов культуры с материалом. [5; С.147]

Для подтверждения нашей гипотезы рассмотрим контентные некоторых сайтов, рейтинги, круг освещаемых вопросов:

- Дистанционные эвристические олимпиады по ОБЖ eidos.ru/olymp/obg/;
- Основы безопасности жизнедеятельности (Журнал МЧС России);

- Интернет-академия безопасного труда Крупнейший информационный портал в области охраны труда safework.ru;
- Информационный портал ГАИ РУ Республика Мордовия gai.ru/press;
- НГПУ Окружной центр проблем преподавания безопасности жизнедеятельности nnsru.ru/depts/ocpp;
- Управление ГИБДД УВД по Курской области gibdd46.ru;
- Портал «Экология, Космос, Знание» h-cosmos.ru.

На основании вышеизложенного высказывается соображение о необходимости использования в рамках внеурочной работы потенциала Интернет-сообществ. Дополнительным источником углубления понимания транспортной культуры и культуры безопасности является использование CD, DVD – программ типа «Правила дорожного движения». Также необходимо отметить субъект-субъектное взаимообогащающее общение старшеклассников как результат взаимовлияния среды с привлечением консультанта (педагога) и использованием Интернет-ресурсов.

Литература

1. http://www.russcomm.ru/rca_biblio/r/rozina04.shtml (Режим доступа) 24.04.09 г.
2. *Бондаренко С.В.* Социальная общность киберпространства // Информационное общество. – 2002. – № 1. – С. 61–64
3. Закон РТ о государственных языках РТ и других языках в РТ. Государственная программа РТ по сохранению, изучению и развитию государственных языков РТ и других языков в РТ на 2004–2013 годы. – Казань: Татар. Кн. Изд-во, 2005. – 69 с.
4. *Мельниченко Я.И.* Личностно-ориентированный подход к организации самостоятельной работы студентов // Образование и саморазвитие. – 2007. – № 6. – С. 8–13
5. *Орлова Э.А.* Введение в социальную и культурную антропологию. – М., 1994.
6. *Путилова Е.А.* Интернет как фактор формирования информационного общества. – Тюмень, 2004. – 24 с.



НАШИ АВТОРЫ

- 1) *Абдульязнов Артур Рашидович* – к.соц.н., директор производственного объединения «Зарница».
- 2) *Ахмадиева Роза Шайхайдаровна* – к.п.н., доцент, директор ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей».
- 3) *Аюпова Ирада Хафизьяновна* – заместитель министра культуры Республики Татарстан.
- 4) *Бариев Марат Мансурович* – к.полит.н., министр по делам молодежи, спорту и туризму Республики Татарстан.
- 5) *Валиев Мирзанур Хазиевич* – к.п.н., ведущий научный сотрудник отдела безопасности дорожного движения ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей».
- 6) *Валиуллина Нурия Миннахматовна* – исполнительный директор фонда развития культуры при Президенте Республики Татарстан.
- 7) *Воронина Евгения Евгеньевна* – к.п.н., заместитель директора ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей».
- 8) *Гиззатова Гульнара Рубиновна* – начальник отдела по взаимодействию с муниципальными учреждениями культуры и поддержке народного творчества министерства культуры Республики Татарстан.
- 9) *Гильмиянова Елена Геннадьевна* – старший специалист 1 разряда, отдела организационно-нормативного обеспечения, министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан.
- 10) *Горшков Михаил Александрович* – начальник отдела биоразнообразия министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан.
- 11) *Забегина Татьяна Вениаминовна* – член Общественной палаты Республики Татарстан.
- 12) *Злыднева Ангелина Александровна* – старший специалист первого разряда отдела биоразнообразия министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан.
- 13) *Ильин Владимир Николаевич* – главный конструктор ГУ «Дирекция «Региональной автоматизированной информационно-управляющей системы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан».
- 14) *Исаева Ирина Владимировна* – заместитель директора ГУЗ «Республиканский центр медицины катастроф Министерства здравоохранения РТ».
- 15) *Карчевская Ирина Сергеевна* – старший специалист первого разряда отдела биоразнообразия министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан.
- 16) *Кулагин Юрий Валентинович* – директор НУДО ДЮАШ.
- 17) *Менделевич Владимир Давыдович* – д.м.н., профессор, зав. кафедрой медицинской и общей психологии КГМУ.
- 18) *Менделевич Давид Моисеевич* – д.м.н., профессор, зав. кафедрой психиатрии.
- 19) *Минниханов Рифкат Нургалиевич* – д.т.н., профессор, главный государственный инспектор безопасности дорожного движения по РТ.
- 20) *Миролюбов Сергей Леонидович* – преподаватель каф. уголовно-правовых и специальных дисциплин.
- 21) *Мусин Владимир Иванович* – начальник организационно-аналитического отдела ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ РТ», доцент кафедры организации дорожного движения Казанского государственного архитектурно-строительного университета.
- 22) *Мустафин Данил Махмутович* – к.п.н., первый заместитель министра образования и науки Республики Татарстан.
- 23) *Овчарова Татьяна Владимировна* – учитель начальных классов, первой квалификационной категории (средняя школа № 18 Вахитовского района г. Казани).
- 24) *Павлов Юрий Ирекович* – начальник отдела биоразнообразия министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан.
- 25) *Равилов Ильфар Ильгизович* – заместитель начальника управления ГИБДД МВД по РТ.



- 26) *Розенталь Андрей Николаевич* – к.б.н., начальник отдела перспективного развития и реабилитации министерства по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан.
- 27) *Сайганов Ильдар Равильевич* – и.о. начальника информационно-издательского отдела ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей».
- 28) *Сахаров Андрей Николаевич* – к.п.н., руководитель ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан.
- 29) *Святова Наталья Владимировна* – к.б.н., доцент каф. анатомии и физиологии ТГГПУ.
- 30) *Ситдиков Фарит Габдулхакович* – д.б.н., профессор, заслуженный деятель науки РФ, академик академии наук РТ, зав. каф. анатомии и физиологии ТГГПУ.
- 31) *Сорокин Дмитрий Павлович* – студент V курса естественно-географического факультета ТГГПУ.
- 32) *Томаева Индира Файзрахмановна* – ведущий советник отдела биоразнообразия министерства экологии и природных ресурсов Республики Татарстан.
- 33) *Хашимов Мансур Миннахматович* – специалист Фонда поддержки и развития культуры при Президенте РТ.
- 34) *Хромова Алла Михайловна* – к.м.н., зав. судебно-гистологическим отделением ГУЗ «Республиканское бюро судебно-медицинской экспертизы».
- 35) *Чернова Елена Геннадьевна* – врач-статистик ГУЗ «Республиканский медицинский информационно-аналитический центр» (РМИАЦ).
- 36) *Шайдуллин Ильдар Ядгарович* – к.п.н., доцент, ректор Межрегионального института повышения квалификации специалистов начального профессионального образования.
- 37) *Шайхутдинов Ильгиз Инсафович* – к.м.н., зам. директора по науке ГУ Научно-исследовательский центр Татарстана «Восстановительная травматология и ортопедия».
- 38) *Шарафиев Айрат Сангатович* – главный научный сотрудник информационно-издательского отдела ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей».
- 39) *Щеглов Михаил Юрьевич* – к.т.н., доцент, научный руководитель Регионального центра безопасности образовательных учреждений при Казанском государственном техническом университете им. А.Н.Туполева (КАИ).
- 40) *Шуралёв Сергей Геннадьевич* – к.п.н., доцент, ведущий специалист отдела безопасности дорожного движения ГУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей».
- 41) *Юнусова Светлана Геннадьевна* – к.б.н., главный научный сотрудник отдела безопасности в чрезвычайных ситуациях ГУ «Научный центр безопасность жизнедеятельности детей».

