

Коновалова О. А.
Екатеринбург

РОЛЬ СЕМЬИ В ФОРМИРОВАНИИ НАВЫКОВ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ НА ДОРОГЕ

Аннотация. В статье рассмотрено влияние такого социального института как семья на процесс формирования навыков безопасного поведения у детей на дороге. По результатам исследования причин, условий и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних на территории Свердловской области за 2017 год отмечен низкий уровень этого влияния в современном обществе.

Ключевые слова: неблагополучные семьи; формирование навыков; безопасное поведение; правила дорожного движения; безопасность на дороге; дорожно-транспортные происшествия.

Konvalova O. A.
Ekaterinburg

THE ROLE OF FAMILY IN DEVELOPMENT OF SKILLS OF SAFE BEHAVIOR OF THE UNDERAGE ON THE ROAD

Abstract. The article considers the influence of such social institute as a family in the process of formation of skills of safe behavior of children on the road. According to the study of the causes, conditions and circumstances of road accidents with minors on the territory of Sverdlovsk region in 2017, it was proved that the role of family is very low in modern society.

Keywords: broken home; skills development; safe behavior; traffic law; road safety; road accident.

На сегодняшний день по данным Росстата первое место смертности и травмирования от внешних причин несовершеннолетних занимают дорожно-транспортные происшествия [6]. Сфера нашего научного интереса – влияние семьи на поведение детей на дороге – особенности воспитания и обучения детей безопасному участию в транспортной среде.

В отечественной и зарубежной научной литературе поведение в транспортной среде является предметом междисциплинарных исследований (психолого-педагогических, социологических, демографических и т. д.), но взаимосвязь между семьей и опасным поведением несовершеннолетних на дороге должным образом не изучена. Большой энциклопедический словарь дает следующее определение семьи: «основанная на браке или кровном родстве малая группа, члены которой связаны общностью быта, взаимной помощью, моральной и правовой ответственностью» [2]. Таким образом, чле-

нами семьи являются дети, их родители, пра-родители. Первое окружение ребенка – семья. Роль семьи в воспитании детей, в обеспечении социокультурной преемственности поколений является вечно актуальной темой социогуманитарных исследований. Начиная с классиков отечественной педагогики (П. Ф. Каптеров, П. Ф. Лесгафт, К. Д. Ушинский) и заканчивая многочисленными трудами современных ученых (И. А. Ахьямова, В. В. Байлук, О. С. Тоистева и др.), семья рассматривается как главнейший фактор нравственного развития молодежи. Именно семья закладывает основу воспитания, мировоззрения, характера и правил поведения в течение всей жизни. Поэтому роль семьи в формировании безопасного поведения – решающая.

Семья есть «непреднамеренный воспитатель» (К. Д. Ушинский), оказывающий педагогическое воздействие не уроками, а той психологической атмосферой, которой ребенок дышит, впитывает в себя взгляды, чувства, при-

вычки. При этом семья выступает в качестве живого примера, наглядного образца. Успех семейного воспитания зависит от качества детско-родительских отношений, в зависимости от которого ребенок впоследствии действует по родительскому сценарию или вопреки ему [1]. Однако, воспитание детей – не только личное дело родителей, в нем заинтересованно все общество. Заказ государства на воспитание законопослушных граждан страны оформлен в разнообразных законодательных актах различного уровня, в том числе Указом Президента Российской Федерации от 29 мая 2017 г. № 240 с 2017 по 2027 гг. объявлены Десятилетием детства, Постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», где основная цель – это сокращение смертности и травматизма на дорогах страны. Основными задачами Программы являются: создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения и формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах.

Словарь по педагогической психологии дает нам следующую трактовку дефиниции «формирование» – это целенаправленное воздействие на ребенка с целью создания условий для возникновения у него новых психологических образований, качеств [7]. Нередко понятия «формирование» и «воспитание» употребляются как идентичные. Человек рождается без знаний и умений, но через воспитание и обучение он все это получает в соответствии с возрастом. На каждом возрастном этапе развитие достигает свой уровень сформированности, не исчерпывая себя. Так поэтапно формируются знания, навыки и умения, мышление, память, мировоззрение и многое другое. Э. Бёрн считает, что то, чему учится ребенок от 2 до 5 лет, в преобладающей степени определяет, как он будет в течение всей своей жизни обращаться с людьми [9], в том числе и как участник дорожного движения. Родители ребенка – его ближайшие учителя. И это именно те люди, обращение с которыми для него важнее всего, поэтому он учится главным образом у них. На этом этапе родители являются примером для подражания. Ребенок внимательно следит за их поведением. Например: если мама перебегает дорогу в неполюженном месте или переходит на запрещающий сигнал светофора, то ребенок сделает так же.

Дальше развитие ребенка идет таким образом, что его поведение переходит в привычное, в определенный навык. Привычка – это модель поведения, которая регулярно повторяется.

Причем действия будут совершаться, не задумываясь, поэтому важно, заложить в ребенка правильную безопасную модель поведения.

Безопасность – отсутствие недопустимого риска, связанного с возможностью причинения вреда и (или) нанесения ущерба. При этом под риском в техническом регулировании понимается сочетание вероятности причинения вреда и последствий этого вреда для жизни или здоровья человека, имущества, окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений [4]. «Безопасный тип личности», или «личность безопасного типа» – это понятие, которое относительно недавно вошло в обиход современной науки. Одним из первых на него обратил внимание Л. И. Шершнёв. По его определению, «личность безопасного типа – это личность, способная анализировать риски, предвидеть опасности и угрозы, зависящие и независящие от его деятельности, избегать опасности и опасные ситуации и, в случае необходимости, действовать. Действовать рационально и со всей ответственностью и пониманием происходящего». Противоположное этому – личность агрессивного типа (социально-опасный тип личности) можно охарактеризовать как личность, деятельность которой отчасти является причиной опасной ситуации и носит социально опасный характер, воздействие направлено на других членов социума [8].

Психологическая готовность личности безопасного типа объясняется: предвидением опасностей; осознанием возможностей уклониться от опасностей; наличием навыка преодоления опасности. Формирование данных навыков позволит ребенку на протяжении всей жизни участвовать в дорожном движении безопасно как для себя, так и для окружающих [5]. Вместе с тем, состояние современного общества таково, что семья на сегодняшний день не может в полной мере выполнять данную функцию. Наши исследования причин условий, обстоятельств дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних на территории Свердловской области за 2017 год и статистические данные Госавтоинспекции региона свидетельствуют о верности этого тезиса.

В ходе исследования было изучено 165 заключений проверок по фактам тех дорожных происшествий, где дети до 18 лет участвовали в дорожном движении как пешеходы, велосипедисты и водители механических транспортных средств. Исследовать причины гибели и травмирования детей – пассажиров автомобилей не входило в нашу задачу, в связи с тем, что пассажир – это пассивный участник дорожного движения и его поведение на дороге никак не влияет на безопасность дорожного

движения. Всестороннему анализу подвергались такие показатели как: вид ДТП, причина аварии, действия ребенка в момент ДТП, наличие взрослых сопровождающих, социальная характеристика и структура семьи, в которой воспитывается ребенок, ставший участником ДТП, его возраст.

Результаты проведенного анализа показали, что 5 из 8 погибших в ДТП детей воспитывались в социально неблагополучных семьях, состояли на персонифицированном учете в ПДН и территориальных комиссиях по делам несовершеннолетних и защиты их прав. Одна треть детей, получивших травмы различной степени тяжести, также находятся в социально сложном положении (57 из 165 травмированных несовершеннолетних). Одна из причин подобного положения – это плохие или неудовлетворительные социально-экономические условия (отсутствие работы отмечают в 36 семьях; в 112 семьях – профессиональная деятельность родителей низкооплачиваемая, материальная ограниченность не позволяет удовлетворять насущные потребности, отрицательно сказывается на физическом и психическом здоровье взрослых и детей).

У понятия «неблагополучная семья» нет четкого определения в научной литературе. Употребляются синонимы данного понятия: деструктивная семья, дисфункциональная семья, семьи группы риска, негармоничная семья. В процессе изучения вопроса мы пришли к тому что, неблагополучные семьи – это семьи с низким социальным статусом, в какой-либо из сфер жизнедеятельности или нескольких одновременно, не справляющиеся с возложенными на них функциями, их адаптивные способности существенно снижены, процесс семейного воспитания ребенка протекает с большим трудностями, медленно, малорезультативно.

Рассматривая структуру семей, мы видим, что свыше половины из них представляют проблемные семьи: в 56 случаях ДТП дети воспитывались в неполных семьях, при этом 67 % (38 ДТП) составляют происшествия, которые зарегистрированы по причине нарушения Правил дорожного движения самими детьми; 20 детей пострадали в ДТП из неполных и одновременно неблагополучных семей, в 10-и из которых воспитываются 3 и более детей; в полной, но социально опасной семье находились 11 детей, из которых 9 стали виновниками аварий с их участием; несовершеннолетние, находящиеся под опекой в 5-и случаях из 6-и стали виновниками ДТП. Анализируя распределение пострадавших детей по возрасту, мы увидели, что в дошкольном возрасте до 7 лет на ав-

тоторогах области травмы получили 25 детей, из которых 17 находились в сопровождении взрослых родственников и в 11 случаях именно взрослые, совершая правонарушение в области дорожного движения, стали виновниками получения травм детьми.

С 7 до 10 лет включительно травмы различной степени тяжести получили 55 детей и 1 ребенок погиб, в более чем в половине случаях (36) дети своими действиями спровоцировали аварии. С ростом автомобилизации дети дошкольного возраста все реже получают навыки, необходимые им для движения по дорогам и улицам в качестве пешеходов, поступая в школу, они, по мнению родителей, уже могут самостоятельно в этом качестве участвовать в дорожном движении, и, если в первый класс еще сопровождают ребенка в школу и обратно, то, начиная с 8-летнего возраста мы наблюдаем всплеск дорожных аварий с их участием. Но, даже сопровождая детей в школу, родители сами допускают правонарушения и подвергают опасности жизнь и здоровье детей. Так, в 5-и из 10-и случаев сопровождения детей этого возраста родители путем активного вовлечения несовершеннолетних в совершение нарушения ПДД РФ создали опасную ситуацию, в которой дети получили травмы.

Подростковый возраст с 11 до 15 лет – это становление самосознания, расширения круга общения и основной особенностью этого возраста является пренебрежение опасностью. Подросток уверен, что с ним не произойдет то, что случается с другими, поэтому демонстрирует рискованное «бесстрашное» поведение, соответственно дети данной возрастной категории становятся участниками ДТП чаще, чем все остальные [3]. За 2017 год 6 детей погибли (все по своей вине) и 61 получил травмы, в 38 случаях дети нарушили Правила дорожного движения. Именно в этом возрасте мальчики, имеющие какие-то первоначальные навыки управления транспортными средствами, садятся за руль мотоциклов и автомобилей, погибая и причиняя травмы окружающим.

Несовершеннолетние возрастной категории с 16 до 18 лет – это самая малочисленная категория пострадавших в ДТП. Так, с их участием зарегистрировано 20 ДТП, в которых 1 ребенок погиб и 23 пострадали. По причине нарушения ими правил один погиб и 14 травмированы. Неадаптированность к новым социально-экономическим условиям значительной части взрослого населения, безработица или чрезвычайная перегруженность трудовыми функциями, психическая напряженность старших членов семьи приводят к сужению эмоционального контакта между родителями и деть-

ми, сокращению объема совместной досуговой деятельности семьи, ослаблению семейного контроля за поведением детей и подростков, падению родительского авторитета, эмоциональному отдалению членов семьи.

Таким образом, роль семьи в формировании навыков безопасного поведения детей

на дороге на сегодняшний день находится на крайне низком уровне. Об этом говорят неутешительные цифры статистики: из 165 ДТП с участием несовершеннолетних на территории Свердловской области 107 произошли по причине неосторожного и опасного поведения детей.

Библиографический список

1. Беляева, М. А. Роль семьи и церкви в формировании репродуктивной культуры [Текст] / М. А. Беляева // Мир науки. – 2015. – № 1.
2. Большой энциклопедический словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc3p/268354>.
3. Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге [Текст] : практическое пособие / сост. Н. М. Кузнецова, Л. В. Шманева. – М. : ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. – 74 с.
4. Официальный сайт Госавтоинспекции Свердловской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://_Ф_ДД.рф/г/66 (дата обращения 27.01.2018).
5. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/41d494b8c5e15981c833.pdf> (дата обращения: 20.01.2018).
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 13.02.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 24.01.2018).
7. Российская энциклопедия по охране труда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://determiner.ru/termin/bezopasnost.html> (дата обращения: 27.01.2018).
8. Рулев, М. А. Воспитание личности безопасного типа. Семинар учителей ОБЖ в МАОУ СОШ 167 [Электронный ресурс] : презентация / М. А. Рулев. – Режим доступа: <http://www.myshared.ru/slide/1000759/> (дата обращения: 25.01.2018).
9. Сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cbsd.gks.ru/#> (дата обращения: 20.01.2018).
10. Семейный кодекс Российской Федерации от 29.12.1995 N 223-ФЗ (ред. от 29.12.2017) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8982/ (дата обращения: 24.01.2018).
11. Словарь по педагогической психологии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.вокабула.рф/словари/словарь-по-педагогической-психологии/>.
12. Указ Президента Российской Федерации от 29 мая 2017 года № 240 Об объявлении в Российской Федерации Десятилетия детства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41954> (дата обращения: 28.01.2018).
13. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 25.01.2018).
14. Шершнев, Л. И. «Курс ОБЖ в концепции национальной безопасности России» [Электронный ресурс] / Л. И. Шершнев. – Режим доступа: http://bank.orenipk.ru/Text/t42_179.htm (дата обращения: 20.01.2018).
15. Эрик Берн: Когда ребенку исполняется 6 лет, его жизненный план уже готов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://econet.ru/articles/175945-erik-bern-kogda-rebenku-ispolnyaetsya-6-let-ego-zhiznennyu-plan-uzhe-gotov> (дата обращения: 20.01.2018).

Статью рекомендует Н. В. Шрамко, кандидат педагогических наук, доцент