



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 2, С. 218 – 221

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@khstu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@khstu.ru)

УДК 37.022

© 2014 г. П. А. Пегин, д-р техн. наук

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И БЕЗОПАСНОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ В ТЕЧЕНИЕ ЖИЗНИ

Аварийность на автомобильном транспорте – одна из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед большинством стран. Необходимо проходить обучение не только водителям, но и руководителям всех уровней для повышения уровня знаний в области контроля за соблюдением водителями требований безопасности движения. Разработанная программа обучения в течение жизни безопасности движения и безопасного поведения на дороге позволит снизить ущерб от аварий и сохранить десятки тысяч человеческих жизней.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, безопасность движения, обучение, повышение квалификации.

P. A. Pegin

TRAFFIC SAFETY AND SAFE CONDUCT ON THE ROAD IN THE LIFE

Road traffic accidents - one of the most pressing social and economic problems facing most countries. Need to be trained not only drivers, but also managers at all levels to improve the level of knowledge in the field of monitoring compliance with the requirements of drivers safety. Designed program of lifelong learning safety and safe behavior on the road will reduce the damage from accidents and save tens of thousands of lives.

Keywords: traffic accident, traffic safety, training, qualification.

Аварийность на автомобильном транспорте – одна из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед большинством стран. Каждый год в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) более 10 миллионов человек в мире погибают и получают ранения. ДТП наносят обществу большой социально-экономический ущерб. По информации Всемирного Банка экономические потери составляют, около 500 миллиардов долларов в год.

В среднем ежегодно в ДТП на дорогах России погибает около 30 000 человек, около 10 000 становятся инвалидами, около 200 000 получают ранения. Общий ущерб от гибели и ранения людей в ДТП соответствует 4–5 % валового национального продукта России. В среднем на каждые 100 км российских дорог приходится пять ДТП, а на такое же расстояние городских улиц – 33. Россия значительно выделяется по уровню аварийности на автомобильном транспорте. Число погибших на 10 тыс. транспортных средств в 3–6 раз превышает аналогичные показатели зарубежных стран. Число погибших на 100 тыс. населения в 2–3 раза выше, чем в странах развитой автомобилизации. Тяжесть последствий от ДТП в 3–15 раз выше, чем в развитых странах [4].

В связи с вышеизложенным важной составляющей государственной политики в области безопасности дорожного движения является постоянное обучение и ежедневная пропаганда безопасного поведения на дорогах.

Речь должна идти об обучении всех граждан безопасному поведению на дороге в течение всей жизни, независимо от того, собирается он быть водителем или нет.

Программа обучения граждан (пешеходов, пассажиров и т.п.) в течение жизни безопасному поведению на дороге должна иметь государственную поддержку, статус и соответствующую программу. Программа должна быть разделена на периоды с учетом возрастных особенностей психофизиологии граждан. Предварительно можно говорить о шести периодах: дошкольном, школьном, до 25 лет, до 45 лет, до 60 лет, свыше 60 лет. В дошкольный, школьный и в период до 25 лет обучение безопасному поведению на дороге проводится ежегодно с контролем полученных знаний в соответствующих учебных и образовательных учреждениях. Цель – воспитание у детей и подростков устойчивых навыков безопасного поведения на дороге.

В период с 25 по 45 лет знания особенностей безопасного поведения на дороге необходимо оценивать, например, раз в 5 лет. Цель – профилактические мероприятия по обучению безопасному поведению на дороге, а так же анализ поведения на участках с повышенной аварийностью на маршрутах повседневного передвижения.

В период с 45 до 60 лет кроме оценки знаний раз в 3–4 года, требуется предоставлять информацию о психофизиологических изменениях, происходящих в организме человека в данный период жизни и проводит медицинское обследование.

Для граждан в возрасте более 60 лет необходима специальная программа их безопасного поведения на дороге с учетом изменения скорости передвижения, времени реакции и зрительного восприятия.

Реализация программ обучения граждан (не водителей) безопасному поведению на дороге возможна только с предварительной проработкой форм предоставления информации, мест проведения занятий и способов контроля знаний.

Одновременно с этими программами необходимо регулярное:

- обеспечение участников движения информацией о факторах риска и путях их снижения;
- формирование общественного мнения по «дорожной культуре»;
- расширение спектра воспитательных мер по повышению общей культуры безопасного поведения на дороге.

Особое внимание должно быть уделено обучению водителей управлению транспортным средством. Общеизвестно, что все ДТП происходят по вине водителей. Даже когда причиной аварии является ограниченное расстояние видимости, неудовлетворенное состояние дорожного покрытия и т.п. надо понимать, что первопричина – низкий профессионализм водителя и отсутствие прогнозирования ситуации на дороге. Вот почему к обучению, переобучению и повышению мастерства водителей должны быть применены специальные требования и программы.

В связи с этим необходим комплекс учебно-образовательных программ для водителей, который будет учитывать, возраст, пол, темперамент, вид управляемого транспортного средства и другие факторы. Обучение водителей в течение жизни должно проходить поступательно и включать программы подготовки, переподготовки и повышения водительского мастерства, управление в сложных дорожных и погодноклиматических условиях, контраварийная подготовка т.п. Особо должны быть изменены системы допуска к управлению транспортными средствами, так как профессиональная пригодность (профпригодность) – это соответствие человека в целом требованиям определенной профессиональной деятельности, совокупность физических и психологических способностей к управлению транспортным средством.

Регулярно должны проводиться занятия по повышению профессионального мастерства для отработки навыков водителя быстро и точно оценивать дорожную обстановку, прогнозировать ее развитие, своевременно и правильно использовать технические возможности автомобиля в самых сложных и неожиданных дорожных ситуациях, должно стать основой обучения каждого водителя.

Анализ ДТП показал, что молодые водители в 4 раза чаще, чем их опытные коллеги, становятся участниками дорожных происшествий. Это подтверждается и массовым анкетным опросом, проведенным в ряде европейских стран, который показал, что примерно 30 % аварий на дорогах приходится на водителей моложе 21 года. Причем, если число ДТП, совершенных 30-летними водителями принять за 100 %, то у водителей 25–30 лет это число увеличивается до 123 %, 21–25 лет – до 180 %, а у лиц 18–21 года – до 350 %. Установлено, что водители со стажем работы до 1 года, составляющие 8 %, совершают 13 % всех ДТП. Показатель аварийности (отношение числа ДТП к числу водителей данной категории) у водителей со стажем до 1 года составляет 1,68, а у опытных водителей – 0,44. В Японии доля участия неопытных водителей в ДТП со смертельным исходом составляет 10 %, а в течение года после получения водительских прав одна тысяча таких водителей погибает в автомобильных катастрофах [3]. Французские специалисты считают, что до пробега 500 км водитель практически поглощен только управлением своего автомобиля, а на других участников движения он не обращает внимания. От 500 до 3 тыс. км пробега поведение водителя начинает постепенно соответствовать складывающейся дорожной обстановке. После пробега 3 тыс. км навыки управления стабилизируются и он может надежно управлять автомобилем. Конечно, такой пробег для разных лиц может быть большим или меньшим. Это зависит от уровня подготовленности водителей при получении водительских прав, а также от их индивидуальных особенностей, которые в значительной степени определяют процесс совершенствования водительского мастерства. Вместе с тем приведенные данные свидетельствуют о том, что опыт и профессиональное мастерство в решающей степени определяют возможность водителей, а следовательно, и безопасность движения.

Одновременно с формированием у участников дорожного движения безопасного поведения, необходимо особое внимание уделить повышению педагогического мастерства учителям и преподавателям учебно-образовательных учреждений, мастерам

производственного обучения, инструкторам вождения, а так же руководителям всех уровней на автопредприятиях.

Предлагаемая программа соответствует Болонскому процессу и основывается на том, что владея «ядром» знаний, умениями учиться, человек сам может выбрать виды, темпы и сроки обучения, индивидуализировать процесс получения образования. Этапы развития личности задают соответствующие ступени непрерывного образования, определяют требования и условия реализации его конкретных целей. В соответствии с этими целями должны быть осуществлены вертикальная сквозная интеграция ступеней образования, обеспечивающая поступательность процесса развития личности и преемственность ее общего и профессионального образования, и горизонтальная координация различных образовательных структур (основных и дополнительных, государственных и общественных и прочих)[2]. В современном обществе ответственность за обучение разделена между государством, работодателями, работниками и гражданами, а стратегией и форматом создания является обучение в течение всей жизни. Обучение в течение всей жизни – это три типа образования и обучения:

1) формальное обучение (обучающие структуры, присваивающие свидетельство об образовании);

2) спонтанное обучение (в ходе повседневной жизнедеятельности человека, связанной с его работой, семьей или досугом),

3) неформальное обучение (вне рамок учебного заведения) [1].

База для обучения в течение всей жизни – это эффективное начальное и среднее общее образование, которое формирует мотивацию к обучению и умение учиться, а также ответственность обучающихся за собственное обучение и поведение.

Общество, в котором всем категориям граждан предоставляются условия для обучения, отвечающего их запросам и интересам, превращается в обучающееся общество (*learning society*). Стоит отметить, что ответственность за обучение в течение жизни безопасности движения и управление транспортным средством должна быть разделена на две составляющие:

- на работодателя, представляющего соответствующий вид деятельности (управление автомобилем или машиной);

- на собственника транспортного средства личного пользования, т.е. «частника».

В первом случае, необходимо проходить обучение не только водителям, но и руководителям всех уровней для повышения уровня знаний в области контроля за соблюдением водителями требований безопасности движения. Предлагаемая программа обучения в течение жизни безопасности движения и безопасного поведения на дороге позволит снизить ущерб от аварий и сохранить десятки тысяч человеческих жизней.

Список литературы

- [1] Олейникова О. Н. Обучение в течение всей жизни – есть ли такая концепция в России? URL: <http://www.communicators.ru/blog/lll/106>.
- [2] Олейникова О.Н., Муравьева А.А., Аксёнова Н.М.. Обучение в течение всей жизни как инструмент реализации Лиссабонской стратегии. – М.: РИО ТК им. Коняева, 2009 – 131с.
- [3] Пегин П.А. Статистический анализ влияния эффекта солнечного ослепления на тяжесть дорожно-транспортных происшествий Вестник Тихоокеанского государственного университета. № 1 (16) . 2010.
- [4] Романов А. Н., Пегин П.А. Надежность водителя. Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2006. – 376 с.