

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра

«Педагогика и психология»

(наименование кафедры)

44.06.01 Образование и педагогические науки

(код и наименование направления подготовки)

Теория и методика профессионального образования

(направленность (профиль))

НАУЧНО-КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему Подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах
в условиях социального партнерства

Аспирант

А.В. Орлянская

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

И.В. Руденко

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к представлению научного доклада

Заведующий кафедрой д-р пед. наук, профессор О.В. Дыбина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

«__» _____ 2024 г.

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Теоретико-методологические основы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах	15
1.1 Сущность и содержание подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в теории и практике образования	15
1.2 Социальное партнерство как инновационный ресурс подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах	37
1.3 Проектирование процесса подготовки педагогов к работе по обучению детей безопасному поведению на дорогах	59
Глава 2 Организация опытно-экспериментальной работы по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства	80
2.1 Цель, задачи и организация опытно-экспериментальной работы	80
2.2 Реализация модульной программы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства	94
2.3 Опытно-экспериментальная проверка эффективности подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства ...	106
Заключение.....	128
Список используемой литературы.....	131
Приложение А Справка о внедрении результатов	150
Приложение Б Справка о работе по программе	151
Приложение В Анкета	152

Введение

Актуальность темы исследования. В нормативных документах Российской Федерации отмечается важность участия органов исполнительной власти в обеспечении безопасности детей и подростков во всех сферах жизнедеятельности. В этой связи одним из приоритетных направлений является предупреждение и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Между тем статистические данные ГИБДД России подтверждают факт увеличения количества детей, получивших травмы в дорожных происшествиях в 2023 году, на 11% (18,8 тыс. детей) и увеличение количества погибших в авариях детей на 11% (607 детей) [90].

В 2023 году «Стратегия комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» предусмотрела задачи по формированию у детей навыков безопасного поведения в быту, на дорогах, транспорте. Решение этих задач напрямую относится к заинтересованным ведомствам, в числе которых органы образования, здравоохранения, Госавтоинспекция, МЧС, учреждения спорта, культуры. Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» «обучение граждан правилам безопасного поведения проводят организации, осуществляющие образовательную деятельность в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами» [101]. Решение обозначенной проблемы находится в компетенции Министерства просвещения Российской Федерации, а также самих образовательных организаций.

В Федеральных государственных образовательных стандартах всех уровней образования, в Примерной программе воспитания определены требования к личностным результатам обучающихся при освоении образовательных программ, которые достигаются в единстве учебной и воспитательной деятельности. Среди них – «соблюдение правил безопасного образа жизни для себя и других людей» [99, с. 32], в том числе в области безопасности дорожного движения. Анализ профессионального стандарта «Педагог» позволяет сделать вывод о том, что сфера деятельности в области

подготовки обучающихся к безопасному поведению в окружающей среде является особой профессиональной (воспитательной) функцией [74]. К трудовым действиям педагога в рамках этой функции относятся «регулирование поведения обучающихся для обеспечения безопасной образовательной среды..., формирование у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни» [74].

При подготовке будущих педагогов в соответствии с Федеральными государственными образовательными стандартами высшего образования по различным направлениям педагогического образования в рамках дисциплины «Безопасность жизнедеятельности» теория и практика данного вопроса изучается фрагментарно. Проведение опросов среди выпускников вузов, педагогов г.о. Тольятти показывает, что 80% педагогов необходимы методическая поддержка реализации этого направления деятельности в образовательной организации и сопровождение её всеми заинтересованными структурами и ведомствами.

Таким образом, необходимо активизировать поиск способов устранения дефицита данных знаний, что возможно в процессе повышения квалификации педагогических кадров. Восполнение недостающих знаний и умений в рамках профессиональной компетенции педагогов в области безопасности жизнедеятельности может осуществляться при участии всех заинтересованных сторон, социальных партнеров. Участие коллективных и индивидуальных субъектов, приводящее к позитивным результатам в конкретной деятельности, относится к феномену социального партнерства (А.А. Рыбина). Социальное партнерство в сфере образования, развивающееся активно в последнее десятилетие в РФ, является реальной практикой, однако для образовательных организаций это и проблема ввиду недостаточности необходимых навыков его организации.

Степень разработанности темы исследования. В научной литературе существуют и активно развиваются идеи, которые могут быть положены в основу осмысления содержания подготовки педагогов к обучению детей и

подростков основам безопасного поведения.

Определенный вклад в разработку сущности и организации этой работы среди обучающихся внесли исследователи: С.Р. Асянова, Р.Ш. Ахмадиева, Т.Ю. Вашкевич, А.В. Горская, А.Ш. Мамедов, С.Н. Пидручная, Н.В. Рыбкина, Е.И. Толочко, Г.В. Чмыхова, З.В. Шакирова, А.М. Якупов. В их исследованиях отражены вопросы обучения педагогов дошкольного образования (С.Н. Пидручная), формирования культуры безопасного участия в дорожном движении у школьников (Т.Ю. Вашкевич, Е.И. Толочко, З.В. Шакирова, А.М. Якупов), формирования безопасности жизнедеятельности у будущих педагогов (Р.Ш. Ахмадиева), а также изучены сущность понятия «культура безопасного поведения школьников» (С.Р. Асянова), особенности организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (А.В. Горская, Н.В. Рыбкина) и проблемы организации обучения детей безопасному движению (А.Ш. Мамедов, Г.В. Чмыхова).

Исследователи (А.В. Горская, Н.В. Рыбкина, С.Н. Пидручная, А.М. Якупов) отмечают отсутствие качественного системно разработанного методического материала для педагогов и специалистов, осуществляющих обучение детей и подростков в образовательных организациях правилам безопасного поведения на дорогах. Вместе с тем в работах А.В. Горской, Н.В. Рыбкиной, С.Н. Пидручной и А.М. Якупова к условиям успешности профилактической деятельности в сфере дорожного движения относится подготовленность педагога и умение его осуществлять на основе методических разработок грамотную трансляцию знаний обучающимся. Практически отсутствуют специальные исследования, в которых бы рассматривалась подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в аспекте решения стратегических задач национальных проектов, в том числе с участием социальных партнеров.

В работах исследователей (С.Р. Асянова, Т.Ю. Вашкевич, А.Ш. Мамедов, Е.И. Толочко) прослеживаются идеи реализации задач в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, базирующейся на

вовлеченности разных субъектов в этот процесс и зависящей от уровня базовых знаний тех, кто непосредственно работает с детьми. Для настоящего исследования представляют интерес научные разработки зарубежных авторов (S.P. Borgatti, P.C. Foster; E. Costa, M. Baptista, N. Dorotea; S. Witkowski, A. Smits, M. Hadfield, M. Jopling, C. Noden; R. Plummer et al.), в которых рассматриваются механизмы реализации социального партнерства в образовании.

В изученных материалах о практическом опыте организации профилактической работы в Московской, Ростовской, Тверской, Самарской областях, республике Татарстан охарактеризована работа комплексного участия ведомств в обучении детей безопасному поведению на дорогах, но научно-теоретического обоснования эта деятельность не получила. Возникшие формы взаимодействия социальных партнеров в данной сфере слабо транслируются ввиду спонтанной и недостаточно научно обоснованной практики.

На основе анализа научной литературы и практического опыта выявлены противоречия :

- между необходимостью совершенствования и модернизации организации процесса повышения квалификации кадров для обучения детей безопасному поведению на дорогах и отсутствием обновленной в соответствии со стратегическими задачам системой реализации этого процесса;
- между сложившимся содержанием и методикой подготовки кадров в системе дополнительного профессионального образования и новыми вызовами профессиональной деятельности, требующими умения обеспечить взаимодействие всех заинтересованных субъектов профилактической работы с обучающимися;
- между потенциальными возможностями и ресурсами социального партнерства и слабой степенью их применения в сфере образования.

Выявленные противоречия определили проблему исследования: каковы теоретические и методические подходы, определяющие содержание подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства?

Таким образом, научная и практическая значимость проблемы определила выбор темы исследования: «Подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства».

Объект исследования – процесс подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Предмет исследования – содержание, формы, методы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе повышения квалификации.

Цель исследования заключается в теоретическом обосновании, разработке и апробации процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства в системе повышения квалификации.

Для достижения поставленной цели нами были обозначены следующие задачи:

1. Изучить и охарактеризовать сущность и содержание подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в теории и практике образования.
2. Раскрыть возможности социального партнерства как инновационного ресурса в сфере реализации содержания дополнительного профессионального педагогического образования.
3. Разработать комплексную модель подготовки педагогов в системе повышения квалификации по обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства.
4. Проверить результативность экспериментальной работы на основе разработанного диагностического инструментария.

В качестве гипотезы исследования взяты предположения о том, что подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства будет успешной, если:

- образовательный процесс организуется в системе повышения квалификации с учетом взаимодействия и использования ресурсов социальных партнеров; определяется как целостный, теоретически обоснованный, согласованный с современными требованиями и функциями к профессиональной деятельности педагога в данной области;
- моделирование процесса подготовки направлено на получение педагогами нового опыта взаимодействия с социальными партнерами и обеспечивает участие заинтересованных сторон в содержании, организационных формах, методах подготовки педагогических кадров;
- разработанный критериально-диагностический инструментарий позволит измерять динамику развития мотивационно-ценностного, операционально-деятельностного, рефлексивного критериев и соответствующих им показателей профессиональной компетенции педагогов.

Теоретико-методологической основой исследования являются:

- положения системного (А.М. Новиков, В.С. Безруков, В.Я. Якунин, В.А. Селезнев, Т.В. Волобуева), аксиологического (О.А. Михалькова, Т.А. Петрова, Н.А. Петрова), компетентностного (Н.Г. Маркова, Д.Р. Гариева) и деятельностного (В.А. Беликов, А.Н. Шевелев) подходов, в контексте которых рассматривается моделирование процесса повышения квалификации педагогов;
- работы в области обучения детей безопасному поведению на дорогах отечественных (Л.А. Артемьева, Р.Ш. Ахмадиева, А.В. Горская, Е.А. Козловская, С.А. Козловский, С.Н. Пидручная, Н.В. Рыбкина, В.Б. Рондырев-Ильинский и Н.В. Дымченко, Е.И. Толочко, Г.В. Чмыхова, З.В. Шакирова, А.М. Якупов); и зарубежных

(J.A. Thomson, K. Ampofo-Boateng, T. Pitcairn, R. Grieve, D.N. Lee, J.D. Demetre; T. Ridene, L. Leroy, S. Chendeb) авторов;

– исследования об использовании ресурсов социального партнерства в профессиональном (М.А. Белякова, В.С. Верхотурцев, О.Р. Ворошникова, Т.М. Глушанок, Т.М. Даргель Т.М., Г.Ю. Лазарева, Е.А. Ларина, О.Н. Олейникова, М.П. Прохорова, А.М. Петровский, Е.А. Югфельд); и дополнительном профессиональном образовании (Н.В. Агре, Р.Ш. Ахмадиева, З.В. Шакирова, И.Н. Щербаков, Е.А. Щербакова);

– труды, посвященные анализу и обоснованию содержания обучения детей безопасному поведению на дорогах (Н.С. Аникина, Т.Н. Вашкевич, Е.И. Толочко, Г.Р. Ганиева, Н.А. Габдуллина, Г.С. Камерилова, И.В. Прохорова, А.Ш. Мамедов, Е.В. Преображенская, Т.Н. Черняева).

Методы исследования. В соответствии с логикой исследования для решения поставленных задач применялся комплекс методов исследования: теоретический анализ психолого-педагогической, методической и справочной литературы; изучение программно-нормативных документов; анализ результатов практической деятельности образовательных организаций дополнительного профессионального образования; моделирование, анкетирование; тестирование, наблюдение, опрос; беседы, статистическая обработка экспериментальных данных.

База исследования. Исследование проводилось с 2019 по 2024 годы. Базой исследования стали Тольяттинский государственный университет, институт дополнительного образования «Жигулевская долина», Институт семьи, детства, воспитания (г. Москва). Всего в исследовании приняли участие 879 человек г.о. Тольятти: 576 педагогов образовательных организаций, 16 научных, 9 медицинских, 5 работников культуры, 6 сотрудников МЧС и 8 представителей средств массовой информации участвовали в обучении по экспериментальной программе «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»; 398 учителей школ и 40 выпускников вуза

приняли участие в анкетировании; 2950 педагогических работников из 79 субъектов Российской Федерации приняли участие в обучении по разработанному модулю «Социальное партнерство в сфере безопасности дорожного движения» дополнительной профессиональной программы (повышение квалификации) «Алгоритмы межведомственного взаимодействия в деятельности субъектов системы профилактики: уровень образовательной организации» на базе ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания».

Этапы исследования. Исследование проводилось в три этапа.

На первом этапе (2019 – 2021гг.) для обоснования идей, определивших теоретическую основу работы, осуществлялся сопоставительный анализ трудов зарубежных и отечественных ученых; систематизация основных идей и практического опыта повышения квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; формулировались понятия по исследуемой теме для разработки и реализации инновационных форм и методов работы в рамках программы.

На втором этапе (2021 – 2022гг.) определялись научно-методологические предпосылки исследования; уточнялась исходная гипотеза, проектировались этапы организации подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах; рассматривались уровни образования, на которых планировалась реализация идеи; определялась структура и содержание взаимодействия педагогов и социальных партнеров как инновационного ресурса, анализировались результаты, полученные в ходе исследования; вносились коррективы в проектирование процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства в системе повышения квалификации; осуществлялся анализ полученных результатов, подтверждающих основные положения гипотезы исследования.

На третьем этапе (2022 – 2024 гг.) осуществлялось обобщение полученных результатов исследования, позволивших оптимизировать формы,

методы и средства реализации разработанного содержания программы для подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства в системе повышения квалификации; анализировались результаты экспериментальной проверки эффективности внедрения модели подготовки педагогов и промежуточные итоги мониторинга; осуществлялась опытно-экспериментальная проверка подтверждения выдвинутой гипотезы исследования, выявлялась эффективность разработанной модели, осуществлялось внедрение результатов исследования в педагогическую практику; оформлялся текст диссертационного исследования, формулировались выводы.

Научная новизна результатов исследования:

- обоснована объективно сложившаяся необходимость расширения функционального и содержательного наполнения профессиональной компетенции учителя в области формирования у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни, обеспечивающей координирующую роль педагога в организации взаимодействия с социальными партнерами в процессе обучения детей безопасному поведению на дорогах;
- на основе обобщения передового педагогического опыта доказана необходимость расширения возможностей социального партнерства в сфере повышения квалификации педагогических кадров;
- спроектирована и представлена модель, разработанная на основе аксиологического, компетентностного, деятельностного, системного подходов; обеспечивающая вовлеченность социальных партнеров в процесс повышения квалификации педагогических кадров по подготовке их к обучению детей безопасному поведению на дорогах;
- разработаны критерии (ценностно-мотивационный, содержательно-операциональный, рефлексивный) и соответствующие им показатели для отслеживания образовательных результатов готовности педагогов к осуществлению обучения детей и подростков

безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства.

Теоретическая значимость результатов исследования:

- выявлены проблемы, тенденции и механизмы совершенствования подготовки педагогов к осуществлению деятельности по обучению детей безопасному поведению на дорогах в рамках актуальных воспитательных задач и трудовой функции, обозначенной в профессиональном стандарте;
- уточнены в соответствии с профессиональными требованиями функции педагогов по организации взаимодействия с социальными партнерами в профилактической работе по сохранению жизни и здоровья несовершеннолетних;
- существенно дополнены представления о содержании, формах и методах подготовки педагогов к реализации профессиональной деятельности в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах с участием социальных партнеров;
- разработаны диагностические процедуры выявления уровня образовательных результатов, что позволяет осуществлять мониторинг эффективности проведенной работы.

Практическая значимость исследования заключается в разработке программы и научно-методического обеспечения курса «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», предназначенного для педагогов, проходящих курсовую переподготовку. Разработанное автором учебно-методическое пособие для педагогов «Дорога БЕЗопасности» может быть использовано для работы с обучающимися в образовательных организациях.

Апробация результатов исследования.

Основные положения и выводы изложены в 8 опубликованных работах, в том числе в 3 статьях в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования РФ для

опубликования результатов диссертационного исследования. Основные результаты исследования докладывались на научно–практических конференциях:

Международных:

«Проблемы и перспективы экспериментальной науки (г. Новосибирск, 28 ноября 2019 г.); «Инновационное развитие современной науки» (г. Анапа, 11 января 2021 г.); «Научные достижения в XXI веке» (г. Анапа, 1 марта 2021 г.); «Горизонты образования» (г. Омск, 21 апреля 2022 г.); «Текст: филологический, социокультурный, региональный и методический аспекты» (г. Тольятти, 18 апреля 2023 г.); «Ценности в системе воспитания: теория и практика» (1-2 ноября 2023 г., г. Москва); «Инновационные технологии в современном образовании: стратегия, задачи, внедрение» (23 февраля 2024 г., г. Костанай республика Казахстан).

Всероссийских:

«Начальная школа: проблемы и перспективы, ценности и инновации (г. Йошкар-Ола, 25 февраля 2022 г.); «Молодежь. Наука. Общество» (18 декабря 2023 г., г. Тольятти).

Теоретические и эмпирические результаты различных этапов исследования были представлены на методических совещаниях, конференциях, семинарах работников образования г.о. Тольятти, Самары, Сызрани, Жигулевска; в Институте детства, семьи, воспитания РАО (Москва); Институте развития образования г.о. Самара.

Степень достоверности результатов исследования обеспечивается: методологической обоснованностью исходных теоретических положений; комплексной методикой исследования, включающей опытно-экспериментальную проверку гипотезы с последующим анализом полученных эмпирических данных; пролонгированностью исследования; репрезентативностью объёма выборок; устойчивой повторяемостью основных результатов в разных группах; использованием современных методик сбора и обработки эмпирических данных.

Положения, выносимые на защиту:

1. Подготовка педагогов в системе повышения квалификации к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства представляет собой целостный процесс, основанный на аксиологическом, компетентностном, деятельностном, системном подходах, и направленный на функциональное и содержательное наполнение профессиональной компетенции в области формирования у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни.

2. Моделирование процесса подготовки педагогов в системе повышения квалификации включает целевой, содержательный, организационно-деятельностный и оценочно-результативный компоненты, последовательная реализация которых основана на вовлеченности социальных партнеров в разработку содержания подготовки, организационные формы обучения по специально разработанной программе и обеспечивает освоение педагогами функций координатора профилактической работы в образовательной организации.

3. Оценка эффективности подготовки педагогов, осуществляемая на основе критериев (ценностно-мотивационный, содержательно-операциональный, рефлексивный) и соответствующих им показателей, позволяет осуществлять мониторинг для устранения образовательных дефицитов профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Структура научно-квалификационной работы включает введение, две главы, заключение, список использованной литературы (124 наименования), 3 приложения, содержит 13 таблиц и 9 рисунков. Основное содержание работы изложено на 154 страницах.

Глава 1 Теоретико-методологические основы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах

1.1 Сущность и содержание подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в теории и практике образования

В настоящее время обучение детей безопасному поведению на дорогах является обязательным для всех уровней образования, так как реализация данного направления предусмотрена статьей 29 федерального закона №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а именно: «обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную деятельность, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое обучение» [101].

В приведенной ниже таблице представлены личностные характеристики, компетенции, а также требования к результатам освоения программ разных уровней образования (начального, среднего, общего, среднего профессионального и высшего образования), содержащиеся в федеральных государственных образовательных стандартах, которые имеют прямое отношение к безопасности дорожного движения [98,99,100].

Таблица 1 – Требования к результатам освоения программ в аспекте безопасности жизнедеятельности

Федеральные образовательные стандарты	Личностные характеристики выпускников	Требования к результатам освоения программ
ФГОС начального общего образования (1-4 кл)	раздел I, п.8 «...выполняющий правила здорового и безопасного для себя и окружающих образа жизни» [ФГОС НОО]	раздел II, п.10, пп.10 «формирование установки на безопасный, здоровый образ жизни» [ФГОС НОО]

Продолжение Таблицы 1

Федеральные образовательные стандарты	Личностные характеристики выпускников	Требования к результатам освоения программ
ФГОС основного общего образования (5-9 кл)	раздел I п.6 «социально активный, уважающий закон и правопорядок; осознанно выполняющий правила здорового образа жизни, безопасного для человека и окружающей его среды» [ФГОС ООО]	раздел II п.9, пп.8 «формирование ценности здорового и безопасного образа жизни; усвоение правил индивидуального и коллективного безопасного поведения в .. ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, правил поведения на транспорте и на дорогах» [ФГОС ООО]
ФГОС среднего общего образования (10-11 кл)	раздел I, п.5 «осознанно выполняющий и пропагандирующий правила здорового, безопасного образа жизни» [ФГОС СОО]	Раздел II, п.7.1 «..сформированность гражданской позиции как активного и ответственного члена российского общества; ...осознающего свои конституционные права и обязанности, уважающего закон и правопорядок» [ФГОС СОО]
ФГОС среднего профессионального образования	раздел III, п.3.2 «ОК 6 проявлять гражданско-патриотическую позицию, демонстрировать осознанное поведение на основе традиционных общечеловеческих ценностей» [ФГОС СПО]	раздел III, п.3.3 «ПК 2.3. осуществлять организационно-педагогическую поддержку общественной ...и спортивной активности обучающихся» [ФГОС СПО]
ФГОС высшего профессионального образования (бакалавриат)	раздел III, п.3.2 «УК-8 способен создавать и поддерживать безопасные условия жизнедеятельности, в том числе при возникновении чрезвычайных ситуаций» [ФГОС ВО]	раздел III, п.3.3 «ОПК-1 способен осуществлять профессиональную деятельность в соответствии с нормативными правовыми актами в сфере образования и нормами профессиональной этики» [ФГОС ВО]

Современные требования в сфере образования предполагают многофункциональность преподавательского состава, включая область безопасности жизнедеятельности. Так, в профессиональном стандарте «Педагог», утвержденном приказом Министерства труда и социальной

защиты Российской Федерации от 8 октября 2013 г №544н, в разделе характеристик обобщенных трудовых функций, отражающих воспитательную деятельность, предусмотрено «формирование у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни», что напрямую относится и к безопасности на дорогах» [74]. В связи с этим педагоги должны быть готовы к реализации этой функции.

Профессиональное педагогическое образование осуществляется в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами высшего и среднего профессионального образования. Получая профессию педагога, будущие специалисты тем не менее не приобретают специальных профессиональных знаний в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Однако именно на этом уровне должна начинаться осуществляться включенность будущих педагогов в накопление опыта форм и методов работы с обучаемыми по сохранению безопасности во всех сферах жизнедеятельности. Данная тема относится к компетенции педагогов в области профилактической работы с детьми по формированию ценностей к жизни и здоровью. Эта область знаний и умений педагога относится к самообразованию. Наиболее активный агент «информального» образования – педагог самостоятельно ищет подходящую ему образовательную среду, становится субъектом своей профессиональной деятельности и социализации в сетевых профессиональных сообществах. Он налаживает продуктивные диалоги с коллегами, подбирает из потока информации ту, что полезна ему для обогащения собственной системы знаний в данной области, учится конструктивно взаимодействовать с разными социальными партнерами.

В современной системе образования педагогам приходится постоянно повышать свою квалификацию, чтобы отвечать новым требованиям общества и государственной политики. Согласно «Концепции подготовки педагогических кадров для системы образования на период до 2030 года» содержание, технологии, научно-образовательное пространство

педагогического образования «требуют постоянной трансформации, связанной с изменениями, происходящими в системе общего образования, с необходимостью обеспечивать опережающие темпы изменений системы подготовки педагогических кадров» [34, с.5]. Система повышения квалификации является универсальным средством развития у педагогических кадров недостающих компетенций.

Стратегией комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Указом Президента РФ от 17 мая 2023 года № 358 определены цели, основные направления, задачи и механизмы реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности детей. В вопросах совершенствования профилактической работы особую роль играют педагоги, влияющие на освоение норм и правил безопасного поведения на дорогах. У государства существует запрос на обновление этих знаний у всех субъектов образовательного процесса, так как для обеспечения результативности в вопросах формирования культуры безопасного движения необходимы специальные знания и умения. Одним из эффективных способов является консолидация усилий всех заинтересованных ведомств в рассматриваемом вопросе. Умение педагогов включить в образовательный процесс социальных партнеров позволяет решить многие существующие ресурсные, кадровые, материально-технические и иные вопросы. Поиск эффективных моделей подготовки педагогических кадров приобретает сегодня особую актуальность.

Отечественные и зарубежные исследования отражают значимость подготовки педагогических кадров к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Изучая имеющийся теоретический материал по исследуемой теме, можно прийти к выводу о том, что на протяжении последних десятков лет многие авторы в своих работах поднимают вопрос о профилактике и снижении количества детского дорожно-транспортного травматизма. Однако вопрос обучения самих педагогов рассматривается исследователями только как сопутствующее условие в ряде комплексных решений.

Необходимо отметить, что тенденция всплеска исследований по изучаемой теме пропорциональна этапам нововведений и государственной политики в области безопасности дорожного движения. Обозначим 4 этапа, в которых коррелируются государственный запрос и исследовательский поиск в данном направлении.

Первый этап (1993-2002 гг.) связан с принятием на всей территории страны в июле 1994 года новых правил дорожного движения [69] и введением в учебные планы общеобразовательных организаций предмета «Основы безопасности жизнедеятельности». В 1995 году принимается федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [101], в котором статьей 29 предусмотрена обязанность образовательных организаций обучать граждан правилам безопасного поведения на дорогах. «При этом обучение должно было происходить по методическим рекомендациям, разрабатываемым федеральными и региональными органами власти совместно с управлениями в области транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения. Сотрудники Госавтоинспекции и представители средств массовой информации обязаны оказывать содействие в проведении мероприятий по обучению граждан безопасному поведению на дорогах» [53]. Указанный документ становится отправной точкой в изменении государственного заказа и активизации исследований по данной теме.

К этому периоду относятся исследования Л.А. Артемьевой, А.В. Горской, Е.А. Козловской и С.А. Козловского, А.М. Якупова. Рассмотрим основные направления и ключевые достижения работ перечисленных авторов.

В учебном пособии 1995 года под редакцией группы авторов ИССО РАО (Л.А. Артемьевой, Г.Ф. Мамонтова, Ю.Д. Мисягина и др.) раскрыта необходимость написания принципиально новых методических пособий для учителей, так как действующие учебно-методические материалы не соответствуют реальности и педагогическим технологиям того времени: «...как показывает анализ педагогической практики, у учителей возникает целый ряд проблем, связанных с различными причинами: уровнем готовности

к обучению учащихся, материальным и дидактико-методическим обеспечением занятий и другими обстоятельствами» [53, с. 103]. Авторский коллектив в своей работе, основанной на достижениях науки того времени и опыте работы в республике Татарстан, предложил уровневую зависимость достижения поставленных целей урока по изучению правил дорожного движения от специальной подготовки преподавателя, умения планировать структуру урока, проектировать его содержание, методы, формы и средства обучения. Пособие «...ориентирует учителя не на «уроководительство», а на повседневную творческую работу, постоянное совершенствование и самообразование» [53, с. 8].

В диссертационном исследовании А.М. Якупова (1997 г.) указывается на неподготовленность самих педагогов к обучению детей безопасному поведению на дороге. Автор считает, что проблема подготовки человека к безопасному участию в дорожно-транспортном процессе - есть проблема педагогическая. По мнению исследователя, организация данной работы должна вестись комплексно, системно, непрерывно, через взаимосвязь семьи, школы и социально-педагогической среды [118]. Интересен факт того, что до начала 2000-х в работах ученых зарождаются идеи о межведомственном взаимодействии для повышения качества образовательного процесса в области безопасности дорожного движения.

В учебно-методическом пособии Е.А. Козловской и С.А. Козловского (2002 г), адресованном педагогам общеобразовательных учреждений, системы дополнительного образования, сотрудникам подразделений ГИБДД и родителям школьников младшего возраста, раскрыты организация и содержание учебно-воспитательного процесса с «учетом психического и физического развития детей. Пособие оснащено единым учебно-методическим комплектом для обучения младших школьников дорожной грамоте. Особенностью данной разработки является ориентированность на воспитание детей»[29], адаптацию сложной терминологии правил для усвоения детьми, а также вовлечение в данный процесс родителей, педагогов и сотрудников

ГИБДД. По мнению авторов, «формирование и развитие умений и навыков безопасного поведения, превращение их в устойчивые привычки является достаточно сложным, длительным учебно-воспитательным процессом, требующим специальных упражнений и применения ряда дидактических методов и приемов» [29, с. 6]. Следовательно, необходима подготовка самих педагогов к данному виду деятельности, требующему специальных навыков.

В диссертационном исследовании А.В. Горской (2004 г.) раскрыт потенциал взаимодействия сотрудников Госавтоинспекции. По мнению автора, «система педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма включает в себя множество организаций и субъектов профилактической деятельности, решающих мотивационно-воспитательные, нормативно-информационные, организационно-развивающие, научно-методические и контрольно-аналитические задачи» [20]. Исследователем предложен ряд принципов (позитивности, превентивности, поэтапности, интегративности, преемственности), на основе которых должна происходить координация деятельности субъектов профилактической работы, основанной на единой методологической основе. Важнейшим психолого-педагогическим условием профилактики исследователь считает уровень квалификации и подготовленности инспекторов по пропаганде ГИБДД и уровень мотивации всех субъектов воспитания, ответственных за безопасность детей на дорогах. По мнению автора, эффективность педагогической профилактики зависит от мотивационной составляющей всех заинтересованных субъектов, не только педагогов, но и представителей различных предприятий и организаций, привлекаемых для разработок и «изданий наглядных информационных материалов на современной научно-методической основе. Кроме этого, в работе автора акцент сделан именно на усиление работы со стороны Госавтоинспекции в тесном взаимодействии с образовательными организациями в проведении ежегодных конференций для обсуждения и выработки направлений деятельности, а также повышения квалификации педагогов» [20].

Первому этапу свойственно появление исследований, которые критически анализируют существующий тогда педагогический процесс в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. При этом необходимо отметить количество разработанных учебно-методических пособий, отражающих типичные ошибки педагогов при обучении детей дорожной грамоте. Это подтверждает существующие тогда пробелы в знаниях педагогических работников. Немаловажным фактором первого периода исследований является зарождение идеи о взаимодействии всех субъектов образовательного процесса в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Однако исследователи указывают на эту мысль только в качестве сопутствующих условий для достижения цели.

Второй этап (2003 – 2012 гг.) связан с реализацией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 гг.», утвержденной распоряжением правительства РФ от 17 октября 2005 г №1007-р. К данному периоду относятся работы следующих авторов: С. Р. Асянова [4], Л.Г. Ахметшина [6], Р.Ш. Ахмадиева [5], С.Н. Пидручная [66], Н.В. Рыбкина [80], Г.В. Чмыхова [105].

Согласно статистическим данным в 2005 году на дорогах России погибло более 1300 детей в возрасте до 16 лет. Эта цифра значительно меньше статистики 90-х гг. Однако государственный заказ, обоснованный отсутствием целенаправленной работы и недостаточным вниманием к проблемам предупреждения детской аварийности со стороны образовательных учреждений, потребовал от традиционной системы профилактики позитивного изменения с учетом требований социума. В рамках реализации федеральной целевой программы Министерством образования и науки Российской Федерации и Федеральным агентством по образованию в 2006 году разработан «системный проект профилактики безопасного поведения детей на дорогах» [86]. Указанный проект объединил основные направления профилактики детского дорожно-транспортного травматизма того времени. В разделе анализа существующих образовательных программ и учебных

пособий отмечалось, что «...педагоги не имеют соответствующей подготовки для проведения занятий по дорожной тематике и не обеспечены современными методическими разработками» [86, с. 205]. Основными задачами системного проекта являлись: анализ состояния исследований и разработок в области профилактики детской дорожной аварийности; обзор международного опыта в изучаемой теме; разработка основных направлений и требований к структуре и связанности элементов образовательных программ, а также к содержанию деятельности и оснащению образовательных учреждений. Кроме этого, значительное внимание в проекте уделено разработке основных направлений взаимодействия государственных институтов (системы образования, Госавтоинспекции, транспортной инспекции, дорожной службы, здравоохранения, социальной защиты, молодежной политики, сферы детского отдыха), семьи, детских и молодежных общественных объединений. Все авторы проекта пришли к выводу, что «...достижение положительных и долгосрочных эффектов ...возможно только на основе системного, комплексного, синергетического подходов в решении вопросов детской безопасности на дорогах. Для этого необходимо проведение дальнейших широкомасштабных, комплексных исследований и реальных мероприятий, в которых будут выявлены важнейшие направления государственной образовательной политики в области дорожной безопасности детей и подростков» [86, с. 283].

Реализация федеральной целевой программы дала импульс для обращения к разработкам в рассматриваемой области. Так, в диссертационном исследовании Н.В. Рыбкиной (2006 г.) отмечена невысокая методическая подготовка педагогов, слабая материально-техническая база, отсутствие механизмов взаимодействия организаций и ведомств, заинтересованных в вопросах профилактики. Автор в своем исследовании отводит ведущую роль дополнительному образованию через реализацию модели системы профилактики, отражая компоненты профессиональной компетенции педагогов. По мнению автора, решение проблем возможно при условии

взаимодействия всех звеньев системы профилактики, введения специальных программ с учетом возрастных особенностей и создание единых теоретических, научно-педагогических разработок и технологий [80].

На втором этапе появляются работы, посвященные уточнению термина «культура безопасности на дорогах». Как отмечает в своем диссертационном исследовании С.Н. Пидручная (2009 г.), «культура безопасности – это составляющая общей культуры человека, сложное интегральное качество личности, включающее в себя знания, умения и навыки владения Правилами дорожного движения, физическое, интеллектуальное, нравственно-этическое, художественно-эстетическое развитие, эмоциональное восприятие, позволяющие распознавать, предвидеть опасные ситуации, знать правила поведения в таких ситуациях, видеть пути их устранения, ответственность за свою жизнь и жизнь других людей» [66]. По мнению автора, «формирование культуры безопасности – это последовательное изменение и усложнение системы знаний, умений и навыков, отношения ребенка к окружающему миру, другим людям и себе» [66]. Кроме этого, исследователем разработаны критерии сформированности компонентов культуры на дорогах у детей старшего дошкольного возраста. Экспериментально внедрена модель формирования культуры и разработаны методические пособия для воспитателей. Автор в своем исследовании среди гипотез выделяет именно подготовленность педагогов и взаимодействие дошкольного учреждения, семьи с инспекторами по пропаганде ГИБДД в вопросах формирования культуры безопасности по правилам дорожного движения.

В диссертационном исследовании Р.Ш. Ахмадиевой (2011 г.) предложена региональная модель системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах с использованием компетентностного подхода. Автором предложен ряд принципов для реализации компетентностной модели выпускников вузов, которые должны обладать совокупностью знаний, умений, обеспечивающих способность быстро адаптироваться к внешним изменениям среды, обнаруживать и ставить проблемы, решать нестандартные

задачи в области безопасности жизнедеятельности. Исследователь в своей работе уточняет понятие «компетенция будущего специалиста как интегративное качество личности, влияющее на формирование мировоззренческих основ современных проблем жизнедеятельности...» [5]. В исследовании предложена модель региональной системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах, а также раскрыты функции исполнительных органов государственной власти республики Татарстан и территориальных органов власти в этом вопросе. Предложена «драйв-тренажерная технология формирования у будущих специалистов компетенции безопасности жизнедеятельности дорожного движения». Предложенная концепция формирования у будущих специалистов указанной компетенции на основе модульно-компетентного подхода, по мнению автора, позволяет реализовать модель региональной системы обеспечения безопасности на дорогах [5].

По мнению исследователя Г.В. Чмыховой (2012 г.), «...несмотря на серьезные шаги, предпринимаемые государством в области безопасности жизнедеятельности, ...становится очевидной необходимость глубокого реформирования образовательной сферы в области подготовки педагогов к обеспечению безопасной жизни и деятельности детей в сфере дорожного движения» [105, с. 125]. Автор в диссертационном исследовании акцентирует внимание на дополнительном образовании, предлагает критерии показателей для определения уровня подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. В качестве условий эффективности образовательного процесса исследователь указывает на наличие программно-методического обеспечения, взаимодействие социальных институтов в образовательной среде и активизацию деятельности педагога в детских объединениях.

В диссертационном исследовании Р.Ф. Асяновой (2012 г.) уточнено понятие «культура безопасного поведения школьников на дорогах», разработаны принципы, структура и содержание процесса его формирования. Автор в своей работе указывает на «потребность в разработке совокупности

педагогических условий, обеспечивающих эффективность формирования культуры безопасного поведения школьников на дорогах и улицах, что связано с недостаточным решением данной проблемы в педагогической теории и практике» [4], что подтверждает актуальность вопроса подготовки самих педагогов.

За годы реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» произошло существенное изменение отношения всех органов власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики страны. Программа позволила заложить основы программно-целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России. Следовательно, второй период задал вектор изменений в области повышения квалификации педагогов в вопросах обучения детей безопасному поведению на следующем этапе.

Третий этап (2013 – 2018 гг.) связан с Постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 г. №864 «Об утверждении федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» [71], которое дало старт новому переосмыслению проблем, связанных с обеспечением дорожной безопасности. К этому периоду относятся исследования следующих авторов: Н.В. Агре, Е.И. Толочко, З.В. Шакировой и Р.Ш. Ахмадиевой, В.Б. Рондырева-Ильинского и Н.В. Дымченко.

В рамках задания на выполнение научно-исследовательских работ Государственного контракта от «01» сентября 2014 г. № 07.N89.11.0019 разработан комплексный проект профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2013 – 2020 гг. Авторами проекта отмечено, что «практика организации работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма в субъектах Российской Федерации свидетельствует о повышении роли теоретической и методической подготовки педагогов, обучающих детей и взрослых правилам безопасного поведения на дороге» [76]. Проектом «Повышение квалификации (в том числе по

модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении» в 2014 году разработаны методические рекомендации для преподавательского состава и учебно-методический комплект материалов для их итогового тестирования. Одной из причин неудовлетворительного состояния детского дорожного травматизма авторами отмечается «отсутствие системного подхода и согласованности действий заинтересованных лиц, невысокая методическая подготовленность педагогических работников образовательных организаций» [31].

В этот период ряд исследователей продолжает работать над понятием «культура в сфере безопасности дорожного движения». Работы направлены на изучение вопроса о формировании данной культуры у детей и определение составляющих компонентов для улучшения этого процесса. В работах многих авторов косвенно раскрывается необходимость подготовки самих педагогов к процессу формирования культуры безопасного поведения, так как акцентируется внимание на решении социальной проблемы через обучение детей. Так, в исследовании Н.В. Агре (2015 г.) «культура в сфере безопасности дорожного движения» понимается как «совокупность знаний, навыков и поведенческих установок участников дорожного движения в принятии решений относительно предпринимаемых в настоящий момент действий, планирования этих действий и прогнозировании их последствий» [1]. В исследовании З.В. Шакировой и Р.Ш. Ахмадиевой (2015 г.) раскрыт потенциал взаимодействия социальных институтов в вопросе формирования культуры безопасного поведения. Так, по мнению авторов «педагогическое взаимодействие социальных институтов в формировании безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде призвано повысить эффективность учебно-воспитательного процесса» [106]. Исследователи приходят к выводу об оптимизации педагогического процесса с позиций педагогических, воспитательных, организационных и социальных. Несмотря на раскрытие на данном этапе эффективности взаимодействия,

работы авторов в основном направлены на обучение детей и разработку методических пособий, а не подготовку самих педагогов. При этом о соответствии компетенции будущих педагогов в исследовании В.Б. Рондырева-Ильинского и Н.В. Дымченко (2017 г.) высказались лишь 85% студентов-выпускников Нижневартковского университета, которые уверены в своих знаниях и готовы к организации обучения детей безопасному поведению на дорогах, а 11% респондентов указали на необходимость помощи наставников [78].

В диссертационном исследовании Е.И. Толочко (2017 г.) «описана модель формирования культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах на основе интеграции школьного и дополнительного образования» [94]. По мнению автора, «культурой безопасного поведения является формирование ценностных качеств, знаний, умений, навыков по преодолению опасных ситуаций в дорожно-транспортной среде» [96]. В диссертационной работе уточнены компоненты культуры безопасного поведения, определена значимость ресурсного потенциала при интеграции школьного и дополнительного образования в вопросах обучения детей дорожной грамоте, при этом сделан акцент на существующие проблемы в подготовке самих педагогов и отсутствие единых методических материально-технических ресурсов.

Теоретический анализ работ, отнесенных к данному этапу, позволяет констатировать, что мнения авторов сходятся в том, что «культура безопасного поведения на дорогах включает знаниевый и поведенческий аспекты – важные компоненты, от которых зависит жизнь и здоровье не только несовершеннолетних, но и всего общества в целом. Формирование культуры – процесс длительный, но повлиять на его эффективность можно путем реализации инновационных образовательных программ, разработанных с учетом мнений специалистов в области дорожного движения и методистов в сфере образования. Это означает необходимость системной работы в области формирования знаний о правилах дорожного поведения у всех категорий

граждан, начиная с раннего возраста» [60]. Следует отметить немаловажность фактора влияния совместной деятельности на повышение эффективности образовательного процесса, что достигается путем взаимодействия заинтересованных участников-социальных партнеров.

Четвертый этап (2018 – 2030 гг.) связан с распоряжением Правительства от 8 января 2018 г. №1-р «Об утверждении «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 гг.», обеспечивающей целостный (системный) подход к решению проблем дорожно-транспортного травматизма» [77]. Одной из ключевых задач Стратегии является изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения его норм и правил. Стратегические цели государства, касающиеся сведения к нулевым показателям аварийности продлены до 2030 года. Кроме этого, в Указе Президента РФ от 17 мая 2023 года № 358 «О стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» отражены цели, основные направления, задачи и механизмы реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности детей. Четвертый этап характеризуется изменением политики по вопросу формирования культуры безопасного поведения граждан, что напрямую относится к образовательным организациям, реализующим воспитательные функции. В данный период ряд исследователей посвящает свои работы не только существующим проблемам, но и имеющимся наработкам в сфере обучения детей безопасному поведению на дорогах. Этот подход характеризует работы следующих авторов: Н.С. Аникина, Т.Н. Вашкевич и Е.И. Толочко, Г.Р. Ганиева и Н.А. Габдуллина, Г.С. Камерилова и И.В. Прохорова, А.Ш. Мамедов, Е.В. Преображенская и Т.Н. Черняева.

В подтверждение актуальности существующих проблем относительно рассматриваемого вопроса в работе Г.Р. Ганиевой и Н.А. Габдуллиной (2021г.) отмечается, что именно «в педагогической науке и практике все еще отсутствует комплексный подход к организации обязательного непрерывного

и всеобщего обучения учащихся общеобразовательных организаций основам дорожной безопасности как в урочной, так и во внеурочной деятельности» [18]. Во всех регионах страны построение образовательного процесса в области формирования культуры безопасности дорожного движения учащихся происходит не идентично. В большинстве образовательных организаций обучение детей правилам дорожного движения происходит во внеурочное время. Нельзя не согласиться с мнением А.Ш. Мамедова (2020 г.), который в своей работе «раскрывает актуальные проблемы, не нашедшие отражения в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах. Автором отмечен ряд недостатков при реализации существующих учебных курсов, направленных на формирование культуры безопасного поведения у несовершеннолетних» [58]. Автор приходит к выводу, что «достижение высоких результатов у обучающихся основам дорожной безопасности во многом зависит от актуальности и практической значимости тематического плана, качества планирования и организации образовательного процесса, разработки современных образовательных программ, активного использования инновационных методик проведения дидактических занятий, материально-технического обеспечения образовательных организаций, разных типов комплексного и системного подхода к организации целенаправленного воспитания у несовершеннолетних культуры поведения в дорожной среде, формирования и развития у них навыков правильного поведения на дорогах» [46]. Проблема отсутствия качественного системно разработанного материала для педагогов заключается в том, что имеющиеся в свободном доступе интернет-ресурсы материалы носят характер сценариев классных часов, нет системы в этой работе, отсутствует методическое обеспечение, соответствующее конкретным разработанным программам. Зачастую углубленная подготовка и последующая подача информации отнесена к компетенции классных руководителей, которые, в свою очередь, являются учителями-предметниками, не водителями, и их знания правил дорожного движения основываются на бытовом опыте. Что подтверждает необходимость

подготовки самих педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Несмотря на перечисленные проблемы и недостатки, необходимо отметить, что «отечественная система образования имеет опыт, на котором можно совершенствовать подготовку современного педагога. Так, во многих регионах страны реализуются интересные подходы и методики, способствующие формированию культуры безопасного поведения несовершеннолетних» [62]. В исследовании Е.И. Толочко (2022 г.) «рассмотрены возможности применения трансдисциплинарного подхода, базирующегося на использовании метафор как важнейшего механизма мышления в процессе подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении» [95]. Интересна идея реализации неформального образования педагогов через самообразование. В исследовательской работе Г.С. Камериловой и И.В. Прохоровой (2022 г.) раскрыт потенциал профессионального конкурса как значимого ресурса повышения педагогического мастерства [26]. Одним из сопутствующих условий неформального образования является участие в конкурсах методических разработок по рассматриваемой теме. Подготовка и обобщение методического материала по обучению детей безопасному поведению на дорогах способствует непрерывному развитию профессионализма педагога через реализацию полученных педагогических практик в своей деятельности. В работе Н.С. Аникиной (2022 г.) «предложена модель формирования готовности детей к участию в дорожном движении с использованием интернет-ресурсов» [2]. Авторами Е.В. Преображенской и Т.Н. Черняевой (2022 г.) «представлена сквозная рабочая программа для начального общего образования «Культура безопасности дорожного движения», в которой описан опыт инновационных образовательных технологий, применяемый в образовательном процессе на территории Саратовской области» [72]. «Программа, разработанная совместно с отделением пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции г. Саратова, отличается не только

грамотно сформулированной методологической базой, но и технологической новизной. Учебный курс имеет возможность вариативного использования при формировании личностных, деятельностных и социально-психологических компетенций учащихся с применением системного и социально-ориентированного подходов» [63]. В республике Татарстан апробирована «интегративная модель обучения детей правилам с использованием портала безопасного поведения в дорожной среде «Сакла»» [82]. В г. Калуга разработана обучающая программа «Компетентностный пешеход» с визуальными дидактическими средствами, являющимися эффективным инструментом для обучения детей правилам [89]. В работах А.В. Вашкевич и Е.И. Толочко (2022 г.) «отражен опыт применения разработанного методического пособия и технологий по формированию культуры безопасного поведения у учащихся в г. Охта и г. Санкт-Петербург, доказана эффективность интеграции дополнительного и общего образования» [12].

Теоретический анализ этой группы исследований отражает существующее положение в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах. Указанные в исследованиях проблемы и интересные отечественные разработки в отдельных субъектах нашей страны позволяют учитывать недостатки и расширять внедрение инновационных практик для повышения качества образовательного процесса. Следовательно, происходит выделение вопроса о необходимости подготовки самих педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах, так как данная тема требует особых навыков, умений, а главное, мотивирующей составляющей работника образования для достижения результатов.

С целью систематизации изложенного материала представим вышеуказанную информацию в виде Таблицы 2 для обобщения выводов и характеристики необходимых компонентов дальнейшего исследования.

Таблица 2 – Этапы корреляции государственного запроса на исследовательский поиск

Этапы	Основания	Авторы исследований	Ключевые идеи исследований	Предлагаемые подходы
I (1993-2002 гг.)	Постановление №1090 от 1994 г. о введении ПДД Введение в учебные планы ОО предмета «ОБЖ» ФЗ №196 «О безопасности дорожного движения»	Л.А. Артемьева А.В. Горская Е.И. Козловская С.А. Козловский А.М. Якупов	- уровневая зависимость достижения цели изучения ПДД от специальной подготовки преподавателя; - проблема подготовки человека к участию в дорожном движении есть проблема педагогическая; - уровень квалификации педагогов и мотивация всех участников педагогического процесса	комплексный; системный; непрерывный; взаимосвязь субъектов; методологический
II (2003-2012 гг.)	ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»	П.Ф. Асянова Р.Ш. Ахмадиева С.Н. Пидручная Н.В. Рыбкина Г.В. Чмыхова	- системный проект профилактики безопасного поведения детей на дорогах; - роль дополнительного образования с введением специальных программ с учетом возрастных особенностей	системный; комплексный; синергетический модульно-компетентностный; взаимодействие государственных институтов; программно-целевой
III (2013-2018 гг.)	Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 г. №864 «Об утверждении ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.»	Н.В. Агре Е.И. Толочко З.В. Шакирова Р.Ш. Ахмадиева В.Б. Рондырев-Ильинский Н.В. Дымченко	- проект профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2013-2020гг., отражающий роль теоретической и методической подготовки педагогов (учебно-методические рекомендации для преподавательского состава); - уточнено понятие и компоненты культуры безопасного поведения на дорогах	системный; взаимодействие социальных институтов; интегративный; инновационных образовательных программ

Продолжение Таблицы 2

Этапы	Основания	Авторы исследований	Ключевые идеи исследований	Предлагаемые подходы
IV (2018-2030 гг.)	<p>Распоряжение Правительства от 8 января №1-р об утверждении «Стратегии безопасности дорожного движения на период 2018-2024 годы»</p> <p>Указ Президента РФ от 17 мая 2023 г. № 358 «О стратегии комплексной безопасности детей в РФ на период до 2030 гг.»</p>	<p>Н.С. Аникина Т.Н. Вашкевич Е.И. Толочко Г.Р. Ганиева Н.А. Габдуллина Г.С. Камерилова Н.В. Прохорова А.Ш. Мамедов Е.В. Преображенская Т.Н. Черняева</p>	<p>- реализация неформального образования педагогов через самообразование (повышение педагогического мастерства через конкурсы);</p> <p>- интеграция дополнительного и общего образования при обучении детей ПДД;</p> <p>- использование интернет-ресурсов для обучения ПДД;</p> <p>- обобщение опыта инновационных образовательных технологий в разных регионах страны</p>	<p>стратегический; системный; комплексный; непрерывный; трансдисциплинарный; интегративный; компетентностный; деятельностный</p>

Изучение ранее проведенных исследований по рассматриваемому вопросу позволяет прийти к выводу о том, что импульсом к активизации исследований выступают нормативно-правовые акты, обуславливающие государственный заказ. Однако авторами в основном описаны принципы, подходы и методические разработки, направленные на обучение детей или студентов навыкам безопасного поведения. Именно процесс подготовки самих педагогических работников рассматривался исследователями в узком смысле или указывался как условие или существующий недостаток. В изученных материалах охарактеризована работа в нашей стране со стороны отдельных ведомств, которыми предпринято большое количество попыток приведения системы обучения детей безопасному поведению на дорогах к единому комплексу, но до сих пор в данной области существуют пробелы. Так,

введение единой всероссийской олимпиады для школьников позволяет значительно поднять уровень знаний обучающихся, привлечь к проблемам безопасности внимание детей и их родителей. При этом участие педагога в олимпиаде минимально, и практические навыки в данном проекте не отрабатываются. Единичное годовое мероприятие не может обеспечить системный подход в процессе обучения. Реализующиеся федеральные проекты по развитию ЮИД-овского движения обеспечены полезными интернет-ресурсами, однако для обучения детей педагогу необходимо потратить достаточно большое количество времени, чтобы найти информацию и ее самостоятельно систематизировать. Интересна разработка 2021 года ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания Российской академии образования», представленная в формате «Единой концепции по обучению безопасности дорожного движения в образовательных организациях» [22], содержащая тематическое планирование согласно психофизиологическим особенностям детей разного школьного возраста. Однако, кроме количества часов и наименования обязательных тем для изучения, она методически не обеспечена. Предлагаемые инструменты для реализации занятий в рамках концепции носят рекомендательный характер. Содержательные сценарии и демонстрационный материал к тематическому плану также отсутствуют. Следовательно, у педагога возникает необходимость самостоятельного поиска методического материала. При этом необходимо отметить, что работа в образовательных организациях по обучению детей безопасному поведению на дорогах в основном реализуется во внеурочной деятельности в дополнение к предметам: в начальной школе – «Окружающий мир», в старшем звене – «Безопасность жизнедеятельности». Таким образом, создание единого комплексного подхода в подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах, отвечающего современным требованиям и запросам государства, позволит повысить эффективность образовательного процесса в воспитании будущего здорового поколения страны.

Вопросам повышения квалификации педагогов в данном аспекте уделяется определенное внимание в работах многих исследователей. А.Н. Шевелев указывает на факторы, влияющие на модернизацию современных систем постдипломного образования, а именно на то, что «потребность учителей в сопровождении их профессиональной деятельности (инноватика, исследования и эксперименты, знания по предмету, решение ситуативных проблем, групповая командная работа, учительское лидерство) востребует именно неформальные и информальные формы постдипломного образования» [108]. По мнению Н.Г. Марковой и Д.Р. Гариевой, «повышение квалификации педагогических работников определяется непрерывной корректировкой условий и требований от государства в области образования и науки, распространением инновационных методик обучения в различных областях, выявлением потребности в повышении уровня компетентности в области воспитательной и образовательной деятельности» [47]. В работе О.А. Михальковой, Т.А. Петровой и Н.А. Петровой повышение квалификации рассматривается как «один из видов профессионального обучения педагогов, которое проводится с целью повышения уровня теоретических знаний, совершенствования практических навыков и умений в связи с постоянно повышающимися требованиями к их квалификации» [48]. В.А. Селезнев в своем исследовании отмечает, что «системообразующей идеей персонифицированного повышения квалификации является формирование направленности педагога на непрерывное самообразование с учетом конкретных условий, в которых он работает, его трудовых функций, определяемых профессиональным стандартом» [83]. Большинство ученых приходят к выводу о необходимости систематического повышения квалификации, нацеливания на творческое осмысление содержания, реализующееся в различных формах методологической деятельности. Как отмечает в своем исследовании Т.В. Волобуева, «система постдипломного образования отличается гибкостью, дифференцируемостью, адресностью, опережающим характером обучения» [15]. Всё это в полной мере можно

отнести к повышению квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Таким образом, система повышения квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах нами понимается как целенаправленный процесс, ориентированный на регулярное совершенствование педагогических навыков, сопряженных с инновационными, интерактивными практиками, способствующими непрерывному самообразованию педагога с целью улучшения качества образовательного процесса, отвечающего стратегическим задачам государства.

1.2 Социальное партнерство как инновационный ресурс подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах

В национальной доктрине образования в Российской Федерации до 2025 года (2000 г.) «отражены новые условия функционирования образования, ответственность социальных партнеров – государства, общества, семей, работодателей – в вопросах качества общего и профессионального образования, воспитания подрастающего поколения...» [70]. В соответствии с доктриной социальное партнерство является необходимым условием достижения стратегических задач государства в сфере образования и понимается как «совместная коллективная деятельность различных социальных групп, которая приводит к позитивным и разделяемым всеми участниками образовательного взаимодействия эффектам...» [70].

Социальное партнерство в системе подготовки педагогических кадров, согласно «Концепции создания единой федеральной системы научно-методического сопровождения педагогических работников и управленческих кадров» (2020 г.), способно инициировать «разработку, апробацию и внедрение инновационных моделей повышения квалификации и профессиональной подготовки, согласованное и эффективное использование

имеющихся кадровых, инфраструктурных и финансовых ресурсов организаций-партнеров» [35]. В связи с этим в системе образования в последние годы развиваются сетевые формы обучения, которые являются одной из характеристик современного образовательного пространства и понимаются как «обучение с использованием ресурсов нескольких организаций, осуществляющих образовательную деятельность..., а также, при необходимости, с использованием ресурсов иных организаций» [102].

Социальное партнерство в образовании как явление актуализировалось в конце XX столетия. Однако еще в конце XIX веке П.Ф. Каптерев в своей работе «История русской педагогики» пишет об участии земских учреждений в решении задач образования, к ведению которых относилось «попечение о развитии средств народного образования и установленное законом участие в заведывании содержимым за счет земства школами и другими учебными заведениями» [27, с. 433]. Это был своеобразный первый опыт социального партнерства в решении проблем образования путем объединения ресурсов государства и частной инициативы. В начале XX века при образовательных учреждениях создаются родительские комитеты, которые «являются ярким примером социального партнерства в образовании в данный исторический период» [65]. В результате реформы народного образования в 1915-1916 гг. усилилось участие общественности в решении значимых вопросов. П.Ф. Каптерев в 1915 г. в своей работе пишет о наступлении общественного периода в развитии отечественного образования, а именно «в решении проблем образования заметно ощущается присутствие общественных сил, которые выдвигают другие задачи, вливают новое содержание в прежние формы образования» [27].

В начале XX века в трудах отечественных ученых активно обсуждались вопросы взаимодействия школы и социума. Так, в работах С.Т. Шацкого отмечалось: «С теоретической стороны основным является вопрос о влиянии среды на детей (роль факторов воспитания); со стороны практической нас интересует содержание, формы и методы совместной работы со средой

взрослых и средой детской. В этой постановке теория тесно связана с практикой, образуя основание социальной педагогики» [107, с. 252]. В трудах педагога прослеживается роль тесного сотрудничества образовательной организации с окружающей средой ребенка в вопросах воспитания. С.Т. Шацкий утверждал, что школа способна быть координирующим центром и объединяющим все воспитательные воздействия не только в городе, но и в селе [107]. Аналогичные идеи взаимодействия высказывал Н.Н. Иорданский. По мнению ученого, семья имеет важное значение в воспитании ребенка, поэтому формирование личности возможно через семью, школу и общество, через их целостность и взаимную связь [25].

На протяжении XX столетия происходит развитие феномена «социальное партнерство в образовании», которое законодательно вошло в практику в 1992 году с принятием Закона «Об образовании». «Законом предусмотрен демократический государственно-общественный характер управления образованием и введен принцип формирования взаимоотношений между всеми участниками образовательных отношений» [65].

Социальное партнерство относится к ведущим тенденциям развития образования в XXI веке. «Концепцией модернизации российского образования на период до 2020 года» было предусмотрено «усиление роли органов государственной власти и управления в обеспечении совместно с общественностью высокого и современного качества работы образовательных учреждений и организаций» [33]. Таким образом, развитие взаимоотношений образовательных организаций и иных субъектов, заинтересованных в повышении качества образовательного процесса, привело к возникновению социального партнерства в образовании. «Стратегические цели образования могут быть достигнуты только в процессе постоянного взаимодействия образовательной системы с представителями общественности: деятелями науки и культуры, здравоохранения и спорта, общественных организаций, с родителями и работодателями. При этом каждый из субъектов этих взаимоотношений должен иметь возможность влиять на функционирование и

развитие образовательной сферы и нести определенную ответственность за создание условий, необходимых для выполнения системой образования социальных и образовательных функций» [36].

Социальное партнерство в образовании как феномен становится предметом изучения педагогической науки. Так, по утверждению Т.М. Даргель, «невозможно готовить человека к жизни, не участвуя в ее каждодневных проявлениях, не выстраивая и не развивая связи и сотрудничество учреждений образования с различными социальными партнерами» [21]. Исследователи Т.М. Глушанок, Н.Н. Логинова, И.А. Новоселов, Т.Н. Симакова, Т.А. Цквитария в своих работах изучали понятие «социальное партнерство». Так, по мнению Т.А. Цквитарии, «понятие «социальное партнерство в образовании» многогранно и в обобщенном виде может интерпретироваться в зависимости от вектора рассмотрения вопроса. Если рассматривать как межведомственное взаимодействие в образовании, то социальное партнерство понимается как способ интеграции инновационной и образовательной деятельности участников партнерства с целью позитивных социально-экономических изменений» [103].

В диссертационном исследовании Т.Н. Симаковой термин «социальное партнерство» определяется как «механизм, организующий согласованное и взаимовыгодное взаимодействие субъектов открытого образовательного пространства (педагогическое сообщество, культура, здравоохранение, соцзащита, общественные организации бизнес и др.) для реализации образовательной политики государства, достижения результатов в сфере образования и решения социально-образовательных проблем, связанных с обучением, воспитанием или развитием детей» [85].

В исследовании Т.А. Цквитарии социальное партнерство выступает «как определенный тип взаимоотношений, в котором заинтересованы различные социальные группы и государство в целом» [103]. Термин «социальное партнерство в профессиональном образовании» в диссертационном исследовании Т.М. Глушанок понимается как «особый тип взаимодействия

образовательного учреждения с субъектами и институтами рынка труда, государственными и местными органами власти, общественными организациями, нацеленный на максимальное согласование и учет интересов всех участников этого процесса» [19].

В совместной работе Н.Н. Логиновой и И.А. Новоселова социальным партнерством называется «взаимодействие организаций, выгодное для каждой из сторон в отдельности с целью решения социальных проблем» [45]. Исследователями проанализирована «совместная работа учреждения дополнительного образования не только по административным каналам, но и напрямую между людьми, которые на добровольной основе сотрудничают между собой, решая общие задачи. Таким образом, возникает равноуровневое партнерство. Авторы подчеркивают важность использования ресурсов организаций-партнеров при реализации программ дополнительного образования. Интересны описанные формы сотрудничества, к которым относятся совместные проекты, программы, наставничество и акции. Формы организации социального партнерства и сотрудничества в образовании постоянно развиваются, что даёт основание исследовать их с точки зрения эффективности» [45].

В период с 2002 года в педагогической науке появились исследования, отражающие основные тенденции развития социального партнерства в подготовке специалистов разного профиля. Отечественные исследователи (М.А. Белякова, В.С. Верхотурцев, Г.Ю. Лазарева, Е.А. Ларина, О.Н. Олейникова, М.П. Прохорова, А.М. Петровский, Е.А. Югфельд) рассматривают социальное партнерство как современную высокоэффективную инновационную технологию, которая является универсальным средством повышения эффективности образовательного процесса и положительно влияет на различные аспекты развития образования. В аспекте теории профессионального образования социальное партнерство представляется «как технология взаимодействия специалистов в поле профессиональных проблем с целью оптимизации принимаемых решений»

[103]. В психолого-педагогических исследованиях выражены идеи привлечения социальных партнеров-работодателей при обучении специалистов – выпускников колледжей. Так, по мнению О.Н. Олейниковой, социальное партнерство выступает как «мощное средство повышения эффективности профессионального образования и обучения, обеспечивающее связь образовательных услуг с экономической жизнью, сферой труда и необходимый баланс спроса и предложения квалификаций, умений и компетенций на рынке труда» [55]. В работе В.С. Верхотурцева социальное партнерство отмечено как «важнейший фактор, обеспечивающий высокую эффективность процесса профессионального обучения, повышающий уровень подготовки выпускников к самостоятельной профессиональной деятельности и социализации» [14]. В исследовании М.А. Беляковой доказано, что «система организации практического обучения наиболее эффективно воздействует на обучаемого, если базируется на непрерывном взаимодействии социальных партнеров на всех этапах обучения» [9]. В диссертационном исследовании Е.А. Югфельд предложена модель профессиональной социализации студентов колледжа посредством социального партнерства [115]. В совместной работе М.П. Прохоровой и А.М. Петровского социальное партнерство в системе образования трактуется как «механизм открытого взаимодействия между образовательными организациями и субъектами социальных и профессиональных отношений, направленное на достижение общих целей и разделяемых всеми участниками партнерства эффектов» [75]. В диссертационном исследовании Г.Ю Лазаревой социальное партнерство представлено как «особая форма социального взаимодействия государства, университетов и работодателей на началах равноправия сторон, диалогичности, общности интересов, свободы в принятии решений с целью профессиональной социализации студентов, включающей в себя профессиональное обучение, производственную практику и профессиональное трудоустройство» [40].

Таким образом, понимание социального партнерства в данных исследованиях проходит сквозь призму формирования компетенций обучаемых с участием работодателей. Кроме этого, ценность исследований заключается в изучении эффективности взаимодействия, так как авторами доказано положительное влияние на повышение качества образовательного процесса при формировании конкретных компетенций обучаемых в условиях социального партнерства.

Интересно исследование Е.А. Лариной, которая рассматривает участие социальных партнеров в образовательном процессе при формировании конкретных навыков, не связанных с профессиональными трудовыми функциями, но имеющих определенное отношение к конкретной области. Так, по мнению автора, социальное партнерство представляет собой «целенаправленный педагогический процесс интеграции деятельности образовательного учреждения и учреждений досуга, в котором при планомерном систематическом воздействии на личность происходит формирование экологической культуры молодого человека, включающее совершенствование экологических знаний и умений, проявление инициативы в природоохранной деятельности...» [41]. Исследователь понимает термин как педагогический процесс взаимодействия учреждений образования, соответственно, взаимодействие партнеров будет направлено на всестороннее расширение мировоззрения и повышение качества обучения. Следовательно, привлечение социальных партнеров возможно не только для формирования конкретных профессиональных компетенций обучаемых, но и для совершенствования широкого круга знаний и навыков всех субъектов образовательного процесса.

В исследовании О.Р. Ворошниковой, Е.В. Гавриловой и О.В. Прокументик описан опыт, направленный на «развитие новой технологии сотрудничества, которая отображает потребности социальных общностей и учреждений и воплощает новое содержание, формы и методы образования» [16]. В работе авторов описаны направления партнерства на примере работы ФГБОУ ВО

«Пермский государственный университет». Исследователями раскрыт опыт эффективного взаимодействия социальных партнеров в учебно-методической деятельности, научно-методической поддержке «образовательных программ, в преподавательской деятельности и профориентационной работе с субъектами образовательного процесса в различных направлениях и областях» [16]. При этом, как отмечается авторами, «социальное партнерство в высшем педагогическом образовании ориентировано на согласование позиций и действий сторон-участников в интересах как образования – развития студентов-будущих педагогов, так и функционирования – развития партнерствующей организации» [16].

Таким образом, в рассмотренных интерпретациях термина «социальное партнерство в образовании», которое исследователи трактуют как форму, механизм, средство, технологию, педагогический процесс, тип взаимодействия, – есть объединяющие понятие признаки.

Во-первых, это взаимодействие субъектов в образовательном процессе. В качестве субъектов рассматриваются государственные или иные органы власти, общественные объединения, представители средств массовой информации, родительская общественность, религиозные, спортивные организации.

Во-вторых, предусмотрено достижение конкретной цели сотрудничества. Это может быть единичный или длительный проект, регулярные мероприятия или конкретное решение значимой проблемы. Целью может выступать как конкретный продукт, так и обеспечение ресурсного обмена, творческого потенциала или поддержка конкретной области образовательного процесса.

В-третьих, это отношения, учитывающие интересы партнеров. Это могут быть взаимовыгодные или добровольные отношения, главным критерием которых является учет интересов при принятии решений и планировании действий.

Тема «эффективности социального партнерства в образовании актуальна

как для отечественных, так и для зарубежных исследователей, в работах которых наблюдается однородность понятий, целей и условий успешного взаимодействия» [56]. Так, американские исследователи (S.P. Borgatti, P.C Foster) отмечают, что «процесс взаимодействия групп людей из разных секторов, предполагающих обмен знаниями, навыками и ресурсами способствует достижению общих целей и взаимной выгоды всех участников» [119]. По мнению португальских авторов (E. Costa, M. Baptista, N. Dorotea), «социальное партнерство является эффективным подходом, при котором происходит поддержка горизонтального принятия решений; решение сложных проблем; разделение обязанностей; создание синергии между заинтересованными сторонами» [120]. Исследователи утверждают, что «взаимодействие способствует обмену знаниями и распространению практического опыта. Кроме этого, «social partnership» (в переводе с англ. социальное партнерство) обеспечивает более быстрое развитие инноваций и повышение профессионального развития педагогов. Авторы в своем исследовании доказывают необходимость поддержки наращивания потенциала социального партнерства в образовательных организациях, так как это позволяет достичь оптимизации использования времени и ресурсов, а также способствует посредничеству между различными уровнями системы» [57].

Исследователями Великобритании (M. Hadfield, M. Jopling, C. Noden) социальное партнерство в образовании рассматривается как «система взаимосвязанных отношений, направленных на улучшение качества обучения и повышение благополучия обучаемых» [121]. По их мнению, «развитие социального взаимодействия в образовании заставляет мобилизовать собственные знания для взаимного достижения конкретной цели. Партнерские отношения и сети между университетами и школами направлены на создание пространства для построения образовательных знаний, которые способствуют неиерархическим, диалогическим и взаимодополняющим взаимодействиям между различными участниками, каждый из которых «мобилизует» свои

собственные знания» [124]. Авторы утверждают, что «организации извлекают выгоду из сотрудничества и совместных эффективных решений в актуальных вопросах, отражающихся на успехах и достижениях в различных секторах образования. Партнерство направлено на достижение целей, связанных с улучшением образовательного процесса, расширением возможностей и обменом ресурсами» [57].

Канадские авторы (R. Plummer, S. Witkowski, A. Smits et al.) приходят к выводу о том, что «для преодоления барьера между наукой и обществом необходимо развивать сотрудничество и вовлекать сообщество в решение вопросов, имеющих важное значение» [122, 123]. Кроме того, авторами «выявлены шкалы для определения коэффициента полезности социального партнерства между вузом и обществом. Также исследователи обращают внимание на необходимость оценки деятельности отношений общественных партнерств» [56].

Таким образом, как отечественные, так и зарубежные авторы подтверждают эффективность развития социального партнерства в образовании. Проведенный сравнительный анализ рассматриваемых понятий позволяет сделать вывод о том, что социальные партнеры в большинстве исследований выступают в качестве единиц (субъектов) взаимодействия образования, а социальное партнерство может осуществляться в разных сферах образовательной деятельности.

В связи с принятием «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» в системе образования и заинтересованных ведомствах актуализировались задачи в области формирования культуры безопасного движения на дорогах различных категорий обучающихся. Обсуждение этих задач привело к необходимости поиска новых решений во взаимодействии социальных институтов, организаций и ведомств. В мае 2023 года утверждена «Стратегия комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 г.» [97], в которой предусмотрен ряд мероприятий, направленных на снижение

смертности детей в дорожных авариях. Утвержденная Стратегия разрабатывалась коллективом ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания» (далее: Институт воспитания) в рамках государственного задания 2022 года, а также неоднократно обсуждалась на заседаниях рабочей группы «Безопасность детей» Координационного совета при Правительстве РФ по проведению в России Десятилетия детства. По мнению Н.В. Агре, «важнейшим аспектом в Стратегии является комплексный межведомственный подход, а для достижения качественного результата необходима слаженная работа всех структур, четкое разграничение зон ответственности. Каждое ведомство выполняет задачи в рамках своих компетенций, но при этом находится в постоянном взаимодействии с другими органами власти» [1]. Так, в настоящее время Институтом воспитания создан Федеральный ресурсный центр по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (далее: ДДТТ), который занимается программно-методическим обеспечением профилактики детского дорожного травматизма; навигацией и консультированием Центров по профилактике ДДТТ, юношеских автомобильных школ (далее: ЮАШ), Лабораторий безопасности; формированием базы лучших практик и эффективных кейсов по профилактике ДДТТ. Деятельность Центра основана на реализации идеи сотрудничества и социального партнерства заинтересованных ведомств в сопровождении и проведении профилактических мероприятий среди детей, подростков; в обучении педагогов по дополнительной профессиональной программе «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»; в организации семинаров, мастер-классов, вебинаров, конференций и иных научно-практических мероприятий по профилактике ДДТТ.

Немаловажным субъектом развития социального партнерства в рассматриваемой области является общероссийская общественная детско-юношеская организация по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения» (далее: ЮИД), в состав которой входит «35 000 отрядов, более 465 000 участников в возрасте от 8 до 18 лет, из 89

субъектов Российской Федерации, объединенных деятельностью, направленной на формирование культуры поведения в дорожной среде и обучение навыкам безопасного участия детей в дорожном движении» [116]. Наставники ЮИД во всех регионах нашей страны курируют деятельность юидовского движения, направленную на сплоченность детей в решении задач аварийности. Основная идея движения заключается в передаче знаний по дорожной грамоте между сверстниками и организации мероприятий, акций по привлечению внимания общественности к проблемам безопасности на дорогах. При этом необходимо отметить, что именно юидовское движение тесно взаимодействует с Госавтоинспекцией, создавая взаимовыгодную связь, в результате деятельности которой в профилактический процесс вовлекаются другие заинтересованные ведомства (физкультура и спорт, здравоохранение, МЧС, СМИ, культура и др.).

Реализация поставленных Стратегией задач по взаимодействию ведомств – социальных партнеров – отражена в совместном федеральном проекте общероссийского общественного движения «Движение первых» и общероссийской общественной детско-юношеской организации «ЮИД», в рамках которого открыты школы «Безопасность в движении» для несовершеннолетних и их родителей [109]. Так, начиная с 2023 года в 12 регионах России (Москва, Омск, Ярославль, Краснодар, Махачкала, Чита, Новосибирск, Красноярск, Калининград, Кемерово, Оренбург) на площадках первичных отделений «Движения Первых», а также в ресурсных центрах «ЮИД» открыты Школы «Безопасность в движении» по обучению детей основам безопасности на дорогах. На официальном сайте «Движение первых» предусмотрено онлайн обучение в школе безопасности для всех желающих. Программа разработана при экспертной поддержке Министерства внутренних дел, Министерства просвещения и Юных Инспекторов Движения. По предоставленной на запрос информации из ООО «Движение первых» с момента запуска проекта обучение прошли 1 194 000 человек, из которых 90% несовершеннолетних и 10% взрослых.

Таким образом, социальное партнерство в сфере организации обучения детей культуре безопасного поведения на дорогах становится реальной практикой, реализующейся в некоторых регионах нашей страны, которую пытаются осмыслить современные исследователи.

В Ростовской области в декабре 2022 года на конференции «Социальное партнерство как особый тип совместной деятельности, обеспечивающей полноценное духовно-нравственное развитие и воспитание обучающихся в современных условиях» был представлен опыт организации социального партнерства по проектно-наставнической деятельности в сфере безопасности дорожного движения [73]. Отмечалось, что продемонстрированный опыт работы социальных партнеров, к числу которых отнесены: образовательные и общественные организации, волонтеры, агентство по делам молодежи и УГИБДД Ростовской области, – показывает практическую значимость взаимодействия в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах. Привлечение волонтеров из числа молодежных организаций способствовало внесению новых идей по проведению мероприятий для обучающихся, обеспечивая обмен творческими ресурсами и внедрение новых форм в виде виртуальной реальности. Специально обученной группой волонтеров за период реализации проекта были организованы мастер-классы в области безопасности дорожного движения не только в городе, но и в сельских отдаленных территориях Ростовской области. Участие сотрудников полиции обеспечивало привлечение материально-технических ресурсов (патрульный автомобиль, форменное обмундирование, специальные средства). Взаимодействие социальных партнеров положительно отразилось на воспитательной деятельности образовательного процесса не только среди обучающихся, но и расширило кругозор самих преподавателей-волонтеров. Как отмечается в работе руководителей инициативной группы И.Н. Щербакова и Е.А. Щербаковой, «реализация социального проекта по развитию инновационного волонтерства в области безопасности дорожного движения - это, в первую очередь, уникальная возможность вовлечения

большого количества граждан в деятельность по формированию навыков безопасного поведения детей на дороге» [114].

Практический опыт взаимодействия учреждений и ведомств в республике Татарстан по формированию безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде, описанный в работах З.В. Шакировой и Р.Ш. Ахмадиевой, доказывает эффективность расширяющейся практики социального партнерства в этой сфере. Под руководством Дирекции финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения в республике Татарстан социальными партнерами (садами, школами, организациями дополнительного образования, представителями полиции, здравоохранения и СМИ) выполняются определенные функции, которые влияют на формирование культуры безопасного поведения у несовершеннолетних участников дорожного движения. Педагогическое взаимодействие социальных институтов, по мнению авторов, «обеспечивает достижение партнерской согласованности сторон в области методического, ресурсного и кадрового обеспечения, организацию и реализацию учебно-воспитательного процесса в образовательных организациях для воспитания безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде» [106]. Исследователями доказывается, что педагогическое взаимодействие социальных институтов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах «призвано повысить эффективность учебно-воспитательного процесса, и его разработка и реализация является педагогическим процессом оптимизации всей системы с педагогических, воспитательных, организационных, социальных позиций» [32]. Кроме этого, авторы идеи педагогического взаимодействия с социальными институтами «отмечают высокое значение в вопросах повышения культуры безопасности жизнедеятельности не только в масштабах республики, но и государства» [106].

В Московской области создан инновационный проект (с 2024 по 2026 гг.) «Социальный театр «Школа безопасных наук» – модель социального

партнерства образовательной организации для детей различных целевых групп по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма» [110]. Целью проекта является становление сетевого взаимодействия и создание системы взаимного сотрудничества образовательной организации с социальными институтами для обеспечения процесса обучения дошкольников правилам дорожного движения и формирования у них необходимых умений и навыков, выработки положительных, устойчивых привычек безопасного поведения на улицах города. Одним из первых показателей ожидаемой практической значимости является способствование в развитии профессиональных умений педагогов по освоению инновационных педагогических практик.

В Тверской области с 2018 года успешно реализуется проект «Хищные дороги», разработанный в результате взаимодействия социальных партнеров: Центра студенческих инициатив Тверского государственного университета, Тверского регионального отделения «Ассоциация юристов России» и региональной Госавтоинспекции. Целью партнерства является проведение обучающих занятий в сфере обеспечения безопасного дорожного движения. Лектории проводятся волонтерами-студентами под руководством сотрудников Госавтоинспекции в форме лекции-беседы с использованием мультимедийной презентации, техник и методик, адаптированных под потребности современного молодого поколения. Кроме этого, тренеры проекта проводят занятия с педагогами образовательных организаций, на которых демонстрируют технологии вовлечения, игровые, интерактивные методики обучения безопасному поведению на дорогах, а также доводят до слушателей информацию о специальных программах и интернет-ресурсах, которые можно использовать в образовательном процессе. Учителям предоставляется доступ к материалам проекта «Хищные дороги»: презентации, сценарии проведения занятий, а также методические рекомендации по подготовке и проведению образовательных занятий интенсива. Проектом охвачено 27 муниципальных

образований области с общим количеством слушателей более 10 тыс. человек [91].

В г.о. Тольятти Самарской области на протяжении ряда лет развивается взаимодействие субъектов, заинтересованных в обучении детей безопасному поведению на дорогах. Такое «взаимодействие включает множество субъектов городской среды, которые заинтересованы в сохранении жизни и здоровья несовершеннолетних участников дорожного движения и могут оказать взаимовыгодную помощь в реализации мероприятий по предупреждению детской аварийности» [60] (Рисунок 1).



Рисунок 1 – Структурная модель социального партнерства по профилактике дорожных происшествий с участием детей на примере г.о. Тольятти

При взаимодействии партнеров решаются как минимум три основные задачи: обеспечение и развитие социальной безопасности, обмен или объединение имеющихся ресурсов, реализация совместных проектов, направленных на предупреждение и профилактику дорожно-транспортных происшествий. Предложенная модель включает минимальный перечень

социальных партнеров – субъектов модели. В результате социального партнерства каждый субъект имеет возможности обмениваться ресурсами и предоставлять свои: кадровые, материально-технические, научные, культурные, физкультурно-спортивные, информационные. Механизм реализации данной модели основан на функциях субъектов. «Ключевая организационно-распределительная функция в модели возложена на комиссию по безопасности дорожного движения при администрации г.о. Тольятти, в состав которой входят представители различных ведомств: департаменты образования, здравоохранения, физкультуры и спорта, департаменты культуры и дорожного хозяйства вплоть до структур МВД, в частности ГИБДД, и МЧС, а также общественные организации и средства массовой информации» [59].

В организациях дополнительного образования детей в г.о. Тольятти реализуются дополнительные образовательные программы, ориентированные на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Субъектами реализации этих программ являются не только педагоги. Так, например, «в муниципальном образовательном учреждении «Школа №58» г.о. Тольятти в процесс реализации курса внеурочной деятельности вовлечены социальные партнеры школы. Педагоги используют ресурсы ГИБДД, в арсенале которых имеется автогородок «Лад-ландия», оснащенный современным оборудованием для проведения занятий. Полицейские в игровой форме помогают учащимся отработать практические навыки управления велосипедами, разъясняют правила для пешеходов и пассажиров. Кроме этого, госавтоинспекторы совместно с родительской общественностью патрулируют подъездные пути к школе. Педагоги школы приглашают медицинских работников для участия в образовательном процессе в качестве консультантов. Врачи помогают детям освоить навыки оказания первой медицинской помощи на специальных тренажерах-манекенах. Сотрудники службы МЧС принимают участие в проведении бесед с учащимися и родителями, рассказывая случаи из практики о последствиях нарушений правил, приведших к трагическим последствиям.

Сотрудничество с ведомствами и привлечение квалифицированных кадров для образовательной деятельности с детьми является востребованным со стороны детей и родителей. Школьники лучше усваивают средства регулирования дорожного движения, дорожные знаки, отрабатывают навыки правильного поведения в опасных ситуациях с участием значимых для них специалистов» [63].

В настоящее время 69 образовательных организаций города привлекают в образовательный процесс при осуществлении внеурочной деятельности представителей учреждений и структур, заинтересованных в снижении детского травматизма. Договоры о сотрудничестве со школами становятся обязательными для исполнения всеми сторонами.

Взаимодействие образовательных организаций с учреждениями и ведомствами в г.о. Тольятти строится на основе реализации совместных социальных проектов. Так, с учреждениями культуры разрабатываются и проводятся творческие конкурсы по тематикам безопасности дорожного движения. Совместно со студентами высшего учебного заведения реализуются проекты, в рамках которых организовано проведение квест-игр по безопасности дорожного движения среди младших школьников и изготовление световозвращающих элементов. Немаловажная роль в качестве социальных партнеров принадлежит рекламным агентствам и средствам массовой информации, совместно с которыми реализуется проект на лучшую социальную рекламу по безопасности дорожного движения. Результаты проекта, а именно работы детей-победителей, размещаются в социальных сетях, на рекламных баннерах, цифровых билбордах, на информационных стендах лифтов жилых домов.

Таким образом, рассмотренный опыт взаимодействия социальных партнеров в решении важной задачи по формированию культуры безопасного дорожного движения является реальной практикой современности. Нормативно-правовая база современного образования ориентирует педагогов школ на совершенствование работы в данном направлении. Развитие

социального партнерства в области обучения детей безопасному поведению на дорогах требует расширения профессиональных знаний и компетенций педагогов по реализации этой работы в образовательных организациях. В настоящее время в образовательной организации в этот процесс вовлечены различные категории педагогов: учителя, осуществляющие внеурочную деятельность; педагоги дополнительного образования, педагоги-кураторы отрядов ЮИД; советники директоров по воспитанию, наставники первичных отделений «Движения первых»; педагоги-организаторы ресурсных центров и педагоги дошкольных образовательных организаций (Таблица 3).

Таблица 3 – Требования к компетенциям педагога по формированию у обучающихся культуры безопасного поведения

Требования профессионального стандарта «Педагог»	Примерная программа воспитания
Трудовая функция 3.2.1 Воспитательная деятельность	Модуль «Профилактика и безопасность»
<p>Трудовые действия</p> <p>Регулирование поведения обучающихся для обеспечения безопасной образовательной среды</p> <p>...формирование у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни</p> <p>Необходимые умения</p> <p>Сотрудничать с другими педагогическими работниками и другими специалистами в решении воспитательных задач</p> <p>Необходимые знания</p> <p>Основы законодательства о правах ребенка, законы в сфере образования и федеральные государственные образовательные стандарты общего образования</p> <p>Нормативные правовые, руководящие и инструктивные документы, регулирующие организацию и проведение мероприятий за пределами территории образовательной организации</p>	<p>Вовлечение обучающихся в воспитательную деятельность, проекты, программы профилактической направленности социальных и природных рисков в общеобразовательной организации и в социокультурном окружении с педагогами, родителями, социальными партнёрами (...по безопасности дорожного движения..)</p>

Современные требования профессионального стандарта «Педагог» (2013 г.) обозначают трудовую функцию педагога (3.2.1 – Воспитательная

деятельность), содержание которой предполагает «формирование у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни», что включает обучение безопасному поведению на дорогах. Кроме этого, Примерная программа воспитания (2022 г.) нацеливает педагогические коллективы на разработку модуля «Профилактика и безопасность», ориентирующего на организацию совместной работы образовательных организаций с социальными партнёрами по профилактике здорового и безопасного образа жизни.

Данные требования влекут за собой уточнение функций педагогов в области владения компетенцией по обучению детей безопасному поведению на дорогах.

В работе Н.Я. Сайгушева отмечается, что «функциональный анализ в процессе развития профессиональной деятельности педагога выступает как способность осознавать собственную деятельность, видеть в ней успехи, ошибки, исправлять их и таким образом потреблять и производить культурные ценности» [81]. Вопрос о функциях педагога, занимающегося вопросами обучения детей безопасному поведению в социуме, является важным в теоретическом и практическом плане. Под функцией в профессионально-педагогической деятельности понимается «однородная по содержанию группа устойчиво повторяющихся видов деятельности, выполнение которых характерно для данной категории профессионально-педагогических работников» [24]. В социально-педагогических исследованиях (Э.Ф. Зеер, М.Р. Леонтьева, Б.Т. Лихачев, Н.Я. Сайгушев) [24, 42, 44, 81] прослеживается тенденция группировки функций на основе содержания деятельности. Функциональный анализ профессиональной деятельности важен для проектирования процесса подготовки педагога к реализации функций. «В реальной педагогической деятельности все функции переплетены, взаимосвязаны, что приводит к обогащению каждой функции и деятельности в целом» [24]. С течением времени функции трансформируются, что соответствует запросам государства и общества. Обратимся к таблице 4.

Таблица 4 – Основные функции педагога в области обучения детей безопасному поведению на дорогах

Функции педагога	
Действующее содержание	Содержание, требующее дополнения
Организаторская	
«Создает непрерывный педагогический процесс... по формированию, обучению и привитию навыков безопасного поведения на дорогах у школьников; Совершенствует формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма; Развивает сеть новых творческих объединений детей и подростков по изучению правил дорожного движения» (А.В. Вашкевич и др.) [13]	Организует взаимодействие с социальными партнерами в контексте общих целей и задач обучения детей безопасному поведению на дорогах Вовлекает детей в проекты, программы профилактической направленности с родителями и социальными партнерами Планирует участие представителей организаций-партнеров в проведении занятий соответствующей тематики
Превентивная	
«Реализует превентивную работу, которая предполагает сбалансированность информации об опасности, устрашения и жизненной перспективы, социального оптимизма; Регулирует направленность профилактики, ориентированную на формирование адекватной самооценки, самосознания и ответственности детей за собственную жизнь и последствия аварии для множества людей, вовлеченных в дорожно-транспортное происшествие» (А.В. Горская А.В.) [20] «Формирует у школьников специальные качества, определяющие их как ответственных за собственную безопасность личностей» (А.М. Якупов А.М.) [118]	Предвидит воспитательные последствия предпринимаемых совместных с социальными партнерами действий по предупреждению, профилактике нарушений безопасного поведения на дорогах Организует на основе межведомственного взаимодействия деятельность педагогического коллектива по созданию в общеобразовательной организации эффективной профилактической среды Организует превентивную работу с обучающимися по сценариям социально одобряемого поведения участников дорожного движения
Воспитательная	
«Планирует и организует образовательный процесс на основе комплексного и системного подхода к организации целенаправленного воспитания у несовершеннолетних культуры поведения в дорожной среде...» (А.Ш. Мамедов) [46]	Регулирует общение, создает атмосферу доброжелательности, доверия, взаимопонимания при изучении правил безопасного поведения на дорогах Воспитывает ответственное отношение к соблюдению правил безопасности участниками дорожного движения

Нельзя не согласиться с мнением Н.В. Шульги, которая считает, что в настоящее время «важно учитывать факт, что у современного педагога должна

быть сформирована компетенция взаимодействия с социальными партнерами как компонент профессиональной компетентности» [112].

В контексте нашего исследования становится очевидным, что педагог, обучающий детей и подростков безопасному поведению на дорогах, должен обладать не только специальными знаниями в этой области, но ещё и навыками взаимодействия с социальными партнерами: уметь планировать взаимодействие в контексте общих целей и задач обучения детей безопасному поведению на дорогах; готовить детей к участию в дорожном движении через совместные проекты и профилактические программы; регулировать общение, создавать атмосферу доброжелательности, воспитывать ответственное отношение к соблюдению норм и правил безопасности. Эти знания и умения соотносятся с функциями: мотивационной, воспитательной, организационной, обучающей, превентивной, диагностической. Часть этих функций в настоящее время требует корректировки содержания.

Обучение педагогов реализации этих функций необходимо осуществлять в процессе специально организованной подготовки в системе дополнительного профессионального образования. Это позволит восполнить пробелы в компетенциях, необходимых для проведения занятий с обучающимися по безопасному поведению в окружающей среде. Грамотный анализ тематической проблематики в сфере детской дорожной аварийности под руководством специалистов разных ведомств даст педагогу возможность правильного подбора инструментов для обучения детей и подростков.

Таким образом, качество образовательного процесса по обучению детей безопасному поведению на дорогах зависит от умения педагога планировать и реализовывать совместную деятельность с социальными партнерами. При этом педагогу необходимо предвидеть воспитательные последствия от совместной деятельности партнеров. В условиях расширяющейся практики социального партнерства в сфере обучения детей безопасному поведению должно происходить изменение содержания подготовки педагогов в системе повышения квалификации. Участие в разработке и реализации программ

специалистов разных ведомств позволит мобилизовать необходимые знания об имеющихся ресурсах заинтересованных ведомств, интегрировать междисциплинарные способы формирования у детей культуры безопасного поведения. Система повышения квалификации призвана в связи с этим создавать новые модели реализации дополнительных образовательных программ. В следующем параграфе остановимся подробнее на проектировании модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

1.3 Проектирование процесса подготовки педагогов к работе по обучению детей безопасному поведению на дорогах

Процесс внедрения и использования социального партнерства в обучении детей безопасному поведению на дорогах тесно связан с комплексом целенаправленных изменений в содержании, методах, формах организации дополнительного профессионального образования педагогов. Исследовательский поиск в этой области знаний предполагает рассмотрение новых возможностей повышения эффективности процесса обучения. Для последующего рассмотрения способов реализации такой подготовки обратимся к педагогическому проектированию.

В исследованиях методологии современного образования существует не одно определение понятия «педагогическое проектирование». Слово «проектирование» происходит от латинского *projektus*. В переводе с латинского «проект» означает «брошенный вперед», т.е. «замысел в виде прообраза объекта» [64]. По мнению Г.Ф. Щедровицкого, для проектирования нужна новая положительная идея, которая обеспечит эволюцию деятельности [113].

В предложенной И.А. Колесниковой [30] классификации «существует:

- социально-педагогическое проектирование, которое обеспечивает упорядочение социокультурной среды, выявляя и изменяя внешние

факторы и условия, влияющие на развитие, воспитание, формирование, социализацию человека. Результат социально-педагогического проектирования становится основой для организации более эффективного функционирования образовательных систем, что позволяет изменять потенциальные возможности развертывания собственно педагогических процессов;

– образовательное проектирование, в процессе которого создаются проекты развития образования не только в разрезе государства, но и в отдельных регионах; реализуются проекты создания образовательных организаций, реформирования органов управления образованием и подведомственных им организаций; формируются образовательные стандарты и содержание образования всех уровней;

– психолого-педагогическое (педагогическое) проектирование, предполагающее построение моделей процессов, связанных с преобразованием личности и межличностных отношений, исходя из особенностей мотивации, восприятия информации, усвоения знаний, участия в деятельности и общении» [30, с. 41].

В контексте реализации исследовательской идеи обратимся к педагогическому проектированию, которое «представляет собой практико-ориентированную деятельность по разработке не существующих в практике образовательных систем и видов педагогической деятельности» [50]. Так, ряд авторов предлагает осуществлять педагогическое проектирование как последовательность этапов и стадий (В.П. Беспалько, В.С. Безрукова, А.М. Новиков) [10, 51]. При этом исследователи выделяют структуру этапов и стадий по-разному. Объясняется это разнообразием объектов преобразования, целей, направленности процесса педагогического проектирования в различных педагогических системах.

В данном исследовании мы будем придерживаться определения, сформулированного А.М. Новиковым, который рассматривает «педагогическое проектирование как особый вид деятельности педагога,

направленный на разработку и апробацию новых способов организации учебного процесса» [50]. Проект в процессе создания переживает определенные этапы с момента зарождения идеи до построения цепочки последовательных действий, приводящих к результату поставленной цели в образовательном пространстве. А.М. Новиков выделяет в данном процессе «несколько стадий: концептуальную, стадию моделирования, конструирования системы и технологической подготовки. При этом каждая стадия имеет свои определенные этапы с соответствующими задачами» [50].

Основная роль концептуальной стадии в процессе проектирования заключается в определении идеи исследования, выявлении имеющихся в педагогической практике противоречий, позволяющих сформулировать проблему, определить цель проектирования. Эти составляющие опираются на социальный заказ государства и общества. Социальный заказ выражает ожидание общества от системы образования и направлен на сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения в результате формирования «культуры безопасного поведения на дорогах, а также повышения качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, и оперативности медицинской помощи пострадавшим» [93].

Ведущей идеей нашего исследования, является совершенствование системы повышения квалификации педагогов в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства. Рассмотрение теоретических аспектов и практического опыта реализации педагогами деятельности по обучению детей безопасному поведению на дорогах в существующих реалиях способствовало поиску противоречий в теории и практике образовательного процесса. На наш взгляд, именно решение проблемы внедрения и использования социального партнерства при подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах позволит соединить практический опыт и теоретические достижения в области науки, тем самым повысит качество образовательной деятельности. Таким образом, как утверждает П.Г. Щедровицкий, возникает «новая особая

действительность, в которой учитываются все названные планы: люди, взаимодействия и взаимоотношения, группы, нормы культуры и конвенциональные нормы, кооперативные схемы организации деятельности с соответствующими «местами» для индивидов и т.д.» [113].

На этапе определения проблематики необходимо обозначить основополагающие подходы, согласно которым будет проектироваться и достигаться цель в образовательном процессе. Анализ научных работ показывает, что осуществлять педагогическое проектирование в рамках одного подхода невозможно, необходимо комплексное использование положений различных методологических подходов к решению педагогических проблем. Изучение процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах предполагает применение комплекса методологических подходов, представляющих возможность целостного восприятия этого явления.

В педагогических исследованиях существует не одно толкование понятия «методологический подход». Так, А.М. Новиков и Д.А. Новиков пишут, что «методологический подход к организации научной деятельности может рассматриваться как некоторый исходный принцип, исходная позиция, основное положение или убеждение, например: функциональный подход, системный подход, синергетический подход и т.п.» [52]. В монографии О.Р. Кудакова подход в образовательном процессе определяется как «сложный многоуровневый инструментарий, призванный помочь разрешить какую-либо глобальную проблему, стоящую в образовании» [37]. В.А. Беликов рассматривает методологический подход «как теоретическое основание, базу исследования, определяющее выбор предмета исследования; постановку цели, формулировку задач исследования; процесс решения задач и оценку полученных результатов» [8]. Обозначим основные подходы, которые будут использованы при разработке программы повышения квалификации педагогов по обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства в системе дополнительного профессионального

образования. На наш взгляд, системный, аксиологический, деятельностный и компетентностный подходы будут влиять на достижение положительных результатов обучения, а также позволят изменить или расширить функционал педагогов в процессе социального взаимодействия.

Системный подход позволяет акцентировать внимание на том, что в основе исследования лежит педагогический процесс как система. Системный подход в нашем исследовании позволяет рассматривать процесс подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства как целостную систему, состоящую из взаимосвязанных и взаимообусловленных элементов; определить цели данной системы; раскрыть содержание компонентов, из которых образована система, описать системообразующие связи между компонентами, определить функции системы, уровни и этапы данного процесса; рассматривать динамику функционирования системы.

Теоретическое изучение педагогического проектирования с точки зрения системного подхода осуществлялось А.М. Новиковым [50], В.С. Безруковой [7], В.Я. Якунининым [117] и др. Так, в исследовании А.М. Новикова «педагогическое проектирование рассматривается с позиции педагогической системы, определяя цели образования, его содержание, методы, средства, организационные формы обучения и воспитания, а также субъекты образования» [50]. Основными признаками системы при педагогическом проектировании В.С. Безрукова называет «наличие связей и зависимостей между компонентами объекта преобразования, каждая из которых служит для обеспечения условий действия другой. Еще одним системообразующим признаком, по мнению автора, выступают цели, ведущие идеи проектирования, необходимые для объединения всех компонентов. В результате, одним из признаков системы становится появление общих качеств компонентов» [7]

В проектировании педагогического процесса интересна позиция В.А. Якунина, который отмечает, что «педагогическая система как

«системный объект» может быть рассмотрена с разных сторон, автор допускает множество оснований, принципов и критериев для его разделения на элементы» [117]. Выбор же задаваемого критерия, по мнению автора, определяется задачами, целями исследования, особым подходом или точкой зрения.

Системный подход в нашем исследовании направлен на создание модели системы, структурирующей образовательную функцию и предполагающей её реализацию во взаимодействии с социальными партнерами. Следовательно, структура компонентов проектируемой в нашем исследовании модели будет включать элементы, отображающие специфику взаимодействия всех социальных партнеров, участвующих в процессе повышения квалификации педагогов, и предмет этого взаимодействия. Однако считаем, что для наиболее полного представления о проектируемой системе количество компонентов, входящих в эту систему, должно быть достаточным для изучения их влияния на прогнозируемый результат.

Опираясь на представления о структуре педагогического процесса, определим следующие структурные компоненты: целевой, содержательный, организационно-деятельностный, оценочно-результативный. Каждый компонент наполнен элементами, отображающими специфику подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах (принципы, содержание, формы, методы работы с педагогами, критерии сформированности компетентности педагогов в реализации функций, а также комплекс образовательных условий).

В проектировании модели образовательного процесса подготовки педагогов компетентностный подход позволит усилить практическую направленность обучения педагогов, его предметно-профессиональный контекст. Основу содержательного компонента модели будет составлять обучающая программа, направленная на расширение специальной компетенции педагогов в области безопасности дорожного движения. Следовательно, компетентностный подход в рамках повышения квалификации

педагогов рассматривается в нашем исследовании как способ достижения образовательного результата.

Принципиально иной в обучении будет позиция преподавателя, направленная на использование в образовательном процессе возможностей социальных партнеров, способствующих формированию способов деятельности педагогов по обучению школьников безопасному поведению на дорогах. Деятельностный подход позволит рассмотреть особенности профессиональной деятельности педагогов в их взаимодействии внутри модели с заинтересованными субъектам; этот подход направлен на виды деятельности, формы и методы их организации, которые будут способствовать достижению образовательного результата.

Аксиологический подход позволяет формировать при организации обучения педагогов понимание ценности жизни, здоровья и безопасности, значимости личных усилий в создании профилактической среды в образовательной организации, необходимости передачи этих знаний в воспитательной деятельности обучающимся.

Таким образом, рассматриваемые методологические подходы (системный, деятельностный, компетентностный, аксиологический) на концептуальной стадии проектирования модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах выступают методологическим основанием для её осмысления и познания как элемента педагогической системы.

Следующая стадия проектирования – моделирование педагогической системы. В.А. Штофф определяет модель как «мысленно представляемую или материально реализованную систему, которая, отображая или воспроизводя объект исследования, способна замещать его так, что ее изучение дает нам новую информацию об этом объекте» [111]. Следовательно, процесс педагогического моделирования направлен на создание преобразуемого процесса или объекта.

Нельзя не согласиться с мнением А.М. Новикова, который утверждает, что «проектируемая модель должна отвечать определенным требованиям, отличаться ингерентностью, простотой, адекватностью» [50]. Несоблюдение требований к модели при проектировании может снизить её свойства и функциональность. «Ингерентность модели означает соответствие социальному заказу через взаимосвязь с внешней средой. Проектируемая в нашем исследовании модель направлена на реализацию цели образования, поэтому может быть интегрирована в образовательную среду как составная часть системы дополнительного профессионального образования педагогов» [50].

Компоненты модели (целевой, содержательный, организационно-деятельностный, оценочно-рефлексивный) и входящие в них элементы представляют собой «структурированную и целостную систему, что обеспечивает простоту оперирования и использования её как инструмента, доступного к реализации. Адекватность модели означает возможность достижения с её помощью поставленной цели педагогического проектирования в соответствии со сформулированными критериями. Адекватность проектируемой модели означает, что она «достаточно полна, точна и истинна»» [50]. Рассмотрим основные компоненты модели, которые в результате достижения цели должны расширять и способствовать повышению качества образовательного процесса в области обучения безопасному поведению детей через расширение функциональной деятельности педагогов.

Целевой компонент предполагает наличие цели, которая является основополагающим элементом любой педагогической системы; определяет общую цель и задачи всех участников в процессе совместной деятельности. Поскольку реализация государственных задач в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма базируется на вовлеченности разных субъектов в этот процесс и зависит от уровня базовых знаний тех, кто непосредственно работает с детьми, сформулируем общую цель как повышение уровня профессиональной компетенции педагогов в области

подготовки детей к безопасному поведению на дорогах. При этом каждый участник будет вносить вклад, свой опыт в ее достижение.

Реализация процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах должна базироваться на общедидактических принципах, отражающих особенности организации образовательной деятельности. Рассмотрим объединяющие принципы (непрерывности, партисипативности, превентивности, интерактивности и продуктивности), которые, на наш взгляд, влияют на процесс подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Непрерывность – основополагающий принцип, включающий в себя развитие профессиональных компетенций в любой сфере на протяжении всей жизни, в зависимости от возникающих потребностей личности, общества и государства. Подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах является специфической областью непрерывного профессионального образования. Эффективное социальное партнерство позволяет успешно реализовывать непрерывность в образовательном процессе, обеспечивать равноправное сотрудничество и интеграцию интересов всех участвующих сторон. В своей профессиональной деятельности педагогам необходимо непрерывно поддерживать уровень знаний в области правил дорожного движения, а также форм, методов и технологий обучения детей безопасному поведению на дорогах, чтобы отвечать запросам общества и способствовать достижению стратегических целей государства.

Принцип партисипативности, подразумевающий учет интересов всех участников образовательного процесса и способствующий формированию отношений взаимной ответственности, сотрудничества в процессе достижения конкретного результата [88]. На наш взгляд, соблюдение принципа партисипативности при подготовке педагогов обучению детей безопасному поведению на дорогах позволяет поддерживать творческую коммуникацию социальных партнеров, ориентирует на взаимодействие субъектов образовательного процесса путем коллегиального равноправия и

согласованности в принятии решений по планированию и реализации действий [11].

В совместном исследовании О.В. Лешер и А.В. Казикина показано, что партисипатизм «обеспечивает высокий уровень управления образовательным процессом, что связано с более тесным и полным взаимодействием субъектов образования; повышением комфортности образовательного процесса в целом; формированием необходимых для продуктивной совместной работы личностных качеств участников взаимодействия; максимально эффективным использованием возможностей для решения поставленной проблемы» [43]. Таким образом, принцип партисипатизма является важным условием эффективности подготовки педагогов, а именно в развитии взаимодействия с социальными партнерами, так как при обмене ресурсами необходимо учитывать степень участия сторон в реализации совместных планов.

Принцип превентивности. Предупреждение противоправного поведения детей может осуществляться путем проведения событийных профилактических мероприятий совместно с социальными партнерами. При подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах необходимо опираться на принцип превентивности, в реализации которого задействовано не одно ведомство. В работе В.В. Кузнецова «Превентивная педагогика: теория и практика» говорится, что субъекты, участвующие в воспитательной деятельности, «должны овладеть методами и приемами педагогической профилактики (рассказ, объяснение, доказательство, убеждение, пример, показ, упражнение и т.п.)» [38]. Кроме этого, автор акцентирует внимание на том, что превентивность предполагает слаженную и согласованную профилактическую деятельность «всех заинтересованных в сложном процессе лиц: медиков, психологов, социальных педагогов, специалистов, работающих в комиссии по делам несовершеннолетних и т.п.» [38]. Нельзя не согласиться с мнением автора, что реализация образовательного процесса по повышению квалификации педагогов в данном аспекте будет эффективнее при соблюдении принципа превентивности.

Подготовка педагогов к организации и проведению своевременных профилактических событийных мероприятий по предупреждению нарушений правил дорожного движения среди детей и молодежи в значительной мере может повлиять на снижение показателей аварийности по стране, позволит достичь стратегических целей государственных национальных проектов.

Принцип интерактивности. Данный принцип сопряжен с возможностью вовлечения в образовательный процесс всех обучающихся. При этом в ходе обучения возникает возможность наблюдения и получения «обратной связи» от обучаемых, тем самым создается возможность коррекции программы обучения. Совместная деятельность в процессе обучения позволяет обогащать материал педагогическим опытом самих слушателей. При этом у обучаемых возникает ощущение индивидуального вклада в процессе происходящего обмена знаниями, идеями, способами деятельности и вариантами использования различных ресурсов, методик и междисциплинарных подходов в вопросах обучения детей дорожной грамотности. Следовательно, при подготовке педагогов к деятельности в области безопасного поведения детей на дорогах необходимо рассматривать возможности принципа интерактивности, позволяющего в значительной степени повысить эффективность процесса обучения.

Продуктивность. Одним из принципов, способствующих повышению эффективности образовательного процесса в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, является продуктивность.

В нашем исследовании данное понятие близко к интерпретации И.П. Подласого, который характеризует продуктивность в основном изменением (приращением) обученности, к которой относит «...умение учиться, потребность приобретать знания; навыки самообразования; активность; работоспособность; воспитанность; профессиональную ориентацию и подготовку к жизни» [68]. В исследовании О.Г. Чаминой отмечается, что целью продуктивного обучения является подготовка «...специалиста как субъекта социально-исторического и культурно-

созидательного процесса, умеющего не просто вписаться в окружающий мир, но и активно действовать в нем, приобретающего в процессе обучения опыт решения различных социальных и производственных проблем» [104]. Обучение детей безопасному поведению на дорогах будет эффективнее, если педагог может привлечь в образовательный процесс социальных партнеров, запланировать и реализовать именно продуктивное сотрудничество. В совместном исследовании Д.А. Антоновой и Е.В. Оспенниковой продуктивное обучение реализуется следующим образом: «объект продуктивной деятельности выбирается обучаемым самостоятельно и лежит в зоне его интересов, необходимость в знаниях и умениях возникает из опыта продуктивной деятельности, а приобретенные ЗУНы применяются (формируются, отрабатываются, совершенствуются) при создании продукта. В данном продукте отображаются в итоге образовательные достижения обучаемого. Чем шире спектр разрабатываемых обучаемым продуктов, выше уровень их сложности, тем богаче деятельностная основа для развития личности обучаемого» [3]. В нашем исследовании принцип продуктивности ярко прослеживается при реализации проектной деятельности в процессе подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Далее обратимся к содержательному компоненту модели. Опираясь на изученный опыт повышения квалификации педагогов, анализ имеющихся образовательных ресурсов, собственный опыт участия в региональных программах и проектах в сфере профилактической работы на основе взаимных консультаций с социальными партнерами, мы обратились к разработке программы повышения квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. «Программа соответствует требованиям программ для дополнительного профессионального образования взрослых. На Рисунке 2 представлена модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в процессе повышения квалификации.

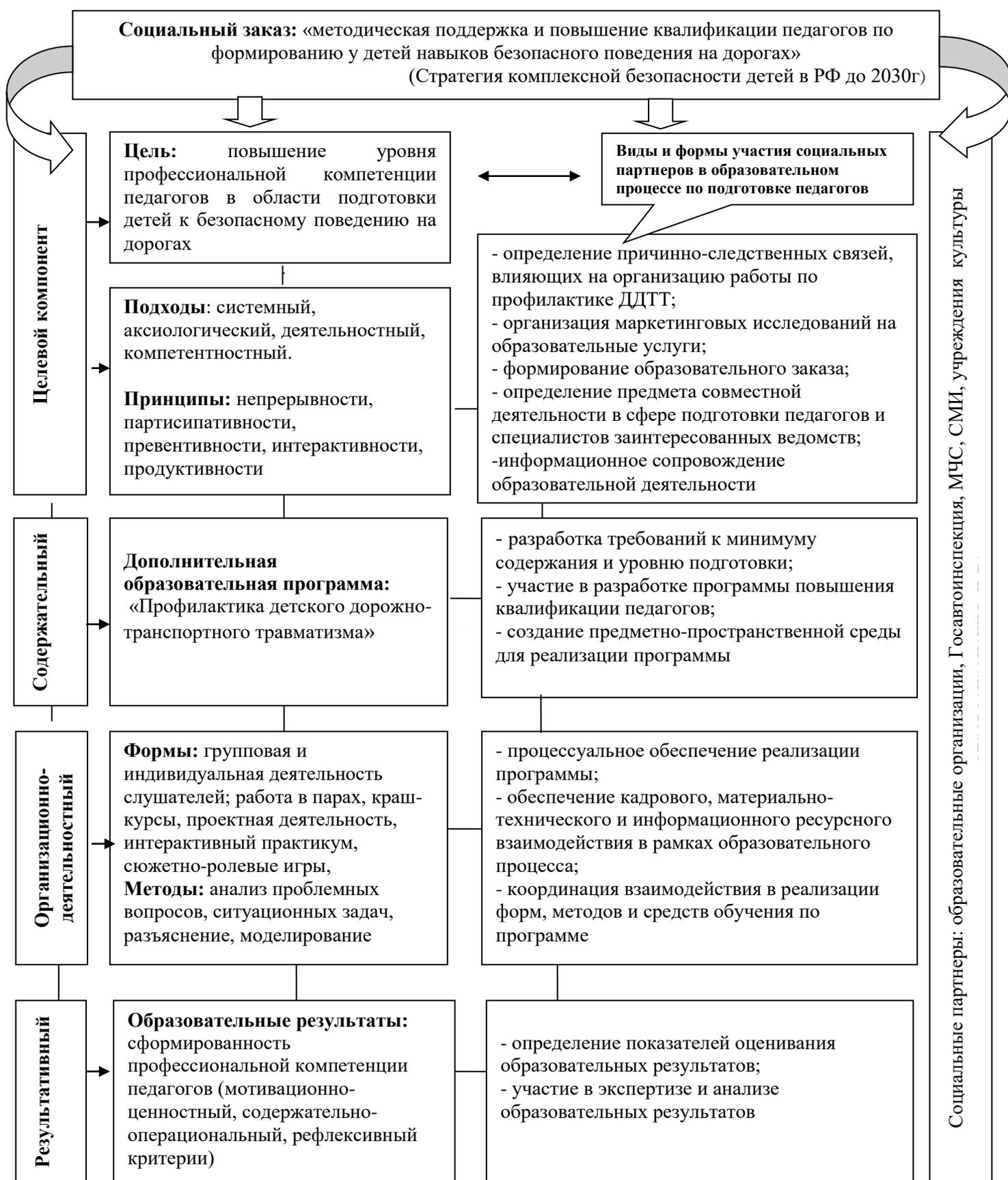


Рисунок 2 – Модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства

В результате успешной реализации программы ожидаются следующие социально-педагогические последствия: повышение эффективности образовательного процесса в области безопасного дорожного движения, а также изменение отношения педагогов к проблеме аварийности, которое будет способствовать сохранению жизни и здоровья всех участников дорожного движения; снижению количества ДТП с участием детей на территории города» [59]. Важным структурным элементом организационно-деятельностного компонента являются методы и формы работы, используемые в процессе реализации различных видов обучения. Основными методами работы с обучающимися педагогами выступают лекции, лекции-презентации, семинары-практикумы, интерактивные игры. Данные методы позволяют за достаточно короткий срок изложить большой объем информации, проработать полученную информацию, выполнить практические задания, содержащие элементы нового знания. Однако слабой стороной данных методов остается пассивность обучающихся, достаточно низкая обратная связь. Поэтому особое внимание необходимо уделить проектированию обратной связи и использованию интерактивного обучения.

Оценочно-результативный компонент предполагает изучение сформированности специальной профессиональной компетенции педагогов по обучению безопасному дорожному движению несовершеннолетних, а также прогнозируемый результат реализации представленной модели. Наличие специальных профессиональных компетенций у педагогов отражает конкретную сферу профессиональной деятельности. Учитывая, что в дополнительном профессиональном образовании существует требование формировать профессиональные компетенции, качественное изменение которых предполагается осуществить в процессе изменения (знания, умения, навыки и (или) опыт деятельности), – определим структурные составляющие компетенции на основе функций, представленных в параграфе 1.2, которые педагог должен выполнять в процессе обучения детей безопасному поведению

в окружающей среде. Соответствие функций критериям профессиональной компетенции представим в Таблице 5.

Таблица 5 – Соответствие функций критериям профессиональной компетенции педагогов в обучении детей безопасному поведению на дорогах

Функции	Критерий
мотивационная	Ценностно-мотивационный критерий
воспитательная	
обучающая	Содержательно-операциональный
организационная	
превентивная	
диагностическая	Оценочно-рефлексивный

Обозначенные функции определили выбор критериев и показателей профессиональной компетенции подготовки педагогов в области обучения детей безопасному дорожному движению.

Ценностно-мотивационный критерий предполагает:

- наличие у педагогов потребности транслировать ценности жизни и здоровья детей в профессиональной деятельности;
- наличие мотивации осуществлять обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах;
- стремление выявлять проблемы при организации профилактической работы и вовлекать социальных партнеров в их преодоление;
- намерение создавать в общеобразовательной организации эмоционально-комфортную среду обеспечения безопасности жизнедеятельности.

Содержательно-операциональный критерий предполагает наличие знаний:

- нормативных документов в области реализации стратегических задач государственной политики страны, а также требований

федеральных законов и федеральных государственных образовательных стандартов, отражающих деятельность образовательных организаций по обучению детей безопасному поведению на дорогах;

- профессиональной терминологии в области ПДД;
- возрастных особенностей детей и требований к образовательным результатам в области ПДД;
- принципов, подходов и требований к разработке программ внеурочной деятельности в области ПДД на основе использования ресурсов социальных партнеров;

умений:

- разрабатывать формы и методы работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- использовать в процессе обучения общешкольный паспорт дорожной безопасности;
- организовать деятельность отряда ЮИД;
- использовать в работе по обучению детей безопасному поведению на дорогах интерактивные доски, панели, уголки безопасности;
- координировать процесс привлечения социальных партнеров и родительской общественности к обучению детей безопасному поведению на дорогах;
- использовать ресурсы социальных партнеров: автоплощадки, автогородки – для отработки детьми практических навыков основ дорожной безопасности;
- разрабатывать совместно с социальными партнерами пешеходные экскурсии и профилактические акции для пешеходов и велосипедистов;
- проводить занятия по популяризации и изготовлению световозвращающих элементов;
- разрабатывать и реализовывать совместно с социальными партнерами (Госавтоинспекция, представители здравоохранения и МЧС)

программы и проекты превентивной направленности, ориентированные на воспитание обучающихся, позитивное воздействие на социальное окружение в области безопасного поведения на дорогах;

– разрабатывать с учетом возраста обучающихся ситуационные задачи и кейсы по закреплению и обобщению тематических знаний.

Рефлексивный критерий подразумевает наличие у педагогов знаний в области проведения мониторинга результатов образовательной деятельности, способов самоанализа и самооценки ее организации в детском коллективе.

Стадия конструирования в проектировании педагогических систем заключается в определении способов и средств реализации выбранной модели с учетом имеющихся условий. В словаре С.И. Ожегова «условие» понимается как «обстоятельство, от которого что-нибудь зависит; правила, установленные в какой-нибудь области жизни, деятельности; обстановка, в которой что-нибудь происходит» [54]. Основным условием реализации спроектированной модели является социальное партнерство. Педагог должен обладать устойчивым убеждением и мотивацией в необходимости изучения основ дорожной безопасности ради сохранения жизни, осознавать цель своей деятельности в рамках сотрудничества с социальными партнерами. Желание педагога повлиять на проблемы аварийности пробуждает интерес к восполнению теоретических знаний в области правил дорожного движения. «В рамках социального партнерства происходит повышение уровня знаний и навыков через регулярное общение с компетентными в области дорожного движения специалистами. Кроме этого, данное условие способствует профессиональному развитию педагогов, отношению к обучению, развитию и самосовершенствованию» [63].

Заключительная «стадия педагогического проектирования – «стадия технологической подготовки», которая в нашем исследовании осуществляется посредством подготовки рабочих материалов: программы повышения квалификации педагогов, методических разработок, а также подготовки

дидактического обеспечения, необходимого для реализации спроектированной педагогической системы» [50].

Таким образом, «проектирование процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства представляет собой последовательно сменяющие друг друга стадии: концептуальную, стадию моделирования, конструирования системы и технологической подготовки» [50].

Методологическую основу проектирования составляют «положения системного, аксиологического, компетентностного и деятельностного подходов, в контексте которых рассматривается содержательный аспект процесса: принципы, условия, методы и формы работы, обеспечивающие подготовку педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства в процессе дополнительного профессионального образования.

Спроектированная модель процесса подготовки педагогов представляет собой систему взаимодополняющих компонентов: целевого, содержательного, организационно-деятельностного, оценочно-рефлексивного, последовательная реализация которых обеспечивает эффективность процесса обучения детей безопасному поведению на дорогах и достижение государственных стратегических задач в данной области.

Выводы по первой главе

Исследование состояния проблемы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах позволяет сделать следующие выводы.

Проблема обучения детей безопасному поведению на дорогах является актуальной в теории и практике профессионального образования. Систематизация теоретических работ в рассматриваемой области позволила констатировать факт, что импульсом к активизации исследований выступают нормативно-правовые акты, обуславливающие государственный заказ. При этом необходимо отметить, что авторами в основном описаны принципы,

подходы и методические разработки, направленные на обучение детей или студентов навыкам безопасного поведения. Именно процесс подготовки самих педагогических работников рассматривался исследователями в узком смысле или указывался как условие или существующий недостаток. Одним из эффективных способов достижения государственных стратегических целей возможно определить консолидацию усилий заинтересованных ведомств в вопросах подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе повышения квалификации. Основываясь на рассмотренных понятиях, термин «система повышения квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах» нами понимается как целенаправленный процесс, ориентированный на регулярное совершенствование педагогических навыков, сопряженных с инновационными, интерактивными практиками, способствующими непрерывному самообразованию педагога с целью улучшения качества образовательного процесса, отвечающего стратегическим задачам государства.

Сравнительный анализ отечественных и зарубежных исследований подтвердил эффективность развития социального партнерства в образовании. Основываясь на рассмотренных интерпретациях понятия «социальное партнерство», можно сделать вывод, что социальные партнеры в большинстве исследований выступают в качестве единиц (субъектов) взаимодействия образования, а социальное партнерство может осуществляться в разных сферах образовательной деятельности. Термин «социальное партнерство в образовании» исследователями трактуется как форма, механизм, средство, технология, педагогический процесс, тип взаимодействия, при этом существуют объединяющие понятие признаки: взаимодействие для достижения конкретной цели с учетом интересов сотрудничества. В данном исследовании социальные партнеры рассматриваются в качестве единиц (субъектов) взаимодействия образования, а их сотрудничество может осуществляться в разных сферах образовательной деятельности.

Отечественный опыт практического внедрения социального партнерства в сфере организации обучения детей культуре безопасного поведения на дорогах позволил сделать вывод, что это зарождающаяся реальная практика, реализующаяся в некоторых регионах нашей страны, которую пытаются осмыслить современные исследователи. Развитие социального партнерства в области обучения детей безопасному поведению на дорогах требует расширения профессиональных знаний и компетенций педагогов по реализации этой работы в образовательных организациях.

Сравнительный анализ результатов фундаментальных исследований подтвердил необходимость использования ряда теоретических подходов при проектировании процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Проектирование процесса осуществляется на основе концептуальных положений системного, аксиологического, компетентностного и деятельностного подходов, которые позволяют обеспечить осмысление и познание модели как элемента педагогической системы, а также в контексте которых рассматривается содержательный аспект процесса: принципы, методы и формы работы, обеспечивающие подготовку педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства в процессе дополнительного профессионального образования.

В основу процесса проектирования педагогической системы заложены стадии: концептуальная, стадия моделирования, конструирования и технологической подготовки, обеспечивающие логику построения модели. Спроектированная модель дополнительного профессионального образования педагогов включает:

- целевой (представленный целями социального заказа государства, направленными на методическую поддержку и повышение квалификации педагогов по формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах);
- содержательный (отражающий взаимодействие социальных

партнеров при разработке программы и создании пространственной среды для ее реализации, позволяющей обеспечить процесс формирования культуры безопасного поведения детей на дорогах);

– организационно-деятельностный (отражающий формы и методы работы с педагогами, способствуя расширению их функционала);

– и оценочно-результативный (включающий уровни сформированности специальной профессиональной компетенции педагогов) компоненты.

Эффективность реализации модели обеспечивается принципами: непрерывности, партисипативности, превентивности, интерактивности и продуктивности.

Выводы, полученные в ходе теоретического исследования, требуют опытно-экспериментальной проверки, результаты которой будут освещены во второй главе диссертационного исследования.

Глава 2 Организация опытно-экспериментальной работы по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства

2.1 Цель, задачи и организация опытно-экспериментальной работы

Теоретическое изучение проблемы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах обозначило необходимость определения цели, задачи, содержания, оценки сформированности компетенции педагогов для реализации своих функций в рамках этой деятельности, а также потребность поиска диагностического инструментария для экспериментальной проверки эффективности программы дополнительного профессионального образования, позволяющей расширить составляющие компетенций педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Цель опытно-экспериментальной работы заключается в конструировании и внедрении модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе повышения квалификации.

Задачами опытно-экспериментальной работы являются:

- отбор оценочных инструментов для диагностики уровня сформированности специальной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах;
- планирование содержания образовательной программы, включающей теоретические и практические модули, направленные на развитие ключевых составляющих профессиональной компетенции, необходимой педагогам для эффективного обучения детей безопасному поведению на дорогах;
- оценка эффективности разработанной программы.

В современных научных исследованиях существует множество понятий термина «эксперимент». В «Новой философской энциклопедии» данное

понятие трактуется как «опыт (от лат. experimentum – проба, опыт) или род опыта, имеющего познавательный, целенаправленно исследовательский, методический характер, который проводится в специально заданных, воспроизводимых условиях путем их контролируемого изменения» [49]. В психолого-педагогической терминологии понятие «эксперимент» рассматривается исследователями как один из ведущих методов познания. Так, по мнению В.И. Загвязинского, «эксперимент служит проверке гипотезы, уточнению отдельных выводов теории (эмпирически проверяемых следствий), установлению и уточнению фактов» [23]. В.С. Лазарев под «экспериментом» понимает «...общенаучный метод познания, при помощи которого в контролируемых и управляемых условиях исследуются явления действительности» [39]. Развернутое определение представлено в совместной работе А.С. Сиденко и В.С. Хмелевой, которые считают, что «эксперимент – это исследовательская деятельность, предназначенная для проверки выдвинутой гипотезы, разворачиваемая в естественных или искусственно созданных контролируемых и управляемых условиях, результатом которой является новое знание, включающее в себя выделение существенных факторов, влияющих на результаты педагогической деятельности» [84].

Таким образом, в результате исследования предполагается получить обоснованные данные о повышении уровня профессиональной компетенции педагогов по обучению детей безопасному поведению на дорогах, а также разработать рекомендации для совершенствования программ подготовки педагогов в данной области.

Экспериментальное исследование проводилось в три этапа: констатирующий, формирующий и контрольный. На каждом этапе определялись самостоятельные задачи, содержание и результаты, выполнение которых способствовало достижению поставленной цели исследования, данные параметры представлены в Таблице 6. Эта структура позволила организовать опытно-экспериментальную работу эффективно, обеспечивая наилучшие результаты в подготовке педагогов.

Таблица 6 – Организация опытно-экспериментальной работы по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах

Этапы	Задачи эксперимента	Содержание экспериментальной работы
констатирующий	<ul style="list-style-type: none"> - определение целей, задач, базы, этапов, условий организации эксперимента; - выделение критериев и показателей уровня сформированности компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; - подбор диагностических методик эксперимента; - выявление исходного уровня компетенции педагогов 	<ul style="list-style-type: none"> - разработка и утверждение критериев оценивания компетенции педагогов по обучению детей безопасному поведению на дорогах (знания, умения, навыки); - установление показателей, по которым будет проводиться оценка; - подбор диагностических инструментов (анкеты, тесты, наблюдения); - определение наиболее эффективных методов диагностики уровня сформированности компетенции; - сбор и анализ данных для определения первоначального уровня сформированности исследуемой компетенции
формирующий	<ul style="list-style-type: none"> - экспериментальная проверка методик и приемов обучения; - разработка и коррекция обучающей программы; - внедрение новых подходов в образовательный процесс 	<ul style="list-style-type: none"> - создание программы повышения квалификации, ориентированной на обучение безопасному поведению на дорогах детей разных возрастных групп; - апробация программы в процессе обучения педагогов образовательных организаций; - промежуточный срез; - внесение изменений в программу на основе полученных данных
контрольный	<ul style="list-style-type: none"> - анализ и обобщение результатов экспериментальной работы; - оценка эффективности экспериментальных методов подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах; - подготовка рекомендаций и методических материалов для педагогов 	<ul style="list-style-type: none"> - сравнительный анализ данных, полученных до и после внедрения программы обучения; - оценка динамики уровня подготовки педагогов; - систематизация и представление результатов эксперимента в форме отчетов и публикаций; - подготовка материалов для обсуждения на семинарах и конференциях; - составление рекомендаций по вопросам подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах; - создание методических пособий на основе экспериментального опыта

Подборка инструментария для организации диагностического исследования потребовала выделения критериев и показателей уровня

сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Определяя критерии и показатели в нашем исследовании, мы опирались на фундаментальные работы В.А. Беликова, Л.С. Выготского, С.Л. Рубинштейна, В.А. Слостенина, которые выделили уровни овладения человеком деятельностью. Анализируя различные точки зрения перечисленных ученых, мы использовали следующие определения: «критерии – это качества, свойства, признаки изучаемого объекта, которые позволяют судить о его состоянии, уровне развития и функционирования»; показатели – это «количественные или качественные характеристики сформированности каждого качества, свойства, признака изучаемого объекта, другими словами, мера сформированности того или иного критерия» [8, 17, 79, 87].

Эффективность опытно-экспериментальной работы в педагогических исследованиях доказывается «качественными изменениями продвижения личности на более высокий уровень овладения деятельностью. Данный подход является наиболее показательным с точки зрения динамики сформированности профессиональной компетенции педагогов по обучению детей безопасному поведению на дорогах и перехода от одного уровня к другому, отличающемуся более стойкими и выраженными характеристиками. Механизм оценки сформированности компетенции педагогов для реализации этой деятельности апробировался в ходе констатирующего эксперимента и использовался на формирующем этапе» [60].

Теоретический анализ психолого-педагогических исследований в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах, изложенный в первой главе, позволил выделить в структуре подготовки педагогов критерии и показатели их сформированности, а также подобрать для их диагностики соответствующие методики (Таблица 7).

Таблица 7 – Диагностическая карта исследования

Критерии	Показатели	Методики
<p>Ценностно-мотивационный</p>	<ul style="list-style-type: none"> - осознает ценности здоровья и безопасности жизнедеятельности для обучающихся при создании профилактической среды в образовательной организации; - осознает значимость знаний в области безопасности дорожного движения и проявляет заинтересованность в организации обучения детей безопасному поведению на дорогах; - проявляет позитивную мотивацию к сотрудничеству с социальными партнерами в образовательном процессе; - стремится к саморазвитию, самосовершенствованию в этой области 	<p>Методика 1. «Изучение мотивации профессиональной деятельности к обучению детей безопасному поведению на дорогах» (модифицированная методика К. Замфир, А. А. Реана)</p> <p>Методика 2. «Мотивационное интервью» (модифицированная методика А.А. Карелина)</p> <p>Методика 3. Мотивационная готовность педагогов к непрерывному профессиональному развитию (модифицированная методика А.В. Темняткиной)</p>
<p>Содержательно-операциональный</p>	<ul style="list-style-type: none"> - владеет знаниями о современном опыте обучения детей безопасному поведению на дорогах; - знает нормативные документы в области создания безопасной среды в образовательной организации; - владеет основными понятиями и терминами в области ПДД, необходимыми для организации образовательного процесса; - владеет методическими знаниями для организации обучения в области безопасного поведения на дорогах; - умеет вовлечь социальных партнеров в профилактическую деятельность образовательной организации и организовать межведомственное взаимодействие 	<p>Методика 4 . Кейс-измеритель (модифицированная методика Д.А. Писаренко)</p>

Продолжение Таблицы 7

Критерии	Показатели	Методики
Рефлексивный	-умеет проводить анализ эффективности повышения квалификации в области безопасного поведения на дорогах; - умеет осуществить анализ знаний, умений обучающихся, готовность применять их в качестве участников дорожного движения; -умеет определить траекторию саморазвития в данной области педагогической деятельности	Методика 5. Самоанализ

При изучении сформированности компонентов подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах использовались «различные диагностические методы в виде тестовых заданий, опросников, интервью, кейс-измерителей, а также проведения самоанализа педагогами определенных показателей своей деятельности. Использование перечисленных методик позволило определить индивидуальные особенности и личностные качества педагогов, оценить их мотивы, ценностные ориентиры, отношение к освоению и внедрению новых форм работы в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах, способность к саморазвитию в этой профессиональной деятельности; сравнить их с определенными шкалами, характеризующими степень выраженности, и соотнести с определенными уровнями сформированности, предполагающими качественную характеристику проявления исследуемых компетенций» [59].

Изучение сформированности ценностно-мотивационного компонента подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах осуществлялось с использованием диагностических методик, направленных на выявление различных сторон мотивации педагогов: желания повышать профессиональный уровень подготовки в области обучения детей дорожной безопасности, готовности к непрерывному развитию в этой области – и обзор

самоанализа прогнозируемой планки возможностей профессиональной мотивации к взаимодействию с социальными партнерами.

Для определения уровня мотивации педагогов использовалась диагностическая методика «Изучение мотивации профессиональной деятельности к обучению детей безопасному поведению на дорогах» (модифицированная методика К. Замфир и А. Реана). В основу методики положена концепция о внутренней и внешней мотивации. Анализируемая диагностика раскрывает важность внутренних и внешних мотиваторов в контексте эмоциональной устойчивости, которую можно рассмотреть с нескольких позиций. Во-первых, внутренняя мотивация педагога действует, исходя из внутреннего стремления к самосовершенствованию, саморазвитию или реализации своих интересов, это позволяет сделать более стабильным эмоциональный фон. Такие мотивы делают деятельность более значимой и приносят удовлетворение, что способствует повышению эффективности деятельности в области обучения детей основам дорожной безопасности. Во-вторых, внешняя мотивация, связанная с действиями педагога, обусловленными страхом перед последствиями, критикой или желанием избежать плохой репутации, что может приводить к повышенному уровню тревожности и эмоциональному напряжению. В таких условиях педагог может действовать не из желания, а из необходимости, что в дальнейшем снижает эффективность процесса обучения детей. В-третьих, баланс мотивов между внутренним и внешним, когда внешние факторы могут служить поддержкой, но они не должны доминировать. Идеально, когда внешние стимулы подчеркивают ценность внутренней мотивации и помогают педагогу достигать своих целей в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах. В-четвертых, эмоциональная стабильность, связанная с уровнем осознанности и самопринятия. Когда педагог понимает свои мотивы и может адекватно оценивать свои достижения и неудачи, он менее подвержен эмоциональным колебаниям.

Таким образом, при интерпретации мотивационного критерия у педагогов учитывалось несколько ключевых аспектов. Каждая личность уникальна, и мотивации могут проявляться по-разному в зависимости от индивидуального опыта, ценностей и целей. Проведение индивидуального анализа помогло лучше понять мотивационные структуры педагогов в желании осуществлять обучение детей безопасному поведению на дорогах. Для более точного анализа мотиваций использовался комбинированный подход, что позволило исследовать не только количественные, но и качественные показатели мотивации. Понимание мотивационного комплекса способствовало разработке стратегий личностного роста, образовательных программ и карьерного планирования, что актуализирует использование полученных данных в практических целях. Приведенные аспекты позволили глубже понять мотивационный комплекс личности педагога и его влияние на поведение и стремление к реализации деятельности по обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Идеи А.Н. Леонтьева позволяют установить корреляцию между целью и мотивом: «В отличие от целей, которые всегда являются сознательными, мотивы зачастую актуально не сознаются субъектом. Когда мы совершаем действия – внешние, практические, речевые или мыслительные, – мы обычно не отдаем себе отчета в мотивах, которые их побуждают». Эта позиция акцентирует внимание на более детальном рассмотрении соотношения целеполагания и мотивации в ответах педагогов [42].

В данном исследовании применялся метод интервьюирования. Главное отличие интервьюирования от анкетирования заключается в развернутости ответов респондентов, отсутствии односложных или альтернативных вариантов и возможности формулировать позицию, описывать и уточнять детали. Раскрытие через интервью внутреннего мира позволяет анализировать собственные успехи и неудачи, цели и пути их достижения, а также прогнозировать вероятные результаты. Педагогическое интервьюирование включает блок вопросов по мотивации, самооценке и целеполаганию.

Вопросы задавались в начале курса и по окончании. Процесс интервью начинался с просмотра видеоролика, содержащего сюжеты о дорожно-транспортных происшествиях с участием несовершеннолетних. Затем предлагалось обсудить отраженные в вопросах темы. Интерпретация результатов позволила определить наличие механизмов постановки и осознания значимости целей и мотивов у педагогов, что привело к дифференцированию уровней мотивации через самооценку и самоанализ.

Следующим инструментом в исследовании мотивации педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах применялась модифицированная методика О.В. Темняткиной. Авторская методика отражает показатели различных типов мотивации: эмоционально-психологической, внешней, социальной, аналитической, творческой и мотивации самосовершенствования в контексте повышения квалификации педагогов. Уникальностью методики является экспертная оценка, однако в нашем исследовании педагоги самостоятельно оценивали модифицированные показатели. Принцип анализа заключается в следующем: совпадение оценок развития субъектных и профессиональных качеств свидетельствует о правильном формировании соответствующего компонента деятельности, а также «гармоничном развитии личности педагога в профессиональной сфере. Разрыв в оценках, выражающийся в более высокой оценке личностных (субъектных) качеств по сравнению с профессиональными компетенциями, указывает на наличие потенциала в развитии педагога как личности и профессионала в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах» [92].

Изучение сформированности содержательно-операционального компонента осуществлялось с помощью использования кейс-измерителя (от англ. case – случай, ситуация) как «метода активного проблемно-ситуационного анализа, основанного на обучении путём решения конкретных ситуаций» [67]. За основу был взят опыт разработки кейс-измерителя автора Д.А. Писаренко.

В профессиональной подготовке педагогов кейс-измеритель служит для контроля и оценки компетенций, способности к творческой деятельности и определения путей дальнейшего профессионального развития. Эффективность применения кейс-измерителей в образовательном процессе подтверждена исследованиями.

В нашем исследовании практическое использование кейс-измерителя позволило создать образовательные ситуации, максимально приближенные к реальной профессиональной среде. Представленный для анализа случай отражает реальную жизненную ситуацию, требующую выявления проблемы, поиска и принятия оптимального решения. «Важной особенностью является отсутствие однозначных, заранее определённых решений, что побуждает педагогов творчески подходить к поиску истины, анализировать разнообразные ситуации и актуализировать определённый комплекс знаний для решения проблемы» [67]. Очевидно, что кейс способствует оцениванию уровня сформированности компетенций у педагогов и может использоваться как измеритель в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах. При составлении кейсов учитывались такие критерии, как наличие знаний, умение применять на практике методический материал, а также организовывать процесс обучения детей безопасному поведению на дорогах с привлечением социальных партнеров. Такой подход способствует формированию аналитических навыков, критического мышления и способности к принятию решений в современных условиях. Кейс-измеритель предоставляет возможность не только оценивать компетенции педагога, но и способствовать их развитию через рефлексивную деятельность и самоанализ.

Кейс-методы повышают мотивацию за счет вовлеченности в решение реальных задач, делают процесс обучения более осмысленным и значимым. Педагоги, работающие с кейс-измерителями, отмечают улучшение понимания учебного материала, повышение уровня самостоятельности и ответственности. Кроме этого, данный метод позволяет учитывать индивидуальные особенности, адаптируя задачи соответственно уровню подготовки и

интересам. Таким образом, кейс-измеритель представляет собой инструмент не только для оценивания, но и для развития профессиональных компетенций педагогов. Его использование в системе повышения квалификации профессионального образования способствует подготовке специалистов, обладающих необходимыми навыками для успешной профессиональной деятельности, способных к креативному и критическому мышлению, что особенно важно в настоящих условиях.

Изучение сформированности рефлексивного компонента осуществлялось с помощью методики самоанализа на основе ментальных карт. Использование методики ментальных карт в процессе самоанализа педагогической деятельности позволяет педагогу структурировать и систематизировать свои мысли, выявить основные направления для самосовершенствования и определить конкретные шаги для достижения поставленных целей. Особенно это актуально в области обучения детей безопасному поведению, где важно не только передавать знания, но и формировать у учащихся стойкие навыки безопасного поведения. Ментальные карты способствовали более глубокому самоанализу профессиональной деятельности путем разбора причинно-следственных связей и выстраивания логических цепочек. Педагог анализировал результаты своего обучения, предлагал свои методические подходы к решению ситуаций, определял причины неудач и способы их преодоления. Таким образом, ментальные карты помогают педагогам не только критически оценивать свое обучение по программе повышения квалификации, но и находить эффективные способы для своего развития.

Важно отметить, что использование ментальных карт в самоанализе педагогической деятельности способствует развитию рефлексивного компонента мышления у педагогов, что является необходимым условием для их профессионального роста. Они помогают педагогу более осознанно подходить к выбору своих профессиональных приоритетов, строить стратегию саморазвития и непрерывного профессионального совершенствования. Кроме

того, ментальные карты являются средством для организации коллективного самоанализа и обмена опытом с коллегами. Педагоги могут создавать совместные карты, обсуждать на их основе сложные темы и делиться успешными методиками. Это способствует формированию профессионального сообщества учителей, направленного на повышение уровня безопасности в учебных учреждениях. Коллективный самоанализ с использованием ментальных карт расширяет границы педагогического мышления и позволяет интегрировать лучшие практики в ежедневную педагогическую деятельность.

Таким образом, методика ментальных карт не ограничивается исключительно процессом самоанализа, но также служит мощным инструментом для вдохновения и активизации педагогической креативности. Визуализируя свои идеи и планы, педагог получает возможность более четко представить конечный результат своих педагогических усилий, что повышает мотивацию и придает уверенность в достижении поставленных целей. Таким образом, ментальные карты становятся неотъемлемой частью педагогической практики, направленной на совершенствование образовательного процесса и повышение уровня подготовки педагогов в вопросах обучения дорожной безопасности.

При определении уровня сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах использовался метод количественной обработки результатов диагностики, который позволяет определить количественный показатель.

Перевод показателей высокого, среднего и низкого уровня сформированности каждого из компонентов подготовки педагогов осуществлялся путем присвоения каждому из уровней определенных баллов (высокий – 5-9 баллов; средний – 3-4 балла; низкий – 1-2 балла) и соотношением суммарного количества набранных баллов по каждому из компонентов (эмоционально-мотивационный, содержательно-операциональный и рефлексивный) (Таблица 8).

Таблица 8 – Характеристика уровней сформированности показателей подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах

Критерии	Показатели сформированности		
	Высокий уровень (5-9 баллов)	Средний уровень (3-4 балла)	Низкий уровень (1-2 балла)
Ценностно-мотивационный	<p>проявляет внутренние мотивы, связанные с осознанием ценности безопасной жизнедеятельности, с личной потребностью к обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах; демонстрирует позитивную мотивацию к сотрудничеству с социальными партнерами в образовательном процессе</p>	<p>проявляет положительные мотивы к организации образовательного процесса в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, связанные с различными видами материального и морального поощрения; ограничивается самостоятельной деятельностью при организации образовательного процесса</p>	<p>проявляет внешние мотивы, связанные с контролем со стороны администрации обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах; не стремится к коммуникации и организации деятельности в вопросах обучения правилам дорожного движения; проявляет негативное отношение к деятельности по обучению детей дорожной безопасности, считая это обязанностью родителей</p>
Содержательно-операционный	<p>владеет специальной терминологией, понятиями и базовыми психолого-педагогическими знаниями в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; умеет организовать систематическое сотрудничество с социальными партнерами в образовательных целях; владеет методическими знаниями и умениями, позволяющими организовать превентивную работу с обучающимися</p>	<p>владеет специальной терминологией, понятиями и базовыми психолого-педагогическими знаниями в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; организует разовые встречи и участие социальных партнеров в проведении внеурочных занятий; использует традиционные формы и методы организации профилактической работы</p>	<p>владеет необходимыми знаниями для организации занятий в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; привлекает социальных партнеров к проведению отдельных мероприятий в рамках календарного плана работы школы; не проявляет инициативы и творчества в организации образовательного процесса в области профилактической работы</p>

Продолжение Таблицы 8

Критери и	Показатели сформированности		
	Высокий уровень (5-9 баллов)	Средний уровень (3-4 балла)	Низкий уровень (1-2 балла)
Рефлексивный	умеет осуществить анализ эффективности повышения квалификации в области безопасного поведения на дорогах; умеет осуществить анализ знаний, умений обучающихся, готовность принимать их в качестве участников дорожного движения; умеет определить траекторию саморазвития в данной области педагогической деятельности	умеет осуществить анализ эффективности повышения квалификации в области безопасного поведения на дорогах; анализирует знания, умения обучающихся, но не принимает их в качестве участников дорожного движения; заинтересован в определении траектории саморазвития в данной области педагогической деятельности	умеет осуществить анализ эффективности повышения квалификации в области безопасного поведения на дорогах; не осуществляет анализ знаний и умений обучающихся, так как не готов принимать их в качестве участников дорожного движения; не заинтересован в определении траектории саморазвития в данной области педагогической деятельности

Отобранные критерии, показатели, методики, используемые в процессе опытно-экспериментальной работы, предоставляют эффективный инструмент для оценки педагогической компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, так как они позволяют не только выявить сильные и слабые стороны педагогов, но и разработать программу профессионального роста и саморазвития в названной области.

Методика подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства описана в параграфе 2.2, анализ и интерпретация полученных результатов представлены в параграфе 2.3 данного исследования.

2.2 Реализация модульной программы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства

Для реализации модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в процессе повышения квалификации необходимо было разработать программу этой подготовки и методику формирования специальной профессиональной компетенции педагогов в области дорожного движения.

В рамках опытно-экспериментальной работы «совместно с институтом дополнительного образования «Жигулевская долина» Тольяттинского государственного университета разработана программа повышения квалификации педагогов «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», общим объемом 72 часа. Основной целью программы является подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Социальное партнерство при реализации программы является одним из ведущих факторов. Государственный заказ, представленный в виде требований ФГОС, определяет цели и задачи программы по формированию культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах, которые определены государственной политикой в образовательной сфере и экономическим потенциалом нашей страны» [60]. Социальный заказ выражает ожидание общества от системы образования и направлен на сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения в результате формирования культуры безопасного поведения на дорогах.

Программа «соответствует требованиям программ для дополнительного профессионального образования взрослых. Обратимся к первому компоненту Программы, в основе которого лежат концептуальные подходы. Ценностно-целевой компонент Программы основывается на системном, деятельностном, компетентностном и аксиологическом подходах» [59]. При разработке Программы учитывались следующие дидактические принципы:

непрерывности, партисипативности, превентивности, интерактивности и продуктивности. Подходы и принципы подробно описаны в параграфе 1.3.

Содержательный компонент «определяет внутреннюю составляющую программы повышения квалификации педагогов «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» [59], которая «расширяет кругозор педагогов в обучении безопасному дорожному движению и раскрывает возможности привлечения социальных партнеров для организации образовательного процесса. Программой предусмотрены различные варианты социального взаимодействия в зависимости от тематической направленности и необходимого подбора дидактических средств. Организационно-деятельностный компонент содержит формы, методы обучения педагогов. В настоящее время наиболее эффективными способами работы с педагогами являются интерактивные занятия» [60], которые обеспечивают овладение базовым уровнем знаний в области изучения ПДД и методическими умениями по реализации этих знаний в соответствии с возрастными психофизиологическими особенностями детей. «Педагоги в рамках курса проходят ряд ситуативных игр в групповом и индивидуальном формате, знакомясь с возможными вариантами сценариев, готовыми к применению. Для закрепления теоретического материала и применения знаний на практике происходит пополнение методической копилки педагогов. В ней появляются сюжетно-ролевые игры, метод анализа ситуаций, формы работы с социальными партнерами (квесты и мастер-классы, интегративные уроки, деловые игры, беседы)» [60].

Оценочно-результативный компонент «предполагает изучение сформированности специальной профессиональной компетенции педагогов по обучению безопасному дорожному движению несовершеннолетних» [59], а также прогнозируемого результата ее реализации в педагогической деятельности. Вариативность программы позволяет адаптировать обучение под реальные условия и потребности педагогов. При выявлении пробелов существует возможность выбрать самые актуальные темы из разделов, что

способствует более глубокому усвоению знаний и формированию необходимых навыков. Особое внимание уделяется практическим занятиям, которые призваны обеспечить применение теоретических знаний в реальной педагогической деятельности, что значительно увеличивает эффективность обучения.

Каждый раздел включает в себя как индивидуальную работу, так и групповое взаимодействие, что способствует обмену опытом между участниками и позволяет создать коллективное обсуждение проблемных вопросов безопасности дорожного движения. Важной составляющей программы является внедрение современных технологий и «интерактивных методов обучения, это делает процесс более увлекательным и доступным для педагогов всех возрастов и уровней подготовки» [60].

Рефлексивный компонент предполагает оценку успешности программы, которая осуществляется не только на этапе завершения курса, но и в процессе реализации. Сбор данных через опросы, анкетирование, интервьюирование и решения кейсов позволяет корректировать содержание и формат разделов, реагируя на обратную связь слушателей. Это создает непрерывный цикл улучшения, в котором учитываются актуальные запросы и изменения в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

В процессе организации курсов повышения квалификации на констатирующем этапе эксперимента были выявлены существенные пробелы в сформированности профессиональной компетенции педагогов в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах, а именно:

- низкий уровень мотивации к реализации педагогической деятельности в области обучения детей основам безопасности на дорогах;
- недостаточный уровень теоретических знаний в области правил дорожного движения и нормативно-правовых документов, содержащих функции педагогов по обучению детей безопасному дорожному движению;

- недостаточное владение педагогов методикой организации профилактической работы с несовершеннолетними;
- отсутствие налаженного взаимодействия с социальными партнерами в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Опираясь на установленные проблемные вопросы в организации педагогической деятельности по обучению детей дорожной безопасности, мы составили программу учебного курса повышения квалификации педагогов, которая представлена 10 основными темами, включающими нормативно-правовые основы образовательной деятельности в области безопасности дорожного движения и особенности организации этой работы с детьми разных возрастов.

Содержание каждого раздела «предполагает теоретические и практические занятия, разнообразные формы самостоятельной и групповой работы педагогов, которые расширяют и углубляют знания в области правил дорожного движения и взаимодействия с социальными партнерами, развивают профессиональную компетентность педагога. Предлагаемый специализированный курс для педагогов по обучению детей безопасному поведению на дорогах включает следующие формы работы: лекции по ключевым проблемам курса» [59]; практические занятия, знакомство с потенциальными социальными партнерами, ситуативные игры; индивидуальное консультирование; мастер-классы, решение кейсов; работу по самообразованию (самостоятельное изучение); рефлексивные практики.

В процессе реализации программы обучение педагогов безопасному поведению детей на дорогах отличалось не только содержанием, включая научные аспекты и новизну, но и формой подачи, которая акцентировалась на интерактивности и проблемности. Это способствовало диалоговому профессиональному общению между участниками обучающей группы, преподавателем и приглашёнными социальными партнёрами.

Рассмотрим более подробно содержание обучения.

Первый раздел предполагает ознакомление педагогов с нормами законодательства, предусматривающего организацию педагогического процесса образовательной организации по обеспечению безопасности детей в «сфере дорожного движения в условиях реализации федеральных государственных образовательных стандартов. В рамках этого раздела проводятся лекции, на которых рассматриваются актуальные статистические данные по дорожно-транспортным происшествиям, а также основные аспекты законодательных норм, касающихся обучения безопасности детей на дорогах. Участники курса на начальном этапе анализируют видеосюжеты с мест дорожных происшествий, в которых получили травмы дети» [58], и вовлекаются в дискуссии, направленные на анализ причин аварий и разработку рекомендаций по их предотвращению. Просмотренные видеосюжеты способствуют повышению мотивации педагогов к обучению детей основам безопасности. Кроме этого, слушатели курса подробно разбирают такие документы, как Программа воспитания и профессиональный стандарт «Педагог», в которых предусмотрены функциональные обязанности педагогов по обучению детей безопасному поведению на дорогах. В ходе реализации программы педагоги расширяют функционал воспитательной деятельности, которая напрямую связана с профилактической работой по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних. Ввиду того, что «на территории региона чаще всего страдают дети-пешеходы вблизи образовательных организаций, педагогам предлагается тщательное изучение технологий разработки паспортов безопасности образовательной организации и методик разработки маршрутов «Дом-Школа-Дом»» [61].

В рамках программы педагогам предоставляется перечень типовых документов, содержание которых способствует грамотному планированию организации деятельности по обучению детей безопасному поведению на дорогах в образовательных учреждениях. Педагоги в процессе обучения составляют планы профилактической работы по организации безопасного

поведения обучающихся. Изучение федеральных, региональных и городских положений («Безопасное колесо», акция «Учись быть пешеходом», «Семья соблюдает ПДД», «На СИМ безопасно колесим» и т.д.) стимулирует педагогов к организации этой деятельности с детьми в образовательной организации. Кроме этого, низкий уровень знаний педагогов в вопросах организации групповых перевозок детей, выявленный на констатирующем этапе эксперимента, потребовал разъяснения требований законодательства в этой области. Одна из тем программы сосредоточена на особенностях обучения правилам безопасности детей-пешеходов и лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности. На констатирующем этапе эксперимента установлено, что большинство педагогов курса не имеет водительского удостоверения и их уровень знаний в области ПДД является недостаточным. Было принято решение сделать акцент на изучении правил дорожного движения. Ознакомление педагогов с типичными ошибками при обучении детей основам дорожной безопасности позволяет проводить анализ и прогнозировать результат поведения детей при неправильно сформированных знаниях и умениях. Кроме этого, педагогам в этом разделе предлагается разработать под руководством специалистов интерактивные занятия, позволяющие развивать внимание у обучающихся, так как залогом безопасности пешеходов всегда остается внимательность. Так, в процессе курса повышения квалификации педагоги участвуют в тренингах по развитию бокового зрения и учатся их организовывать (реакция на спонтанно падающий предмет) на основе методик «Исключи лишнее», «Анализ сюжета картины по установлению количества участников, времени года и близости населенного пункта» и других.

Особое внимание уделяется обучению навыкам управления средствами индивидуальной мобильности. Акцент при изучении направлен на приучение детей спешиваться на пешеходных переходах и использовать защитную амуницию. У многих педагогов возникают «затруднения в трактовке правил по управлению средствами индивидуальной мобильности, в связи с чем был

подготовлен ряд ситуационных задач, компенсирующих не только когнитивные пробелы, но и методические» [61]. Расширение знаний педагогов происходит через разбор ситуационных задач «Дорожные ловушки»: в подобные ситуации часто попадают дети с несформированными навыками дорожной безопасности.

При изучении темы «Безопасное поведение велосипедистов» педагоги отрабатывают знания на интерактивных досках, где происходит составление безопасного маршрута для велосипедистов разной возрастной категории. Изучение главы 24 Правил дорожного движения дало возможность участникам курса обсуждать техники управления велосипедом и проводить занятия с обучающимися, направленные на предотвращение нарушений, за которые предусмотрена ответственность.

В рамках темы рассматриваются дорожные происшествия, в которых получают травмы юные велосипедисты. Анализ таких ситуаций увеличивает мотивацию педагогов к предотвращению несчастных случаев, поскольку большинство из них происходит по неосторожности детей. «Во время практических занятий педагоги действуют в группах, разрабатывая и проигрывая обучающие занятия по заданным темам, учитывая различные возрастные категории учащихся. Для обогащения методической копилки участникам курса предлагаются практические занятия для работы с детьми в образовательных учреждениях» [59]. Педагогам предоставляется возможность ознакомиться с ресурсами социальных партнеров – площадкой автогородка «Лад-ландия». Варианты проведения занятий в сотрудничестве с представителями Центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и работниками полиции рассматриваются педагогами для организации в дальнейшем практических занятий по навыкам безопасного управления велосипедами.

Программа предусматривает обучение педагогов формам и методам работы образовательной организации с родителями по предупреждению дорожных происшествий с участием детей. Работа по обучению детей

правилам для пассажиров ведется обычно с дошкольного возраста. Поэтому акцент в этой теме направлен на повышение осознанного использования пассивных средств защиты в автомобиле. «Раздел насыщен сюжетно-ролевыми играми. В процессе игр на импровизированных автомобилях с ремнями безопасности педагоги закрепляют теоретический материал и приобретают для методической копилки готовые сценарии сюжетных игр с обучающимися разных возрастов» [61]. В образовательной организации обучение детей правилам для пассажиров ведется через взаимодействие с родителями. Так, одной из форм работы с родительской общественностью является «Родительский патруль». Это вариант совместного проведения рейдов по контролю за перевозками детей в автомобилях, за соблюдением юными пешеходами правил движения по дороге в школу и за использованием световозвращающих элементов в темное время суток, в которых принимают участие члены родительских комитетов, представители администрации школы и сотрудники Госавтоинспекции. Педагоги обмениваются опытом организации такой работы, приводят примеры сотрудничества и взаимодействия с родителями и ГИБДД. Необходимо отметить эффективное развитие взаимодействия с родителями в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах через родительские чаты интернет-мессенджеров. Подготовленные видеообращения авторитетных людей и видеоролики с социальной рекламой о соблюдении правил перевозки детей передаются педагогам для использования и размещения в родительских группах и на сайтах образовательных организаций.

Важной темой программы является изучение алгоритмов оказания первой доврачебной помощи. С этой целью в курсах повышения квалификации участвуют спасатели или медицинские работники. Внимание педагогов акцентируется на формировании у детей умения вызывать спасателей или медиков, поддерживать человека в сознании до прибытия специальных служб. Взаимодействию с социальными партнерами в процессе обучения детей в образовательной организации посвящена специальная тема.

Ситуационные игры помогают педагогам отработать навыки коммуникации для привлечения представителей заинтересованных ведомств к образовательному процессу. Педагоги рассматривают различные формы взаимодействия. Так, помимо спецслужб слушателям предлагается использовать ресурсы учреждений культуры для проведения театрализованных конкурсов и выставок рисунков по правилам дорожного движения. Для обучения детей правилам управления велосипедами изучается опыт приглашения спортсменов из велошкол и общественников, популяризирующих двухколесный транспорт. К обучению детей основам управления средствами индивидуальной мобильности предлагается привлекать специалистов каршеринговых компаний, которые не только обучают теоретическим основам, но и предупреждают о штрафных санкциях и ответственности в случаях дорожных происшествий по неосторожности несовершеннолетних. Для организации и проведения событийных мероприятий в области профилактической работы педагогам предлагается привлекать представителей средств массовой информации. Опыт проведения конкурсов на лучшую социальную рекламу позволяет сотрудничать с рекламными компаниями и общественными организациями. Во время курсов педагоги участвуют в мастер-классах по изготовлению световозвращающих элементов, к участию в которых могут быть привлечены представители родительской общественности, религиозных организаций и др. Кроме этого, в курсах участвуют студенты университета, которые предлагают педагогам использовать в работе инновационные игры, собранные в методический портфель «Дорога БЕЗопасности». По итогам рассматриваемого раздела у педагогов формируются представления о направлениях деятельности с различными социальными партнерами в городском образовательном пространстве. Выбор партнера зависит от проблематики изучаемой темы с детьми. При этом необходимо отметить, что педагоги по итогам обучения получают контакты для связи и дальнейшего сотрудничества в образовательном процессе.

Особое внимание в рамках программы уделяется междисциплинарной интеграции при обучении детей основам безопасного поведения на дорогах в урочное время. Так, представленные варианты заданий по математике, направленные на осознание зависимости тормозного пути от скорости движения, ситуационные задачи по обществознанию, анализ текста по русскому языку и стихотворений по чтению раскрывают возможности для педагогов к обучению детей правилам дорожного движения на уроках. Для практической отработки полученных знаний и навыков слушателям предлагается разработать фрагменты уроков по определенной теме и для конкретного возраста обучающихся. Работа в группах по обсуждению предложенных сценариев способствует обмену опытом и поиску инновационных практик для обучения детей безопасному поведению на уроках.

При обучении на курсах педагоги знакомятся с официальными ресурсами общественного движения, изучают типовое положение, планы и формы работы школьных отрядов юных инспекторов движения (ЮИД). Так, презентация деятельности отрядов ЮИД-движения в социальных сетях способствует привлечению внимания к проблемам безопасности других участников дорожного движения. При взаимодействии отрядов ЮИД с дошкольными образовательными организациями школьники могут примерить на себя новую роль, которая способствует формированию ответственности и самодисциплины. Слушателям курса предлагаются формы организации пешеходных экскурсий с участием юных инспекторов движения и патрулирования вблизи пешеходных переходов с привлечением социальных партнеров.

Закрепление полученных знаний и навыков в области развития специальной профессиональной компетенции педагогов осуществляется в процессе практической работы с кейсами и в ходе индивидуального консультирования. Акцент делается на диагностику уровня полученных в процессе курсов знаний детей в области дорожного движения и развитие

умений составлять подобные кейсы для обучающихся. Как показал опыт, педагоги активно, с интересом участвуют в «разработке кейсовых задач, наполняя их содержанием и новыми методическими приемами. Работа в малых группах создает атмосферу сотрудничества, педагоги могут делиться своим опытом и принимать идеи коллег. Основная роль модератора в процессе групповой работы заключается в косвенном руководстве работой группы: он не дает конкретных указаний и не принимает решений, а лишь организует и координирует деятельность слушателей. Использование модерации позволило вовлечь участников в процесс выявления, осмысления и анализа кейсов, поиска путей их разрешения, неформального осмысления и распространения опыта коллег, а также взаимного обучения на основе знаний и опыта участников» [61].

Таким образом, рефлексивные практики не только способствуют профессиональному росту педагогов, но и создают пространство для взаимного обучения, обмена опытом и распространения успешного опыта, что в итоге положительно сказывается на уровне подготовки детей к безопасному поведению на дорогах. Система обратной связи в процессе курса обеспечивает постоянную модификацию программы повышения квалификации и адаптацию содержания в зависимости от потребностей педагогов.

Обучение педагогов по программе «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» сопровождалось различными формами «текущего и итогового контроля. В процессе реализации каждого образовательного раздела педагоги были участниками дискуссий, групповых обсуждений, рефлексии своей деятельности и деятельности коллег (диагностика мотивации и ценностных установок педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах); привлекались к выполнению различных практических заданий: составлению маршрутов движения, разработке кейсов, интерактивных игр, поиску и решению проблемных ситуаций, совместной презентации созданного методического продукта и др. (текущая оценка сформированности содержательного и

организационно-деятельностного компонентов). Проведение тестов и опросников позволило изучить степень овладения знаниями о содержании, методике использования конкретных педагогических форм и методов работы по обучению детей безопасному поведению на дорогах (оценочно-рефлексивный компонент)» [59]. Анализ ситуативных заданий (самоанализ) позволил сделать вывод о том, что «разработанная программа способствовала формированию профессиональной компетенции педагогов, их знаний, умений в области освоения, разработки и использования современных педагогических методов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, повысила мотивационную готовность к освоению инноваций и профессиональному саморазвитию» [58].

Ориентированность «содержания, методов и форм обучения на формирование каждого из компонентов профессиональной компетенции позволила обеспечить высокую эффективность реализации программы:

- использование видеосюжетов с мест дорожных происшествий, лекций-презентаций, лекций-бесед, проблемных лекций способствовало формированию мотивационных установок педагогов, готовности к саморазвитию в области обучения детей безопасному поведению на дорогах;

- активное участие педагогов в интерактивных играх, импровизированных семинарах-практикумах, мастер-классах, педагогических дискуссиях, в решении ситуационных задач, создании кейсов, игр для интерактивной доски; участие в семинарах по обмену опытом работы, направленной на развитие социального партнерства; работа с интерактивными досками, схемами маршрутов движения, выполнение заданий, направленных на актуализацию знаний, обеспечили формирование содержательно-операционального критерия профессиональной компетенции педагогов;

- самоанализ, позволяющий изучить степень овладения знаниями о содержании, методике использования конкретных педагогических форм и методов работы по обучению детей безопасному поведению на дорогах, обеспечил формирование рефлексивного критерия» [59].

Таким образом, эффективность формирования профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах при реализации Программы дополнительного профессионального образования «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» подтверждается восполнением обозначенных на констатирующем этапе дефицитов.

2.3 Опытнo-экспериментальная проверка эффективности подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства

В опытнo-экспериментальном исследовании, которое проводилось на базе образовательных организаций г.о. Тольятти, приняли участие 2 экспериментальные группы.

Экспериментальную группу 1 (далее: ЭГ-1) составили 576 педагогов, проходящих повышение квалификации по программе «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в условиях социального партнерства» в Институте дополнительного образования Тольяттинского государственного университета «Жигулевская долина». Однородность ЭГ-1 обеспечивалась тем, что в ее состав вошли педагоги с трудовым стажем от 5 лет и более. Экспериментальную группу 2 (далее: ЭГ-2) составили молодые педагоги – 25 человек с трудовым стажем до 5 лет, обучающиеся в магистратуре Тольяттинского государственного университета по направлению подготовки «Психолого-педагогическое образование».

Изучение особенностей сформированности профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах было начато с выявления мотивации педагогов к получению знаний в данной области. Для определения уровня мотивации педагогов использовались 3 диагностические модифицированные методики.

Методика 1. «Изучение мотивации профессиональной деятельности к обучению детей безопасному поведению на дорогах» – модифицированная методика авторов К. Замфир и А.А. Реана. Данный диагностический инструмент позволил определить соотношение внутренней (ВМ) и внешней положительной (ВПМ) и внешней отрицательной (ВОМ) мотивации педагогов в контексте эмоциональной устойчивости, а именно понять, что стимулирует их больше к организации процесса обучения детей безопасному поведению на дорогах [28].

В результате применения первой методики нами были получены следующие результаты, отраженные в Таблице 9.

Таблица 9 – Результаты диагностического исследования по методике 1

Мотив	ЭГ-1	ЭГ-2
Стимулирование деятельности при организации данной работы с обучающимися денежной компенсацией	5	4
Возможность использования и применения результатов деятельности по обучению детей основам безопасности на дорогах при получении квалификационной категории и карьерном росте	4	5
Стремление избежать критики со стороны руководителя или коллег в случаях получения учащимися травм в дорожных происшествиях	4	2
Стремление избежать возможных наказаний или неприятностей при выявлении нарушений ПДД учащимися	4	3
Потребность в достижении социального престижа и уважения со стороны других	2	5
Удовлетворение от самого процесса и результата работы	3	5
Возможность наиболее полной самореализации в данной деятельности	2	5
ВМ	2,5	5
ВПМ	3,6	4,6
ВОМ	4	2,5

При интерпретации данных первой методики можно сделать вывод, что у молодых педагогов из экспериментальной группы 2 интерес к деятельности

по обучению детей безопасному поведению выше, так как результат диагностики соответствует сочетанию оптимального мотивационного комплекса (ВМ>ВПМ>ВОМ, 5>4,6>2,5). Соответственно, удовлетворение от процесса обучения детей основам безопасности и возможность самореализации в этой области у молодых педагогов исходят из внутренних эмоциональных побуждений. К сожалению, у опытных педагогов такого ярко выраженного стремления обучать детей основам безопасного дорожного движения не наблюдается. Возможно, из-за высокой нагрузки в профессиональной деятельности и недостаточной степени подготовки в этом вопросе. Результаты диагностики опытных педагогов из экспериментальной группы 1 (ВОМ>ВПМ>ВМ, 4>3,6>2,5) указывают на то, что для них очень важно стимулирование денежной компенсацией, учет профилактической работы при присвоении квалификационной категории, а также социальный престиж для ведения образовательного процесса в исследуемой области.

Таким образом, заинтересованность в организации обучения детей безопасному поведению на дорогах, возможность самореализации в этой области, а также явное проявление позитивной внутренней мотивации наблюдается больше у молодых педагогов экспериментальной группы 2, чем у педагогов со стажем из группы 1.

Следующим диагностическим инструментом в нашем исследовании было выбрано педагогическое интервьюирование, включавшее блок из 5 вопросов: по мотивации, самооценке и целеполаганию. Для прослеживания динамики вопросы задавались в начале курса и по окончании. Процесс интервью начинался с просмотра видеоролика, содержащего сюжеты о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей. Затем предлагалось обсудить вопросы.

При обсуждении первого вопроса наблюдалось эмоциональное переживание от просмотренных сюжетов и рассказанных коллегами историй из жизни. Сидящие в зале педагоги на видео узнавали учащихся или рассказывали истории близких им людей. Интервьюер акцентировал внимание

педагогов на том, что увиденные сюжеты – это истории, происходящие рядом, вокруг нас, а самое главное, что никто из сидящих в зале, к сожалению, не застрахован от таких происшествий и что это может случиться с каждым. Пережитые эмоциональные ощущения положительно изменили отношение к проблемам безопасности и осознанию значимости педагогической деятельности по этому вопросу. Почти 65% интервьюируемых отметили интерес к проблемам безопасности и желание узнать новые формы и методы обучения детей.

Второй вопрос предполагал изучение предыдущего опыта прохождения подобных курсов повышения квалификации и выявление степени предпринятых действий для достижения успеха в обучении детей основам безопасности. К сожалению, из числа тех педагогов, кто ранее проходил обучение, многие отметили, что курсы сводились к изучению правил дорожного движения, а не к методическому применению полученных знаний на практике. В связи с чем большинство интервьюируемых указали на отсутствие достижений в этой области. Лишь 25% отметили, что такая работа в образовательных организациях ведется только благодаря заинтересованности заместителей директоров по воспитательной работе.

Третий вопрос предполагал изучение причинно-следственных связей отсутствия мотивации к деятельности в исследуемой области. Большинство участвующих в педагогическом интервью отметили, что минимум, предусмотренный программами, выполняется, а дополнительное изучение правил дорожного движения с детьми сводится только к разговорам на классных часах. Учителя-предметники указали на отсутствие времени для глубокой подготовки, отсутствие готовых и актуальных материалов в свободном доступе. Кроме этого, 13% интервьюируемых указали на реализацию этой деятельности только постфактум, то есть после уведомления классных руководителей о случившихся дорожных происшествиях или после выявленных сотрудниками полиции нарушений правил несовершеннолетними. Следовательно, профилактическая работа

осуществляется этими педагогами не из побуждения предупредить, а уже по результатам отработки правонарушений или выяснения причин происшествий. По мнению 51% интервьюируемых, которые указали на отсутствие стимулирующих факторов со стороны администрации образовательных организаций, деятельность по обучению детей безопасному поведению на дорогах не ведется должным образом. При этом 9% педагогов отмечают в своих ответах, что они себя считают значимыми и способными приносить удовлетворение от достигнутого, поэтому для них стимулирование не самый главный показатель, они способны постоянно двигаться вперед, несмотря на возникающие трудности и неудачи.

В четвертом вопросе предлагалось перечислить необходимые качества педагога для успешной реализации деятельности в обучении детей безопасному поведению на дорогах. В ответах на данный вопрос наблюдалось соотношение имеющихся качеств у педагогов и сформированных компетенций и тех, уровень которых хотелось бы им повысить. Так, 12% интервьюируемых указали на обязательное наличие желания заниматься с детьми правилами. Ответы 47% подтверждают необходимость соответствующего уровня знаний для занятий с детьми. Ответы 34% указывали на необходимость при сформированных умениях пользоваться тем методическим ресурсом, который имеется в наличии. Однако 31% педагогов отмечает возможности привлечения социальных партнеров, причем этот ответ отражает профессиональный опыт совместной работы с сотрудниками ГИБДД. Исходя из количества названных качеств педагогами, мы можем констатировать, что осознанно находят причинно-следственные связи улучшения качества образовательного процесса в этой области почти 51% интервьюируемых.

Пятый вопрос был тесно связан с самооценкой и восприятием собственных способностей. Люди с высоким уровнем мотивации к достижениям часто демонстрируют более высокую самооценку и веру в собственные силы, что, в свою очередь, укрепляет их мотивацию и приводит к

новым успехам. Большинство (54%) респондентов отмечали, что их потенциал позволяет заниматься обучением детей безопасному поведению на дорогах, следовательно, указанные ими ранее стимулирующие факторы в виде не только денежных компенсаций, но и признания творческих успехов в конкурсах в этой области могут способствовать развитию деятельности в вопросах обучения детей безопасности на дорогах.

В результате проведенного интервью на начальной и контрольной фазе мы получили следующие результаты, отражающие мотивационный компонент, который играет ключевую роль в профессиональной педагогической деятельности по обучению детей безопасному поведению на дорогах (Рисунок 3).

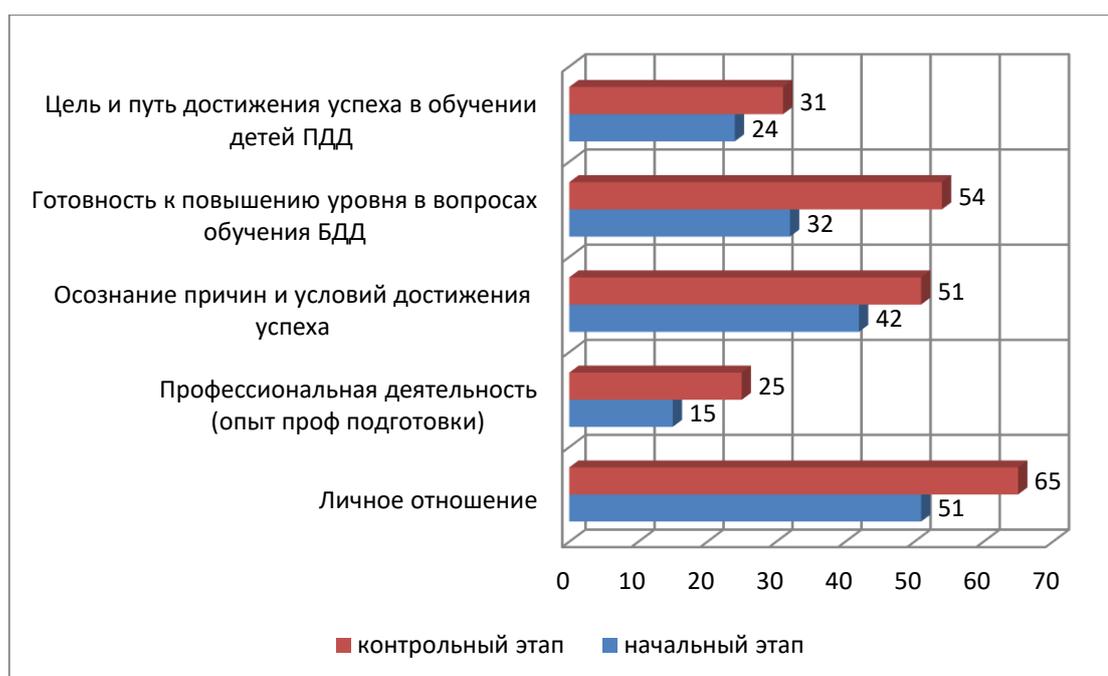


Рисунок 3 – Результаты исследования по методике 2 (в %)

Таким образом, диагностированная мотивация педагогов, выявленная методом интервью, подтверждает положительное влияние на показатели осознания ценности здоровья и безопасности жизнедеятельности для обучающихся. Педагоги, ощущающие поддержку и понимание со стороны

коллег и руководства, готовы более активно включаться в процессы профессионального роста и реализацию различных профилактических проектов.

Следующим инструментом для определения мотивации к повышению квалификации и определения уровня взаимодействия с социальными партнерами определена модифицированная методика О.В. Темняткиной «Диагностика уровня сформированности личностных профессиональных качеств педагога по компонентам деятельности» [92]. Основной целью использования методики является исследование мотивационной готовности педагогов к непрерывному профессиональному развитию в данной области. На основе изучения шести компонентов деятельности: эмоционально-психологического, регулятивного, социального, аналитического, творческого и компонента самосовершенствования – были выявлены положительные и отрицательные тенденции уровня готовности педагогов к повышению квалификации. На основе полученных данных было определено, какие факторы стимулируют развитие педагогов в данной области, какие требуют дополнительного внимания и ресурсов (Рисунок 4).

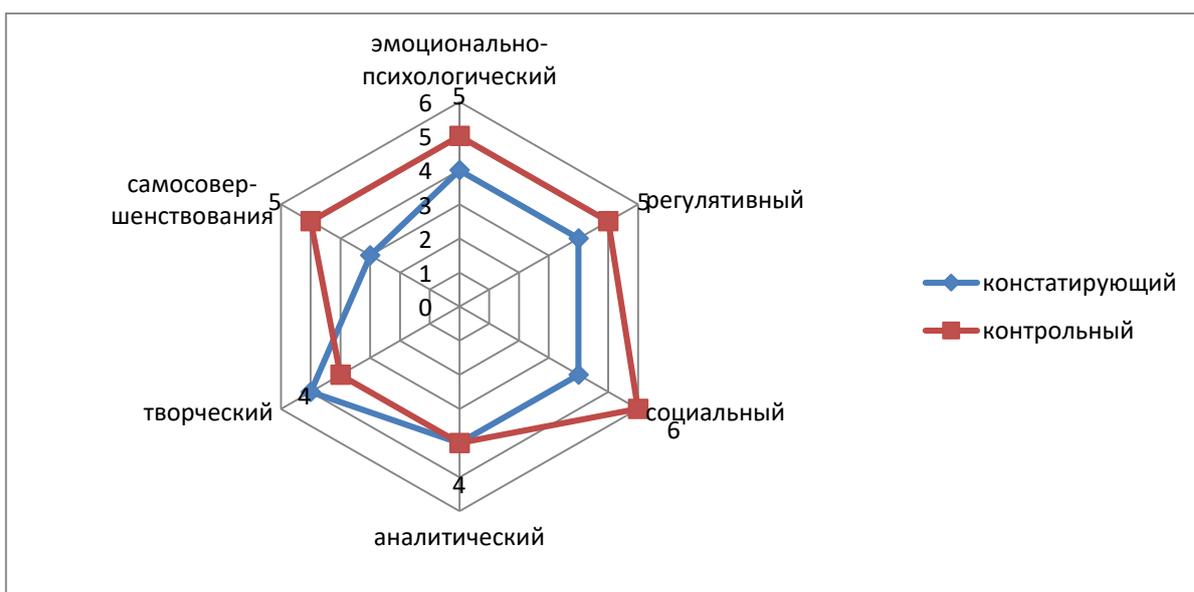


Рисунок 4 – Результаты исследования по методике 3 в ЭГ-1 (в %)

Эмоционально-психологическому компоненту соответствует настроенность педагогов на повышение своей квалификации (53%). Определенная часть педагогов ЭГ-1 (47%) указали на отсутствие времени для дополнительного образования в области обучения детей основам безопасности на дорогах. При этом 67% ЭГ-1 выразили желание получить методический материал для организации обучения детей. Лепестковые диаграммы наглядно демонстрируют уровень сформированности мотивации к профессиональному развитию в данной области и по другим компонентам (Рисунок 5).

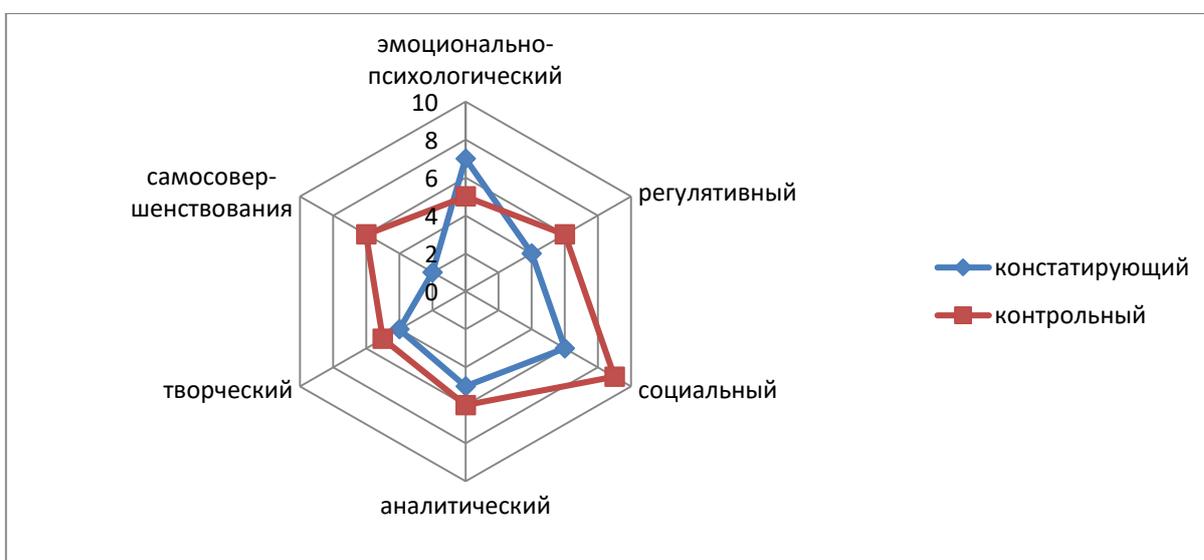


Рисунок 5 – Результаты исследования по методике 3 в ЭГ-2 (в %)

Регулятивный компонент указывает на внешнюю мотивацию, то есть повышение квалификации под влиянием внешних факторов, к которым относятся зарплата, карьера, поощрение администрации. Внешние мотивы не являются лидирующими, однако 56% педагогов указали на то, что в данном виде педагогической деятельности отсутствуют факторы стимулирования. При этом возможности для ведения занятий с детьми по отработке навыков безопасного поведения на дорогах у них имеются, но ввиду того, что это не отражается на общей оценке их деятельности, она теряет первостепенность.

Социальный компонент показал высокую настроенность педагогов обеих групп и предпочтение участвовать в коллективных формах повышения квалификации с участием социальных партнеров и заинтересованных ведомств в вопросах детской дорожной безопасности; желание изучать опыт коллег (ЭГ-1 – 51%; ЭГ-2 – 64%). Аналитический компонент продемонстрировал настроенность педагогов на совершенствование методических материалов для использования их в работе с детьми: в ЭГ-2 до 69%, в ЭГ-1 до 73%, так как по оценкам педагогов обеих групп имеющийся материал не отвечал актуальным требованиям правил дорожного движения. Творческий компонент раскрыл мотивацию педагогов к обновлению и использованию новых форм и методов обучения детей безопасному поведению на дорогах. При этом после окончания курсов педагоги отметили необходимость усиления координационной функции своей деятельности, направленной на организацию сотрудничества с заинтересованными ведомствами и привлечение их представителей к работе с детьми. Мотивация на сотрудничество и реализацию превентивной функции в педагогической деятельности увеличилась в ЭГ-1 на 15%; ЭГ-2 на 24%. Компонент самосовершенствования раскрыл готовность педагогов применять полученные знания в своей практике, оказывать методическую помощь своим коллегам, привлекать социальных партнеров к этой работе.

Таким образом, интерпретация результатов позволила определить наличие мотивов у педагогов к профессиональному развитию в реализации данной трудовой функции. В результате диагностики выявлена позитивная динамика по всем компонентам мотивации, готовность педагогов к коллективным формам повышения квалификации в данной области с участием социальных партнеров и заинтересованных ведомств. Создание позитивного сотрудничества и взаимопомощи с социальными партнерами, по мнению большинства педагогов, является ключевым аспектом успешной организации работы по профилактике дорожного травматизма среди детей. Мотивация педагогов напрямую связана с собственной удовлетворенностью от

профессиональной деятельности. Чем больше возможностей для реализации своих знаний и умений педагоги видят в своей работе, тем выше их мотивация и продуктивность. Поэтому важно развивать различные формы морального и материального поощрения педагогов, которые активно участвуют в профилактической деятельности, а также обеспечивать условия для их профессионального и личностного роста.

Далее диагностическая работа была направлена на выявление динамики содержательно-операционального критерия профессиональной компетенции. Использовалась модифицированная методика Д.А. Писаренко «Кейс-измеритель» [67]. В процессе анализа кейсов педагоги учились выявлять проблемные зоны в организации обучения детей дорожной безопасности и разрабатывать эффективные стратегии для их устранения. Общение, выражающееся в обмене опытом при решении заданий кейса, способствовало изучению существующих методик обучения, их адаптации к специфике разных образовательных учреждений. Диагностика позволила изучить динамику уровня знаний педагогов о правилах дорожного движения, о нормативно-правовых документах, предписывающих занятие этой деятельностью. В результате применения кейс-измерителя наблюдалось изменение уровня владения методическими знаниями в организации обучения детей безопасному поведению на дорогах. Использование в описательной части заданий ситуаций с привлечением в педагогической деятельности социальных партнеров позволило расширить представления педагогов о имеющихся у них ресурсах. Необходимо отметить, что в процессе групповой проработки кейсов происходил поиск новых форм организации обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Так, в результате интерпретации диагностики по первому направлению, определяющему уровень знаний правил, терминологии в области дорожного движения, а также нормативно-правовых актов, на начальном этапе были установлены слабые показатели, так как большинство участвующих затруднялись в ответах и принятии решений. Например, при исследовании

уровня знаний нормативных документов на начальном этапе эксперимента большинство (65%) педагогов не ориентировались в законодательных актах, обязывающих образовательные организации заниматься обучением детей правилам дорожного движения, а также демонстрировали слабые знания о требованиях к групповым перевозкам детей. Результат изучения уровня знаний нормативно-правовых актов (далее НПА) по вопросам организации обучения детей безопасному поведению на дорогах в ходе контрольного этапа, представленный на Рисунке 6, демонстрирует повышение знаний в исследуемой области.

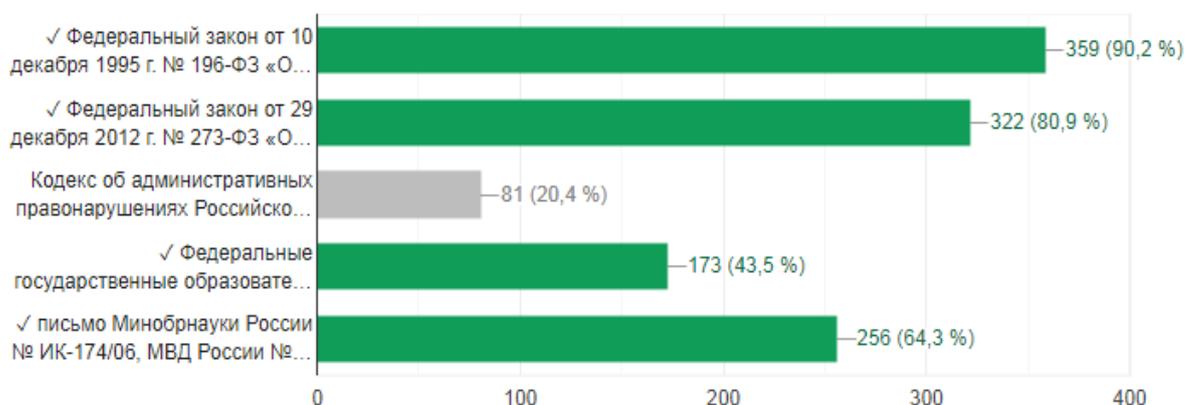


Рисунок 6 – Результаты контрольного этапа исследования по методике 4 группах (НПА) (в %)

Для 76% респондентов обеих групп ситуационные задачи также были сложными для решения. Лишь 18,8 % молодых педагогов и учителей со стажем смогли справиться с заданиями кейса, касающимися уточнения правил и поиска нарушителей. Немного лучше показатели в задачах с управлением велосипедом. Так, 37,5% (ЭГ-2) и 56,3% (ЭГ-1) справились с вопросом, относящимся к управлению велосипедами лицами в возрасте до 14 лет. Положительные результаты были получены в задачах о пешеходах. 75% педагогов в ЭГ-1 и 50% в ЭГ-2 хорошо ориентировались в правилах для пешеходов. Аналогичный результат в ситуации про пассажиров автобуса, с которой справились 87,5% (ЭГ-1) и 81,3% (ЭГ-2) учителей. Следовательно,

ситуации, касающиеся правил для пешеходов и пассажиров, имели положительные результаты у участников эксперимента, а вопросы по управлению велосипедом и средствами индивидуальной мобильности требовали проработки. Необходимо отметить, что согласно статистическим данным Госавтоинспекции, большинство несовершеннолетних участников дорожных происшествий становятся виновниками аварий, управляя именно велосипедами и средствами индивидуальной мобильности. По итогам участия в курсах повышения квалификации результаты значительно изменились, динамика уровня знаний педагогов отражена на Рисунке 7.

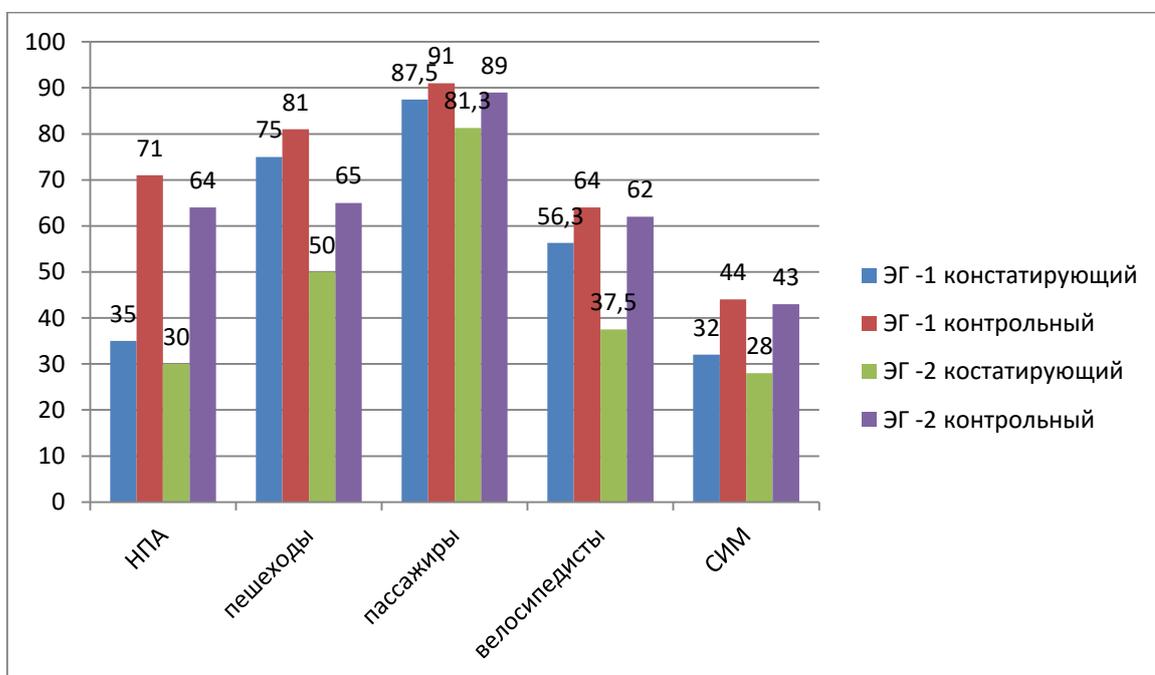


Рисунок 7 – Результаты исследования знаний по методике 4 (в %)

Применение кейс-измерителя позволило выявить наличие проблем методического характера. На начальном этапе эксперимента было выявлено, что педагогам необходимо методическое сопровождение при организации образовательного процесса с детьми. 37,5% в ЭГ-1 и 31,3% педагогов в ЭГ-2 отметили важность методической помощи. При этом в анализе методик обучения детей наблюдалась значительная разница в предлагаемых

педагогами формах работы в данном направлении. Педагоги ЭГ-1 предлагали традиционные формы обучения детей правилам дорожного движения (игры, экскурсии и встречи с сотрудниками ГИБДД), не знали возможности привлечения ресурсов социальных партнеров. Педагоги ЭГ-2 обсуждали более широкий спектр инновационных форм обучения детей (квесты, квизы, тренинги и визуальные практикумы), в том числе с участием социальных партнеров. К социальным партнерам педагоги ЭГ-1 отнесли ГИБДД (100%), МЧС (62,5%), средства массовой информации (50%). Педагоги ЭГ-2 в качестве социальных партнеров выделили ГИБДД (87,5%), МЧС (50%); учреждения здравоохранения (43,8%). Разница в ответах о применении форм обучения дорожной грамоте объяснима опытом участия в проводимой профилактической работе. Педагоги анализировали свои действия, критически оценивали их эффективность и искали пути их улучшения. Это стимулировало их стремление к саморазвитию и повышению квалификации, что в конечном итоге отразилось на результатах в данном направлении по всем показателям, где наблюдается увеличение на 15%.

Участие ГИБДД, МЧС, представителей учреждений культуры, здравоохранения в курсах повышения квалификации способствовало углублению знаний педагогов о ресурсах этих организаций и готовности их участия в образовательном процессе с детьми. Таким образом, применение кейс-измерителя как комплексного метода диагностики содействовало выявлению основных тенденций в профессиональном развитии педагогов по исследуемому направлению.

Следующим диагностическим инструментом для определения профессиональной компетенции педагогов, в частности показателей рефлексивного критерия, стала методика самоанализа. Педагоги анализировали результаты своего обучения, предлагали собственные методические подходы к решению проблемных вопросов, определяя способы и возможности сотрудничества с социальными партнерами. Ментальные карты, основанные на ряде вопросов, помогали педагогам не только

критически оценивать свое обучение по программе повышения квалификации, но и находить эффективные способы для дальнейшего личного развития.

На начальном этапе исследования при составлении ментальных карт у многих педагогов обеих групп возникали трудности в определении уровня своих знаний и готовности к обучению детей безопасному поведению на дорогах (Рисунок 8). При этом необходимо обратить внимание на то, что лишь 7,7% педагогов обеих групп указали, что они не нуждаются в помощи и работают по своим программам. 79% педагогов отметили, что они используют интернет-ресурсы. Лишь 13% педагогов подчеркнули важность методического сопровождения.

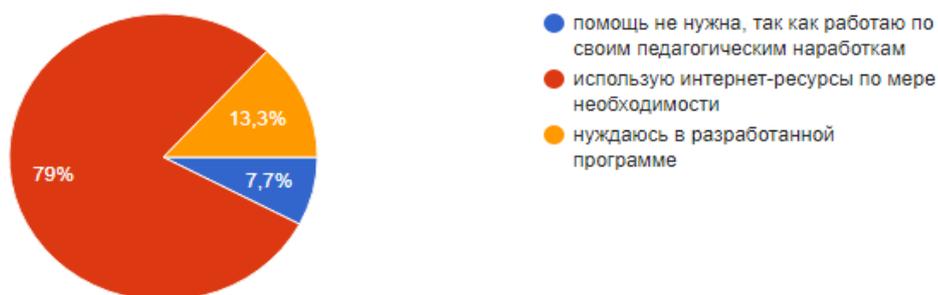


Рисунок 8 – Результаты исследования на констатирующем этапе по методике 5 (в %)

При самоанализе педагогами готовности к обучению детей основам безопасности были достигнуты следующие показатели. Так, в результате прохождения курсов большинство педагогов обеих групп отметили, что они готовы (56,3%) обучать детей. Однако осознание собственного уровня знаний в области дорожного движения демонстрирует запрос у 31,3% педагогов на методическую помощь в исследуемом вопросе. Незначительно, но снизилось количество преподавателей, которые не готовы к обучению детей этой теме – с 13,3% до 12,5% (Рисунок 9).

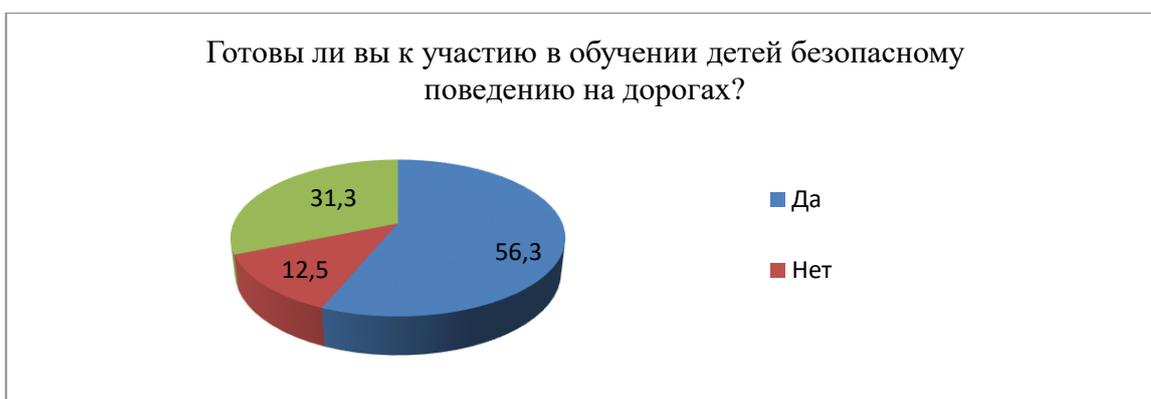


Рисунок 9 – Результаты исследования на контрольном этапе (в %)

О возможности трансляции приобретенного опыта среди коллег заявили 35% в ЭГ-2 и 15% педагогов в ЭГ-1.

Интерпретация результатов самоанализа представлена в Таблице 10.

Таблица 10 – Результаты диагностического исследования по методике 5 (в%)

Вопросы	ЭГ-1 (конст)	ЭГ-1 (контр)	ЭГ -2 (конст)	ЭГ-2 (контр)
Ваш уровень знаний в области обучения детей безопасному поведению на дорогах является достаточным?	37,5	56,3	42	51
Необходимо ли Вам методическое сопровождение для организации профилактической работы в образовательной организации?	56,3	42	35,2	24
Можете ли Вы поделиться опытом сотрудничества с социальными партнерами в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах?	23	35	4	15

Необходимо отметить, что в результате проведенного курса по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах увеличилось количество учителей, которые выразили свою готовность к профилактической работе (ЭГ-1 на 18,8%; ЭГ-2 на 9%). Однако по-прежнему большое количество слушателей отметили, что они нуждаются в методической помощи. Это подтверждает тот факт, что в результате участия в

курсах педагоги начинают осознанно подходить к проблемам обучения детей безопасному поведению на дорогах. Соответственно, возникает посыл на саморазвитие в этой области. Также следует отметить позитивную тенденцию осознания педагогами роли социальных партнеров и привлечения их к образовательному процессу.

Комплексный показатель уровня сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах определяется совокупностью критериев и показателей, отражающих высокий, средний и низкий уровни:

- *высокий уровень* характеризуется проявлением у педагогов внутренних мотивов, связанных с осознанием ценности безопасной жизнедеятельности, личной потребностью к обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах; позитивной мотивацией к сотрудничеству с социальными партнерами в образовательном процессе, активным участием в профессиональных конкурсах, семинарах и тренингах, направленных на повышение компетенций в области безопасности на дорогах, способностью самостоятельно разрабатывать и внедрять инновационные методики и подходы к обучению, создавая при этом положительную атмосферу для усвоения знаний детьми;
- *средний уровень* характеризуется наличием у педагога базовых знаний и навыков, необходимых для обучения детей безопасному поведению на дорогах, невыраженной мотивацией к профессиональному развитию и сотрудничеству с социальными партнерами; педагогической деятельностью в рамках разработанных методических материалов, недостаточной инициативой в создании новых форм взаимодействия с обучающимися;
- *низкий уровень* характеризуется отсутствием мотивации к саморазвитию в данной области, минимальной осведомленностью о современных методах и подходах к обучению детей безопасному

поведению на дорогах; отсутствием интереса к взаимодействию с социальными партнерами.

Проанализируем динамику изменений уровней сформированности профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах на констатирующем и контрольном этапах эксперимента (Таблица 11).

Таблица 11 – Сформированность профессиональной компетенции в экспериментальных группах до и после эксперимента

Уровни	Констатирующий этап эксперимента				Контрольный этап эксперимента			
	Экспериментальная группа 1 (n=576 чел.)		Экспериментальная группа 2 (n=25 чел.)		Экспериментальная группа 1 (n=576 чел.)		Экспериментальная группа 2 (n=25 чел.)	
	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.
высокий	14,5	84	12	3	20,4	118	20	5
средний	51,2	295	52	13	64,4	371	72	18
низкий	34,2	197	36	9	15,1	87	8	2

Количественный и качественный анализ сформированности уровней профессиональной компетенции педагогов «свидетельствует о том, что количество педагогов, показавших высокий уровень по критериям в ЭГ-1, увеличилось на 5,9% (118 чел.), в свою очередь, в ЭГ-2 данный показатель увеличился на 8 % (5 чел.). Количество педагогов ЭГ-1, продемонстрировавших низкий показатель, после проведения формирующего эксперимента снизилось на 19,1 % (87 чел.), а в ЭГ-2 – на 28% (2 чел.).

Педагоги активно осваивают формы и методы обучения детей безопасному поведению на дорогах с привлечением к образовательному процессу социальных партнеров, в период проведения курсов повышения квалификации разрабатывают методическое и дидактическое обеспечение для занятий. У педагогов обеих экспериментальных групп повысилась

способность к рефлексии, анализу и проектированию педагогической деятельности в соответствии с поставленными целями и задачами, появилась установка на взаимодействие с социальными партнерами, выросла общая мотивационная направленность на саморазвитие и самосовершенствование в своей профессиональной деятельности» [59].

Статическая проверка полученных после проведенного формирующего эксперимента данных проводилась с помощью критерия Φ^* – углового преобразования Фишера (Таблица 12).

Таблица 12 – Четырехклеточная таблица подсчета критерия Φ^* – для выявления различий в уровнях сформированности профессиональной компетенции на контрольном этапе эксперимента

группа	«Есть эффект» - 5-9 баллов		«Нет эффекта»- 3-4 балла		Всего чел.:
	%	чел.	%	чел.	
ЭГ-1	64,4	371	15,1	87	576
ЭГ-2	72	18	8	2	25

В связи с тем, что $\Phi^*_{эмп.} (4,8) > \Phi^*_{кр} (2,31)$, считаем возможным принятие альтернативной гипотезы (H_1) о достоверных различиях характеристик экспериментальных групп после окончания формирующего эксперимента, на основании чего можно сделать вывод об эффективности формирующего эксперимента.

Результатом объективного оценивания качества сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах может являться положительная динамика воспитательно-образовательного процесса в образовательных организациях. Так, анализ результатов наблюдений и результаты отчета социологического исследования эффективности работы МБУ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, проведенного кафедрой социологии

гуманитарно-педагогического института Тольяттинского государственного университета в рамках приказа Департамента образования г.о. Тольятти № 373-пк/3.2 от 17.10.2023г., – свидетельствуют о том, что сравнение результатов опроса в 2023 году с данными шестилетней давности позволяет утверждать, что увеличилось количество респондентов-учащихся, отметивших встречи и беседы с сотрудниками ГИБДД, тестирование на знание ПДД, недели, месячники безопасности дорожного движения. Следовательно, это подтверждает, что результаты проведенного экспериментального курса повышения квалификации педагогов в 2022 году дали импульс развитию социального партнерства в образовательных организациях города по вопросам обучения детей безопасному поведению на дорогах. Мероприятия, отмеченные респондентами-учащимися в рамках социологического опроса, представлены в Таблице 13.

Таблица 13 – Мероприятия по изучению ПДД и профилактике детского дорожного травматизма, проводимые в школе (в%)

Мероприятия	2017	2023
Тематические классные часы, беседы	90	91
Встречи и беседы с сотрудниками ГИБДД	48	69
Тестирование на знание ПДД	46	54
Конкурсы и выставки тематических стенгазет, рисунков, плакатов	41	36
Оформление и обновление наглядной агитации в классах и рекреациях на тематических стендах	30	23
Спортивные мероприятия, соревнования, типа «Безопасное колесо»	32	28
Смотры, конкурсы	28	25
Недели, месячники безопасности дорожного движения	17	33

Включение в процесс дополнительного профессионального образования оказало влияние на активность педагогов, внедряющих полученные знания в мероприятия по обучению детей безопасному поведению на дорогах.

Результаты проведенного исследования позволяют констатировать, что разработанная модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах является эффективной. Педагоги, принявшие участие в курсах повышения квалификации, показывают положительную динамику сформированности ценностно-мотивационного, содержательно-операционального и рефлексивного критериев специальной профессиональной компетенции. Следовательно, подтверждена выдвинутая нами гипотеза исследования, достигнута ее цель, решены поставленные задачи.

Таким образом, анализ полученных данных показал, что педагоги обеих групп осознают необходимость совершенствования своей профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Внедрение программы повышения квалификации показало эффективность целенаправленной работы в данном направлении.

Выводы по второй главе

Во втором разделе диссертации раскрывается замысел, ход и результаты опытно-экспериментальной работы, сосредоточенные на разработке и реализации модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Этот процесс проходил в три этапа, каждый из которых сопровождался решением определенных задач, применением соответствующих методов и форм исследования, а также оцениванием достигнутых результатов. На первом этапе были определены и описаны механизмы оценки сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Обосновано выделение в составе профессиональной компетенции критериев (ценностно-мотивационного, содержательно-операционального, рефлексивного) и показателей. На основе диагностического инструментария в виде тестовых заданий, опросников, интервью, кейс-измерителей, а также проведения самоанализа педагогами определенных показателей своей

деятельности были проведены срезы на начальном этапе взаимодействия с педагогами и после реализации программы.

В рамках опытно-экспериментальной работы, реализованной совместно с Институтом «дополнительного образования «Жигулевская долина» Тольяттинского государственного университета, была разработана и апробирована программа повышения квалификации педагогов «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в условиях социального партнерства», в которой участвовало 586 слушателей. Главная цель программы заключается в подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Важным аспектом осуществления данной программы является социальное партнерство, выступающее одним из ключевых факторов. Эффективность реализации программы обеспечивалась за счет использования интерактивных форм и методов работы со слушателями» [59], направленных на формирование каждого из критериев профессиональной компетенции в области обучения безопасному поведению на дорогах. Эффективность на курсах повышения квалификации показали лекции-презентации, интерактивные практикумы, решение ситуационных задач, обсуждение видеосюжетов, создание игр на интерактивной доске, построение маршрутов «безопасный путь в школу и обратно» для пешеходов и велосипедистов, сюжетно-ролевые игры для пассажиров. Участие ГИБДД, МЧС, представителей учреждений культуры, здравоохранения в курсах повышения квалификации способствовало углублению знаний педагогов о ресурсах этих организаций и готовности их участия в образовательном процессе с детьми.

Оценка эффективности подготовки педагогов, проводимая на основе трех ключевых критериев – ценностно-мотивационного, содержательно-операционального и рефлексивного, а также связанных с ними показателей, предоставила возможность для мониторинга и устранения образовательных дефицитов в профессиональной компетенции педагогов, занимающихся обучением детей правилам безопасного поведения на дорогах. На основании

проведенных диагностических методик выявлены позитивные изменения у педагогов в вопросах мотивации к занятию данной деятельностью (эмоционально-психологический, внешний, социальный, аналитический, творческий), в результате зафиксировано изменение в ЭГ-1 на 15%, а в ЭГ-2 на 24%, при наличии морального и материального поощрения профилактической деятельности в образовательной организации. Применение кейс-измерителя как комплексного метода диагностики способствовало выявлению основных тенденций в профессиональном развитии педагогов по исследуемому направлению. Изменились результаты в уровне знаний педагогами ПДД. Так, в обеих экспериментальных группах в вопросах обучения безопасному управлению средствами индивидуальной мобильности уровень знаний вырос на 13%. В вопросах обучения детей-велосипедистов уровень знаний педагогов в ЭГ-1 повысился на 12%, а в ЭГ-2 – более чем на 25%. В вопросах нормативно-правового обеспечения деятельности образовательных организаций по вопросам обучения детей основам безопасности на дорогах в ЭГ-1 уровень увеличился на 36%, а в ЭГ-2 – на 25%. Согласно результатам исследования, можно сделать вывод, что участие в курсах по программе «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в условиях социального партнерства» повысило уверенность педагогов в своих способностях обучать детей вопросам безопасности дорожного движения. Тем не менее сохранение значительного процента (31,3%) педагогов, нуждающихся в методической помощи, указывает на необходимость дополнительной поддержки и ресурсов для эффективного преподавания этой важной темы. Кроме этого, положительная динамика в снижении числа преподавателей, не готовых к обучению (с 13% до 12,5%), подтверждает движение в правильном направлении, но акцент на дальнейшее улучшение подготовки педагогов остается актуальным. Это подчеркивает важность создания специализированных программ и материалов, которые помогут повысить квалификацию и уверенность педагогов в обучении детей безопасности на дорогах.

Результаты эксперимента показали положительную динамику сформированности каждого критерия при условии развития и привлечения социальных партнеров в процесс обучения. При его организации были учтены образовательные дефициты, разработаны соответствующие потребностям обучаемых, разделы программы, определены формы и методы работы, реализация которых осуществлялась совместно с социальными партнерами. Анализ полученных данных свидетельствует, что педагоги осознают необходимость совершенствования своей профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Внедрение программы повышения квалификации продемонстрировало эффективность целенаправленной работы в данной области.

Заключение

Обеспечение безопасности детей и подростков во всех сферах жизнедеятельности является актуальной задачей стратегических национальных проектов Российской Федерации. К числу важных проблем, требующих активизации исследований в данной области, относится подготовка педагогов к осуществлению профилактической деятельности в социокультурной среде и образовательной организации. С её решением связывается усиление превентивной работы в среде детей и подростков по воспитанию самосознания и ответственного отношения за собственную жизнь, осознания ценности здоровья, необходимости формирования культуры поведения в дорожной среде, за снижение уровня детского травматизма.

Полученные данные в процессе теоретико-экспериментального исследования в области подготовки педагога к обучению детей к безопасному поведению на дорогах позволяют сделать выводы:

Систематизация работ в рассматриваемой области позволила констатировать, что в педагогической науке и профессиональном образовании импульсом к активизации исследований в данной области выступают нормативно-правовые акты, обуславливающие государственный заказ. Определено, что активизация исследований создает возможности для взаимодействия между образовательными организациями, органами власти и экспертным сообществом, что позволяет вырабатывать более эффективные стратегии, направленные на обучение детей и подростков безопасному поведению на дорогах, а также формировать у педагогов более глубокие знания и уверенность в проведении таких занятий. В настоящее время одним из эффективных способов достижения государственных стратегических целей может быть консолидация усилий заинтересованных ведомств в вопросах подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе повышения квалификации.

Сравнительный анализ отечественных и зарубежных исследований подтверждает эффективность развития социального партнерства в профилактической работе среди детей и подростков. В контексте обучения детей безопасному поведению на дорогах отечественный опыт практического внедрения социального партнерства показал, что эффективное сотрудничество между образовательными организациями, органами государственной власти, правоохранительными структурами и общественными организациями значительно ускоряет процесс формирования у детей необходимых знаний и навыков. Развитие социального партнерства в области обучения детей безопасному поведению на дорогах требует расширения профессиональных знаний и компетенций педагогов по реализации этой работы в образовательных организациях, выполнения специальных функций (мотивационная, воспитательная, обучающая, организационная, превентивная, диагностическая), содержание которых характеризуется сформированностью ценностно-мотивационного, содержательно-операционального и рефлексивного критериев специальной профессиональной компетенции.

Подготовка педагога может осуществляться в системе повышения квалификации с участием социальных партнеров, заинтересованных учреждений и ведомств на основе разработанной модели. Системный, аксиологический, компетентностный, деятельностный подходы к организации образовательного процесса, принципы непрерывности, партисипативности, превентивности, интерактивности и продуктивности обеспечивают эффективность реализации образовательного процесса. Основу содержательного компонента модели составляет программа «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», реализация которой основана на вовлечении социальных партнеров в разработку и реализацию образовательного процесса в системе повышения квалификации. Организационно-деятельностный компонент модели позволил систематизировать формы и методы подготовки педагогов, к которым относятся лекции-презентации, интерактивные практикумы, проектная

деятельность, сюжетно-ролевые игры, решение ситуационных задач, обсуждение видеосюжетов, создание игр на интерактивной доске, построение маршрутов «безопасный путь в школу и обратно» для пешеходов и велосипедистов и другие. Оценочно-результативный компонент, определяющий уровни результативности обучения, позволил на основе подобранного диагностического инструментария оценить сформированность критериев профессиональной компетенции педагогов (ценностно-мотивационный, содержательно-операциональный и рефлексивный).

4. Разнообразие методик, применяемых на всех этапах эксперимента, позволяет признать различия между результатом сформированности уровней профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах в обеих экспериментальных группах статистически значимыми.

Методы морального и материального поощрения процесса обучения педагогов в образовательной организации наряду с формами обучения по программе обеспечили позитивную динамику уровня мотивации в ЭГ-1 на 15%, ЭГ-2 на 24% к участию в профилактической работе среди детей. В процессе реализации программы изменились результаты в уровне знаний педагогами правил дорожного движения. Произошла положительная динамика в методических знаниях (ЭГ-1 на 14,3%, ЭГ-2 на 11,2%) педагогов, что, безусловно, влияет на улучшение образовательных результатов среди учащихся. Таким образом, комплексный показатель сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах может служить основой для разработки программ повышения квалификации.

Данная работа не решает всех вопросов, связанных с подготовкой педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Перспективы ее разработки могут быть связаны с разработкой научно-обоснованной системы подготовки будущих педагогов в учреждениях высшего образования к организации профилактической работы с детьми.

Список используемой литературы

1. Агре, Н. В. Безопасность и культура дорожного движения / Н. В. Агре. – Текст: непосредственный // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. – 2015. – № 1(125). – С. 99-108.
2. Аникина, Н. С. Возможности интернет-ресурсов в повышении уровня готовности к безопасному участию в дорожном движении / Н. С. Аникина. – Текст: непосредственный // Вестник НЦБЖД. – 2022 – № 1 (51). – С. 7–14.
3. Антонова, Д. А. Методологические основы продуктивного обучения / Д. А. Антонова, Е. В. Оспенникова. – Текст : электронный // Педагогическое образование в России. – 2020. – № 6. – С. 163-173. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodologicheskie-osnovy-produktivnogo-obucheniya/viewer> (дата обращения: 02.06.2023).
4. Асянова, С. Р. Формирование культуры безопасного поведения школьников на дорогах в условиях современного города : специальность 13.00.01 общая педагогика, история педагогики и образования: диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук / Асянова Светлана Рифовна; Башкирский государственный педагогический университет им. М. Акмуллы. – Уфа, 2012. – 219 с. – Текст: непосредственный.
5. Ахмадиева, Р. Ш. Формирование безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего педагога : специальность 13.00.08 теория и методика профессионального образования : диссертация на соискание степени доктора педагогических наук / Ахмадиева Роза Шайхайдаровна; Институт педагогики и психологии профессионального образования РАН. – Казань, 2011. – 353 с. – Текст: непосредственный.
6. Ахметшина Л. Г. Организационно-педагогические условия профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (На примере Республики Татарстан) : специальность 13.00.01 общая педагогика, история педагогики и образования: диссертация на соискание ученой степени

кандидата педагогических наук / Ахметшина Лилия Гусмановна. – Казань, 2003. – 201 с. – Текст: непосредственный.

7. Безрукова, В. С. Педагогика : учебное пособие / В. С. Безрукова. – Москва, Вологда : Инфра-Инженерия, 2021. – 324 с. – ISBN 978-5-9729-0628-4. – Текст: непосредственный.

8. Беликов, В. А. Образование. Деятельность. Личность : монография / В. А. Беликов. – М.: Академия Естествознания, 2010. – 310 с. – ISBN: 978-5-91327-090-0. – Текст: непосредственный.

9. Белякова, М. А. Система практического обучения студентов колледжа в условиях социального партнерства : специальность 13.00.08 теория и методика профессионального образования : автореферат диссертации на соискание степени кандидата педагогических наук / Белякова Маргарита Александровна; Институт развития профессионального образования. – Москва, 2002. – 22 с. – Текст: непосредственный.

10. Беспалько, В. П. Персонализированное образование (теория) / В. П. Беспалько. – Текст: непосредственный. // Школьные технологии: научно-практический журнал школьного технолога (завуча). – М., 2007. – №4. – С. 40-55.

11. Быстрой, Е. Б. Межкультурно-партисипативный подход как теоретико-методологическая стратегия формирования межкультурной педагогической компетентности / Е. Б. Быстрой. – Текст: непосредственный. // Вестник ОГУ. – 2003. – С. 78-83.

12. Вашкевич, А. В. Педагогические технологии создания и развития образовательной среды для формирования культуры безопасного поведения детей на дорогах : учебно-методическое пособие / А. В. Вашкевич, А. В. Коноваленко, Е. И. Толочко. – Санкт-Петербург : ООО «Р-КОПИ», 2017. – 104 с. – Текст: непосредственный.

13. Вашкевич, А. В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях : учебное пособие / А. В. Вашкевич, Е.И. Толочко, М. М. Исхаков. – СПб: Санкт-Петербургский

университет МВД России, ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта», 2012. – 201с. – Текст: непосредственный.

14. Верхотурцев, В. С. Организационные формы социального партнерства как фактор построения профессиональной карьеры студентами колледжа : специальность 13.00.08 теория и методика профессионального образования : диссертация на соискание степени кандидата педагогических наук / Верхотурцев Вячеслав Сергеевич; Московский государственный гуманитарный университет им. М.А. Шолохова. – Нижневартовск, 2014. - 200 с. – Текст: непосредственный.

15. Волобуева, Т. Б. Моделирование повышения квалификации педагогов по развитию гибких навыков / Т. Б. Волобуева. – Текст: непосредственный // Научное обеспечение системы повышения квалификации кадров. – 2022. – № 3 (52). – С. 45-53.

16. Ворошнина, О. Р. Социальное партнерство в подготовке педагогических кадров для системы образования: актуальные направления и формы / О. Р. Ворошнина, Е. В. Гаврилова, О. В. Прозументик. – Текст: непосредственный // Пермский педагогический журнал. – 2021. – № 12. – С. 31-38.

17. Выготский, Л. С. Психология / Л.С. Выготский. – М.: ЭКСМО – Пресс, 2000. – 1008 с. – ISBN 5-04-004708-8. – Текст: непосредственный.

18. Ганиева, Г. Р. Организационно-педагогические условия обучения младших школьников правилам дорожного движения во внеурочной деятельности / Г. Р. Ганиева, Н. А. Габдуллина. – Текст: непосредственный // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2023. – №5-2(80). – С. 59-62.

19. Глушанок, Т. М. Социальное партнерство как средство повышения качества профессионального образования / Т. М. Глушанок. – Текст: непосредственный // Современные проблемы науки и образования. – 2008. – № 6. – С. 80-83.

20. Горская, Е. А. Психологические особенности детей и подростков, больных бронхиальной астмой : В связи с задачами профилактики психосоматических расстройств : специальность 19.00.04 медицинская психология : диссертация на соискание степени кандидата психологических наук / Горская Елена Александровна; Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена. – Санкт-Петербург, 2005. – 165 с. – Текст: непосредственный.

21. Даргель, Т. М. Социальное партнерство и сотрудничество участников образовательной деятельности как механизм реализации идей устойчивого развития и образования / Т. М. Даргель. – Текст: непосредственный // Наука - образованию, производству, экономике: материалы XXIV (71) Региональной научно-практической конференции преподавателей, научных сотрудников и аспирантов. материя, Витебск, 14 февраля 2019 г. : в 2 т. / Витеб. гос. ун-т ; редкол.: И.М. Прищепа (гл. ред.) [и др.]. – Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2019. – Т. 2. – С. 121-123.

22. Единая концепция по обучению безопасности дорожного движения в образовательных организациях / Институт изучения детства, семьи и воспитания Российской академии образования (Москва 2021). – Текст электронный. – URL: https://bdd-eor.edu.ru/uploads/files/normative_doc/30/edinaa-koncepcia-obucenia-detej-bezopasnomu-povedeniu-na-dorogah.pdf (дата обращения: 30.01.2023).

23. Загвязинский, В. И. Как учителю подготовить и провести эксперимент: Методическое пособие / В.И. Загвязинский, М.М. Поташник. – М.: Педагогическое общество России, 2005. – 144 с. – Текст: непосредственный.

24. Зеер, Э. Ф. Психология профессионального образования: Схемы, таблицы, комментарии, упражнения: учебное пособие / Э. Ф. Зеер, Н. Н. Гордеева. – Екатеринбург: Изд-во Рос. гос. проф.-пед. ун-та, 2005. – 215 с. – ISBN 5-8050-0130-6. – Текст: непосредственный.

25. Иорданский, Н. Н. Основы и практика социального воспитания / Н. Н. Иорданский. – 4-е испр. и доп. изд. – М. : Работник просвещения, 1925. – XIV, 387, [3] с. – URL: http://elib.old.gnpbu.ru/text/iordanskiy_osnovy--sotsialnogo-vospitaniya_1925/go,0;fs,1/ (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.
26. Камерилова, Г. С. Профессиональный конкурс как значимый ресурс повышения педагогического мастерства / Г. С. Камерилова, И. В. Прохорова. – Текст: непосредственный // Вестник Мининского университета. – 2022. – Т. 10. – №3. – С. 1.
27. Каптерев, П. Ф. История русской педагогики / П. Ф. Каптерев; предисл. Н. В. Бордовской; послесл. В. П. Борисенкова. – СПб.: Алетейя, 2004. – 560 с. – ISBN 5-89329-644-3. – Текст: непосредственный.
28. Карелин, А. А. Большая энциклопедия психологических тестов / А. А. Карелин. – М.: Эксмо, 2007. – 416 с. – ISBN 978-5-699-13698-3. – Текст: непосредственный.
29. Козловская, Е. А. Дорожная безопасность: обучение и воспитание младшего школьника : учеб.-метод. пособие для общеобразоват. учреждений и системы доп. образования / Е. А. Козловская, С. А. Козловский ; под общ. ред. В. Н. Кирьянова. – М. : Третий Рим, 2005. – 79 с. – ISBN 5-88924-150-8. – Текст: непосредственный.
30. Колесникова, И. А. Педагогическое проектирование: учеб. пособие для высш. учеб. заведений / И. А. Колесникова, М. П. Горчакова-Сибирская. – М. : Издательский центр «Академия», 2008. – 288 с. – Текст: непосредственный.
31. Комплект материалов для итогового тестирования. Учебно-методический комплект, обеспечивающий повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере

формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении. – Москва: АНО «СУВАГ», 2014. – 35 с.

32. Концептуальные основания построения системы непрерывного обучения детей безопасному участию в дорожном движении и профилактике дорожно-транспортного травматизма. / Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 г». – АНО НМЦ «СУВАГ», 2014. – 84 с. – URL: <http://dou94.rybadm.ru/images/doc/koncosnovaniya.pdf> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

33. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации / Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р. URL: <http://government.ru/docs/all/66158/?page=5> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

34. Концепция подготовки педагогических кадров для системы образования на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 июня 2022 г. № 1688-р.– URL: <http://static.government.ru/media/files/5hVUIZXA2JMcPrHoJqfohMeoToZAwA5.pdf> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

35. Концепция создания единой федеральной системы научно-методического сопровождения педагогических работников и управленческих кадров : Распоряжение Министерства просвещения Российской Федерации от 16 декабря 2020 г. № Р-174.– URL: <https://rulaws.ru/acts/Rasporyazhenie-Minprosvescheniya-Rossii-ot-16.12.2020-N-R-174/> (дата обращения 01.06.2023). – Текст: электронный.

36. Кравцов, А. О. Расширение общественного участия как стратегическое направление развития муниципальных образовательных систем / А. О. Кравцов. – Текст: непосредственный // Вестник Герценовского университета. – 2010. – № 4(78). – С. 5-9.

37. Кудakov, О. Р. Методологические подходы в российском образовании (предпосылки теории подходов) : монография / О. Р. Кудakov. – Казань : КГЭУ, 2017. – 176 с.

38. Кузнецов, В. В. Превентивная педагогика: теория и практика / В. В. Кузнецов. – Текст: непосредственный // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – № 2(163). – С. 125-130.

39. Лазарев, В. С. Управление инновациями в школе: Учебное пособие. – М.: Центр педагогического образования, 2008. – 352 с. – С.168. – ISBN 978-5-91382-042-6. – Текст: непосредственный.

40. Лазарева, Г. Ю. Профессиональная социализация студентов в условиях социального партнерства университетов, работодателей и государства : на примере технических вузов Ростовской области : специальность 5.4.4 социальная структура, социальные институты и процессы : диссертация на соискание степени кандидата социологических наук / Лазарева Галина Юрьевна; ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет». – Новочеркасск, 2023. – 227 с.

41. Ларина, Е. А. Социальное партнерство образовательных и досуговых учреждений по формированию экологической культуры молодежи : специальность 13.00.05 теория, методика и организация социально-культурной деятельности : диссертация на соискание степени кандидата педагогических наук / Ларина Елена Александровна; Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина. – Тамбов, 2013. – 216 с. –

42. Леонтьева, М. Р. Контроль и оценка результатов обучения в начальной школе (методическое письмо) / М. Р. Леонтьева. – Текст: непосредственный // Журнал по проблемам образования и культуры. – 1998. – № 6 (27). – С. 3-20.

43. Лешер, О. В. Партисипативный подход как теоретико-методологическая основа воспитания коммуникативной креативности магистрантов вуза / О. В. Лешер, А. В. Казикин. – Текст: непосредственный // Современные проблемы науки и образования. – 2017. – № 2. – С. 175.

44. Лихачев, Б. Т. Педагогика: Курс лекций: Учеб. пособие. для студентов пед. учеб. заведений и слушателей ИПК и ФПК / Б. Т. Лихачев. – М.: Прометей, 1992. – 528 с. – Текст: непосредственный.

45. Логинова, Н. Н. Модель социального партнерства как фактор инновационного развития организации дополнительного образования детей / Н. Н. Логинова, И. А. Новоселов. – Текст: электронный // Мир науки, культуры, образования. – 2019. – № 5(78). – С. 335-339. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/model-sotsialnogo-partnerstva-kak-faktor-innovatsionnogo-razvitiya-organizatsii-dopolnitelnogo-obrazovaniya-detey>

46. Мамедов, А. Ш. Пути повышения эффективности образовательной системы по непрерывному обучению несовершеннолетних основам правил дорожного движения / А. Ш. Мамедов. – Текст: непосредственный // Вестник Северо-восточного федерального университета им. М.К. Аммосова. Серия: Педагогика. Психология. Философия. – 2020. – № 3(19). – С. 10-19.

47. Маркова, Н. Г. Профессиональное повышение квалификации педагога как условие повышения качества образования / Н. Г. Маркова, Д. Р. Гариева. – Текст: непосредственный // Вестник Набережночелнинского государственного педагогического университета. – 2022. – № 1(36). – С. 48-50.

48. Михалькова, О. А. Сравнительный анализ систем повышения квалификации педагогов в России и в других зарубежных странах / О. А. Михалькова, Т. А. Петрова, Н. А. Петрова. – Текст: непосредственный // Тенденции развития науки и образования. – 2020. – № 63-6. – С. 149-154.

49. Новая философская энциклопедия: блог. – URL: https://gufo.me/dict/philosophy_encyclopedia (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

50. Новиков, А. М. Педагогика: словарь системы основных понятий / А. М. Новиков. – М.: Издательский центр ИЭТ, 2013. – 268 с. – Текст: непосредственный.

51. Новиков, А. М. Методология научного исследования / А. М. Новиков, Д. А. Новиков. – М.: Либроком, 2010. – 280 с. – С.134. – ISBN 978-5-397-00849-5. – Текст: непосредственный.

52. Новиков, А. М. Образовательный проект (методология образовательной деятельности) / А. М. Новиков, Д. А. Новиков. – М.: Эгвес, 2004. – 120 с. – ISBN 5-85009-551-9. – Текст: непосредственный.

53. Обучение детей городских школ правилам безопасного поведения на дорогах : Региональный стандарт : Учеб. пособие / М-во образования Республики Татарстан и др.; [Разраб. Л. А. Артемьевой и др.]. – Казань : Б. и., 1995. – 317 с. – Текст: непосредственный.

54. Ожегов, С.И. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. – М.: А ТЕМП, 2013. – 874 с. – ISBN 978-5-905542-04-6. – Текст: непосредственный.

55. Олейникова, О.Н. Социальное партнерство в профессиональном образовании / О. Н. Олейникова. – М., 2005. – 82 с. – Текст: непосредственный.

56. Орлянская, А. В. Зарубежный опыт как ресурс совершенствования практики обучения детей безопасному поведению на дорогах /А. В. Орлянская. – Текст: непосредственный // Сборник материалов VII Международной научной конференции к 80-летию профессора Г.Н. Тараносовой в 2-х частях, Тольятти, 17-19 апреля 2023 г. – Тольятти: Тольяттинский государственный университет, 2023. – С. 367-373.

57. Орлянская, А. В. К вопросу о сущности понятия «социальное партнерство в образовании» в зарубежных и отечественных исследованиях / А. В. Орлянская. – Текст: непосредственный // Горизонты образования: материалы III Международной научно-практической конференции, Омск, 21 апреля 2022 года. – Омск: ФГБОУ ВПО «ОГПУ», 2022. – С. 289-291.

58. Орлянская, А. В. Педагогические аспекты обучения детей безопасному поведению на дорогах / А. В. Орлянская. – Текст:

непосредственный // Педагогическое образование и наука. – 2023. – № 4. – С. 153-157.

59. Орлянская, А. В. Повышение квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах / А. В. Орлянская. – Текст: непосредственный // Азимут научных исследований: педагогика и психология. – 2023. – Т.12, №4(45). – С. 129-133.

60. Орлянская, А. В. Подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в муниципальной системе образования / А. В. Орлянская. – Текст: непосредственный // Ценности в системе воспитания: теория и практика : Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Москва, 01–02 ноября 2023 года. – Москва: ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания», 2023. – С. 239-243.

61. Орлянская, А. В. Психолого-педагогическое сопровождение обучающихся в области безопасного поведения на дорогах / А. В. Орлянская, И. В. Руденко. – Текст: непосредственный // «Инновационные технологии в современном образовании: стратегия, задачи, внедрение»: Материалы международной научно-практической конференции, 23 февраля 2024 года. II Книга. – Костанай: Костанайский региональный университет имени А.Байтұрсынұлы, 2024. – 1646 с. – С. 973.

62. Орлянская, А. В. Сетевое взаимодействие в образовании как ресурс формирования культуры безопасности жизнедеятельности будущих педагогов / А. В. Орлянская. – Текст: непосредственный // Общество: социология, психология, педагогика. – 2022. – № 4(96). – С. 198-202.

63. Орлянская, А. В. Сетевое взаимодействие как условие развития социального партнерства по обеспечению безопасности жизнедеятельности младших школьников / А. В. Орлянская. – Текст: непосредственный // Сборник статей по материалам XIV Всероссийской научно-практической конференции, Йошкар-Ола, 25 февраля 2022 года. – Йошкар-Ола: Марийский государственный университет, 2022. – С. 28-32.

64. Пашкевич, А. В. Основы проектирования педагогической технологии. Взаимосвязь теории и практики : учебно-методическое пособие / А. В. Пашкевич. – 4-е изд. – М. : ИЦ РИОР, 2021. – 228 с. – ISBN 978-5-369-01864-4. – DOI: <https://doi.org/10.29039/01864-4> – Текст: электронный.

65. Петрова, А. Б. Феномен социального партнерства в образовании: историко-педагогический аспект / А. Б. Петрова. – Текст: непосредственный // Проблемы современного педагогического образования. – 2016. – № 52-6. – С. 199-206.

66. Пидручная, С. Н. Формирование основ культуры безопасности по Правилам дорожного движения у детей старшего дошкольного возраста : специальность 13.00.07 теория и методика дошкольного образования : автореферат диссертации на соискание степени кандидата педагогических наук / Пидручная Светлана Николаевна; Московский государственный гуманитарный университет им. М.А. Шолохова. – М., 2009. – 24 с. – Текст: непосредственный.

67. Писаренко, Д. А. Кейс-измеритель – средство оценивания результатов внеучебной деятельности студентов высшей школы: Практическое руководство / Д. А. Писаренко. – Тольятти : ООО Научно-издательский центр «НаукоПолис», 2022. – 49 с. – ISBN 978-5-6046427-8-8. – Текст: непосредственный..

68. Подласый, И. П. Педагогика : в 3-х кн., кн. 3 : Теория и технологии воспитания : учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлениям подгот. и специальностям в обл. «Образование и педагогика» / И. П. Подласый. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Гуманитар, изд. центр ВЛАДОС, 2007. – 463 с. – ISBN 978-5-691-01559-5. – Текст: непосредственный.

69. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 10.08.2023). – Текст: электронный.

70. Постановление Правительства РФ от 04.10.2000 N 751 «О национальной доктрине образования в Российской Федерации». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_97368/ (дата обращения: 10.08.2023). – Текст: электронный.

71. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864. «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/ (дата обращения: 12.08.2023). – Текст: электронный.

72. Преображенская, Е. В. Инновационные образовательные технологии: программа и учебный курс «Культура безопасности дорожного движения» / Е. В. Преображенская, Т. Н. Черняева. – Текст: непосредственный // Информационные технологии в образовании. – 2022. – № 5. – С. 211-217.

73. Проектно-наставническая деятельность в развитии и воспитании школьников через социальное партнерство по безопасности дорожного движения / Добрая Дорога Детства [сайт]. URL: <https://www.dddgazeta.ru/news/regions/67154/> (дата обращения: 01.03.2023). – Текст: электронный.

74. Профессиональный стандарт «Педагог (педагогическая деятельность в сфере дошкольного, начального общего, основного общего, среднего общего образования) (воспитатель, учитель)» // Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 18 октября 2013 № 544н. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155553/fcd5ad2f7bcae420af7b0e706a20935cafd7f5ec/ (дата обращения: 12.08.2023). – Текст: электронный.

75. Прохорова, М.П. Социальное партнерство как механизм инновационного развития профессионального образования / М. П. Прохорова, А. М. Петровский // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». – 2015. – Том 7, №5. – URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/205PVN515.pdf> (дата обращения 02.02.2023). – Текст: электронный.

76. Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 N 1995-Р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=205586> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

77. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. №1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 гг». – URL: <http://static.government.ru/media/files/> (дата обращения 02.02.2023). – Текст: электронный.

78. Рондырев-Ильинский, В. Б. О готовности студентов в процессе профессионального образования к обучению безопасному поведению на дорогах / В.Б. Рондырев-Ильинский, Н. В. Дымченко. – Текст: непосредственный // Вестник науки и образования. – 2017. – №6 (30). – С. 92-94.

79. Рубинштейн, С.Л. Основы общей психологии / С. Л. Рубинштейн. – СПб.: Питер, 2000. – 712 с. – ISBN 5-314-00016-4. – Текст: непосредственный.

80. Рыбкина, Н. В. Социально-культурная деятельность как средство профилактики детского дорожно-транспортного травматизма : специальность 13.00.05 теория, методика и организация социально-культурной деятельности : диссертация на соискание степени кандидата педагогических наук / Рыбкина Наталья Васильевна; Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина. – Тамбов, 2006. - 216 с. – Текст: непосредственный.

81. Сайгушев, Н. Я. К вопросу о функциях педагогической деятельности / Н. Я. Сайгушев, О. А. Веденева, А. С. Валеев. – Текст: непосредственный // Проблемы современного педагогического образования. – 2019. – № 64-4. – С. 196-199.

82. САКЛА: портал по безопасности дорожного движения [сайт]. – URL: <https://sakla.ru/> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

83. Селезнев, В. А. Проектно-ориентированная система повышения квалификации педагогов / В. А. Селезнев. – Текст: непосредственный // Научное обеспечение системы повышения квалификации кадров. – 2018. – № 3(36). – С. 51-59.

84. Сиденко, А. С. Педагогический эксперимент: понятие и этапы деятельности. Занятие 2 Трактовки понятия «Эксперимент» / А. С. Сиденко, В. С. Хмелева. – Текст: непосредственный // Эксперимент и инновации в школе. – 2008. – № 2. – С. 21-25.

85. Симакова, Т. П. Формирование субъектной позиции семьи на основе социально-образовательного партнерства: специальность 13.00.01 общая педагогика, история педагогики и образования: автореферат диссертации на соискание степени доктора педагогических наук / Симакова Татьяна Петровна; Институт развития образовательных систем Российской академии образования. – Томск, 2012. – 41 с. Место защиты: Национальный исследовательский Томский государственный университет. – Текст: непосредственный.

86. Системный проект профилактики безопасного поведения детей на дорогах, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, включая обоснование требований по структуре и связанности ее элементов, требований к содержанию деятельности, оснащению и образовательным программам. - М.: Издательский Дом Третий Рим, 2006. – Текст: непосредственный.

87. Сластенин, В.А. Педагогика : учеб. пособие для студ. высш. пед. учеб. заведений / В. А. Сластенин, И. Ф. Исаев, Е. Н. Шиянов; Под ред. В. А. Сластенина. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 576 с. - Текст: непосредственный.

88. Современный образовательный процесс: основные понятия и термины / Авторы-составители: М. Ю. Олешков, В. М. Уваров. – М.: Компания Спутник+, 2006. – 191 с. – Текст: непосредственный.

89. Сотников, Н. А. Формирование навыков безопасного поведения на дороге у младших школьников возможностями визуальных средств обучения / Н. А. Сотников, О. Н. Кучерук, О. Н. Бакурова. – Текст: непосредственный // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. – 2020. – Т. 9. – № 1-1. – С. 246-256.

90. Статистика // Госавтоинспекция [сайт]. – URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 02.02.2023). – Текст: электронный.

91. Студенты и преподаватели ТвГУ участвуют в реализации проекта «Хищные дороги» // Тверской государственный университет: официальный сайт. – URL: <https://tversu.ru/news/18750> (дата обращения: 14.03.2023). – Текст: электронный.

92. Темняткина, О.В. Исследование мотивационной готовности педагогов к непрерывному профессиональному развитию / О. В. Темняткина. – Текст: электронный // Мир науки. Педагогика и психология. – 2021. – №1. URL: <https://mir-nauki.com/PDF/08PDMN121.pdf> (дата обращения 02.02.2023)

93. Толочко, Е. И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема / Е. И. Толочко. – Текст: непосредственный // Человек и образование. – 2015. – № 1(42). – С. 173-179.

94. Толочко, Е. И. Методика формирования культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах на основе интеграции школьного и дополнительного образования : специальность 13.00.02 теория и методика обучения и воспитания (естественные и точные науки, уровень общего образования) : диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук / Толочко Евгения Ивановна; Санкт-Петербургская академия постдипломного педагогического образования. – Санкт-Петербург, 2017. – 253 с. – Текст: непосредственный.

95. Толочко, Е. И. Методическая система формирования культуры безопасного поведения на дорогах у школьников на основе трансдисциплинарного подхода / Е. И. Толочко. – Текст: непосредственный //

Ученые записки университета им. П.Ф. Лесгафта. – 2015. – № 12 (130). – С. 254-259.

96. Толочко, Е. И. Применение трансдисциплинарного подхода в процессе подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении / Е. И. Толочко. – Текст: непосредственный // Непрерывное образование. – 2022. – № 3(41). – С. 69-73.

97. Указ Президента Российской Федерации от 17.05.2023 № 358 «О Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_447320/ (дата обращения: 30.05.2023). – Текст: электронный.

98. Федеральные государственные образовательные стандарты [сайт]. – URL: <https://fgos.ru/> (дата обращения: 23.06.2023). – Текст: электронный.

99. Федеральные государственные образовательные стандарты. Начальное общее образование. – URL: <https://fgos.ru/fgos/fgos-noo/> (дата обращения: 23.06.2023). – Текст: электронный.

100. Федеральный закон об образовании в Российской Федерации. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/ (дата обращения: 23.06.2023). – Текст: электронный.

101. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021, с изм. от 27.10.2022) «О безопасности дорожного движения». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения 02.02.2023). – Текст: электронный.

102. Федеральный закон РФ от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» // RG.RU – интернет-портал «Российской газеты». – URL: <http://www.rg.ru/2012/12/30/obrazovanie-dok.html> (дата обращения 02.02.2023). – Текст: электронный.

103. Цквитария, Т. А. Социальное партнерство как фактор развития непрерывного образования / Т. А. Цквитария. – Текст: электронный // Мир

науки. – 2018. – Т. 6, № 4. – URL: https://mir_nauki.com/PDF/56PDMN418.pdf (дата обращения: 02.02.2022).

104. Чамина, О. Г. Продуктивное обучение: потенциал развития в высшей школе / О. Г. Чамина. – Текст: электронный // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 5. – URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=22454> (дата обращения 23.06.2023).

105. Чмыхова, Г. В. Подготовка педагогов в учреждениях дополнительного образования к обеспечению безопасности жизнедеятельности детей : специальность 13.00.08 теория и методика профессионального образования: автореферат диссертации на соискание степени кандидата педагогических наук / Чмыхова Галина Васильевна. – Шуя, 2012. – 22 с. – Место защиты: Шуйский государственный педагогический университет. – Текст: непосредственный.

106. Шакирова, З. В. Педагогическое взаимодействие социальных институтов в формировании безопасного поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде / З. В. Шакирова, Р. Ш. Ахмадиева. – Текст: непосредственный // Казанский педагогический журнал. – 2015. – № 5-2(112). – С. 245-250.

107. Шацкий, С. Т. К вопросу о педагогике деревни / С. Т. Шацкий. – Текст: непосредственный // Шацкий С. Т. Педагогические сочинения. – М. : Просвещение, 1964. – Т. 3. – С. 252.

108. Шевелев, А. Н. Система повышения квалификации педагогов в странах Запада / А. Н. Шевелев. – Текст: непосредственный // Непрерывное образование. – 2022. – № 2(40). – С. 84-98.

109. Школа «Безопасность в Движении» // Движение Первых: [сайт]. – URL: <https://xn--90acagbhgrca7c8c7f.xn--p1ai/projects/1376> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

110. Школа безопасных наук: инновационный проект // Академия педагогических проектов Российской Федерации [сайт]. – URL: <https://xn-->

d1abbusdciv.xn--plai/edu-10-2023-pb-131062/ (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

111. Штофф, В. А. Проблемы методологии научного познания / В. А. Штофф. – М.: Высшая школа, 1978. – 269 с. – Текст: непосредственный.

112. Шульга, Н. В. Социальное партнерство в образовании: историко-педагогический аспект / Н. В. Шульга. – Текст: непосредственный // Проблемы современного педагогического образования. – 2019. – № 64-2. – С. 265-268.

113. Щедровицкий, П. Г. Организационное проектирование в системе управленческой деятельности / П. Г. Щедровицкий. – Текст: электронный // Системное управление – проблемы и решения. – М., 1998. – С. 21-38. – URL: <https://shchedrovitskiy.com/organizacionnoe-proektirovanie-v-sisteme-upravlencheskoj-dejatelnosti/> (дата обращения: 01.06.2023).

114. Щербаков, И. Н. Волонтерские инициативы в формировании навыков безопасного поведения детей на дорогах сельской местности / И. Н. Щербаков, Е. А. Щербакова. – Текст: непосредственный // Автомобили, транспортные системы и процессы: настоящее, прошлое, будущее : сборник статей Международной научно-технической конференции, Курск, 17 мая 2019 года. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2019. – С. 214-217.

115. Югфельд, Е. А. Профессиональная социализация студентов колледжа посредством социального партнерства : специальность 13.00.08 теория и методика профессионального образования : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата педагогических наук / Югфельд Елена Александровна; Российский государственный профессионально-педагогический университет. – Челябинск, 2016. – 22 с. – Место защиты: Челябинский государственный педагогический университет. – Текст: непосредственный.

116. Юные Инспекторы Движения России : официальный сайт. – URL: <https://юидроссии.рф/> (дата обращения: 01.06.2023). – Текст: электронный.

117. Якунин, В.А. Педагогическая психология: учебное пособие / В. А. Якунин. – СПб.: Полиус, 1998. – 639 с. – ISBN 5-8016-0022-1. – Текст: непосредственный.

118. Якупов, А. М. Организационно-педагогические условия подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении : специальность 13.00.01 общая педагогика, история педагогики и образования : диссертация на соискание степени кандидата педагогических наук / Якупов Александр Мубинович. – Магнитогорск, 1997. – 166 с. – Текст: непосредственный.

119. Borgatti, S. P. The Network Paradigm in Organizational Research: Reviw and Typology / S. P. Borgatti, P. C. Foster // Journal of Managment. – 2003. – Т. 29, no. 6. – P. 991-1013.

120. Costa, E. Supporting Schools in Times of Crisis: A Case of Partnerships and Networking with School by the Institute of Education at the Vniversity of Lisbon / E. Costa, M. Baptista, N. Dorotea // University and School Collaborations during a Pandemic. – Cham : Springer. – 2022. – 357 p.

121. Hadfield, M. What does the existing knowledge base tell us about the impact of networking and collaboration? A review of network-based innovations in education in the UK / M. Hadfield, M. Jopling, C. Noden [ed al.] // Nottingham : National College for School Leadership, 2006.

122. Plummer, R. Community Partnerships: Measuring the Performance of Sustainability Science Initiatives / R. Plummer, S. Witkowski, A. Smits [et al.] // Higher Education Institution. – 2022. – No. 47. – P. 135– 153.

123. Ridene, T., Leroy, L., Chendeb, S. Innovative Virtual Reality Application for Road Safety Education of Children in Urban Areas. Advances in Visual Computing. ISVC 2015. Lecture Notes in Computer Science / T. Ridene, L. Leroy, S. Chendeb // Springer International Publishing Switzerland, 2015.

124. Thomson, J. A. Behavioral group training of children to find safe routes to cross the road / J. A. Thomson, K. Ampofo-Boateng, T. Pitcairn, R. Grieve, D.

N. Lee, & J. D. Demetre // *British Journal of Educational Psychology*, 1992. – N62.
– P.173-183.

Приложение А Справка о внедрении результатов



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ НАУЧНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ИНСТИТУТ ИЗУЧЕНИЯ ДЕТСТВА, СЕМЬИ И ВОСПИТАНИЯ»

Москва, 125080, Тр. Б. Хмельницкого, д. 25/1, стр. 15, тел. (495) 620-39-03, <http://www.iifed.ru>

№ 286-01 от «13» мая 2024 г.

По месту требования

Справка о внедрении результатов научного исследования Орлянской Александры Валериевны

Настоящая справка свидетельствует о том, что разработанные Орлянской Александрой Валериевной материалы по теме «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» («Социальное партнерство в сфере безопасности дорожного движения») использовались при реализации дополнительной профессиональной программы (повышение квалификации) «Алгоритмы межведомственного взаимодействия в деятельности субъектов системы профилактики: уровень образовательной организации» (далее - программа) на базе ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания» и вошли в учебно-методический комплект (далее - УМК), обеспечивающий реализацию программы в субъектах Российской Федерации.

В 2023 году обучение по программе прошли 2950 педагогических работников из 79 субъектов Российской Федерации. Заключено 78 лицензионных договоров на использование УМК в 75 субъектах Российской Федерации. Планируемое количество слушателей по программе в 2024 году - 3644 человека.

С уважением,
Директор



Н.В. Агре

Рисунок А.1 - Справка о внедрении результатов

Приложение Б Справка о разработке программы

 тольяттинский
государственный
университет



Институт дополнительного
образования
«Жигулевская долина»
ул. Белорусская, 16В, г.о. Тольятти,
Самарской обл., 445020,
Телефон (8482) 44-98-15

20.01.2023 № 0231

СПРАВКА

Настоящим подтверждаем, что Орлянская Александра Валерьевна, является разработчиком и преподавателем следующих программ повышения квалификации «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма и ее роль в формировании безопасного образовательного пространства образовательных организаций» (72 часа). В период с 01.03.2022 по 30.09.2022 провела обучение слушателей по программе повышения квалификации в количестве 576 человек.

Главный специалист ИДО
«Жигулевская долина»




А.И. Нетребина

Рисунок Б.1 - Справка о разработке программы

Приложение В

Анкета

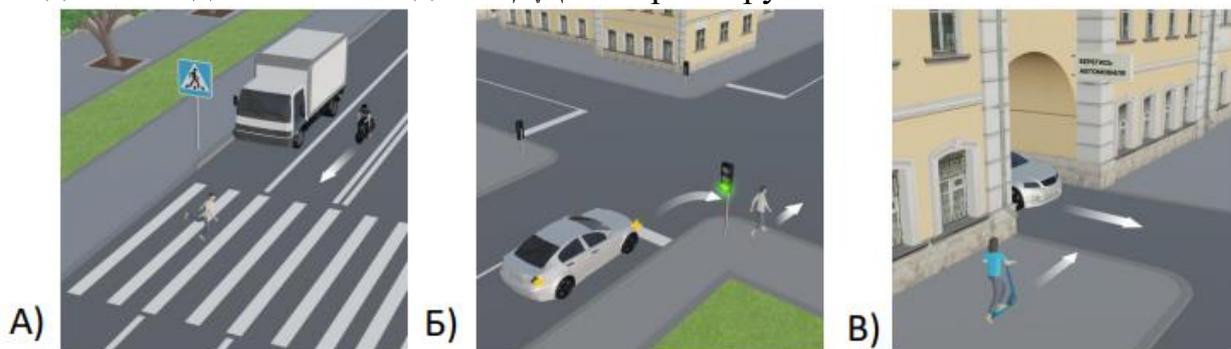
Добрый день! Предлагаем Вам ответить на вопросы

1. Какими нормативно-правовыми документами предусмотрена организация работы по обучению детей безопасному поведению на дорогах в образовательной организации? *(возможно несколько вариантов)*
Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации»;
Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»;
Федеральные государственные образовательные стандарты;
правильный ответ (все)

2. В соответствии с профессиональным стандартом «Педагог» учитель, обучая детей безопасному поведению на дорогах, какую выполняет функцию?
Общепедагогическая функция. Обучение
Воспитательная деятельность
Развивающая деятельность
правильный ответ (воспитательная)

3. Отметьте 3 интерактивные формы работы по изучению Правил дорожного движения?

4. Отметьте ситуации, где изображены «дорожные ловушки» – ситуации, когда соблюдение пешеходом ПДД не гарантирует безопасность.



А и В

А

А, Б и В

правильный ответ А, Б и В