

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ТОЛЬЯТТИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи



Орлянская Александра Валериевна

**ПОДГОТОВКА ПЕДАГОГОВ К ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ
БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ
В УСЛОВИЯХ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА**

5.8.7. Методология и технология профессионального образования

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата педагогических наук

Научный руководитель:
доктор педагогических наук, профессор
Руденко Ирина Викторовна

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПОДГОТОВКИ ПЕДАГОГОВ К ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ В УСЛОВИЯХ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	20
1.1 Проблема обучения детей безопасному поведению на дороге.....	20
в теории и практике образования.....	20
1.2 Социальное партнерство как инновационный ресурс подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.....	42
1.3 Проектирование процесса подготовки педагогов к работе по обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования.....	65
Выводы по первой главе.....	83
ГЛАВА 2 ОРГАНИЗАЦИЯ ОПЫТНО-ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ РАБОТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ ПЕДАГОГОВ К ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ В УСЛОВИЯХ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	86
2.1 Цель, задачи и организация опытно-экспериментальной работы.....	86
2.2 Реализация образовательного процесса по подготовке педагогов.....	99
к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования.....	99
2.3 Анализ, интерпретация и обобщение результатов опытно-экспериментальной работы по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.....	110
Выводы по второй главе.....	136
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	143
ПРИЛОЖЕНИЕ А Фрагмент дополнительной профессиональной программы «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма».....	162

ПРИЛОЖЕНИЕ Б Результаты диагностики по методике Темняткиной О.В.	166
ПРИЛОЖЕНИЕ В Результаты диагностики по методике Замфира К. в модификации Реана А.А. «Изучение мотивации профессиональной деятельности»	167
ПРИЛОЖЕНИЕ Г Примеры кейсов «Твоя безопасность»	169
ПРИЛОЖЕНИЕ Д Варианты вопросов, включенных в перечень для итоговой аттестации по результатам обучения	173
ПРИЛОЖЕНИЕ Е Справка о внедрении результатов	174
ПРИЛОЖЕНИЕ Ж Справка о разработке программы	175

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Обеспечение безопасности жизни детей и подростков в окружающей среде является приоритетной задачей государства. «Стратегией комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» предусмотрены задачи по формированию у детей навыков безопасного поведения в быту, на дорогах, транспорте. Между тем, статистические данные Госавтоинспекции России подтверждают факт увеличения количества детей, получивших травмы в дорожных происшествиях в 2024 году на 4,5% (19 736 детей) и увеличение количества погибших в авариях в возрасте до 18 лет на 2,2% (805 несовершеннолетних) [103].

Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» (1995 г.) обучение граждан правилам безопасного поведения проводят организации, осуществляющие образовательную деятельность в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами (далее – ФГОС) [116]. Во ФГОС всех уровней общего образования определены требования к личностным результатам обучающихся при освоении образовательных программ, среди которых – усвоение и соблюдение норм здорового и безопасного образа жизни. Решение обозначенной проблемы находится в компетенции Министерства просвещения Российской Федерации, образовательных организаций, педагогов. Деятельность в области подготовки обучающихся к безопасному поведению в окружающей среде, в том числе в сфере дорожного движения, относится к профессионально-педагогической, социально-воспитательной. Анализ профессионального стандарта «Педагог» подтверждает, что в числе трудовых действий педагогов – «формирование у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни» [85].

При подготовке будущих педагогов в соответствии с Федеральными государственными образовательными стандартами высшего образования по различным направлениям педагогического образования осуществляется

формирование универсальной компетенции (УК-8) в области безопасности жизнедеятельности обучающихся. Однако результаты изучения опыта её реализации в педагогической практике, проведение опросов среди выпускников вузов, например, в гг. Тольятти, Самара, доказывают, что необходимо научно-методическое сопровождение при организации этого направления деятельности в образовательной организации.

Подготовка педагогических кадров пока не в полной мере соответствует современным требованиям, что делает актуальным поиск научно обоснованных подходов и условий для устранения пробелов в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В изменяющейся системе образования всё более привлекательными становятся ресурсы межведомственного взаимодействия и потенциал социального партнерства. Вместе с тем, вовлечение заинтересованных ведомств в профилактическую работу с обучающимися вызывает у педагогов трудности из-за недостатка необходимых навыков взаимодействия с ними.

В изученных материалах о практическом опыте Московской, Ростовской, Тверской, Самарской областей, а также республики Татарстан охарактеризована работа комплексного участия органов образования, здравоохранения, Госавтоинспекции, МЧС, учреждений спорта и культуры в обучении детей безопасному поведению на дорогах. Опыт взаимодействия социальных партнеров в данной сфере пока слабо транслируется в практику ввиду спонтанности и недостаточного его научного обоснования. Отсутствуют специальные исследования, в которых рассматриваются содержание, формы и методы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях развития социального партнерства и межведомственного взаимодействия.

Степень разработанности темы исследования.

Предпосылками проведения исследования являются труды, в которых рассмотрена сущность понятия «культура безопасного поведения школьников» (Асянова С.Р, Вашкевич А.В.); «социология безопасности» (Агре Н.В.); «транспортная культура» (Якупов А.М.), «педагогическая профилактика»,

«субъекты и объекты дорожного движения» применительно к процессу обучения детей. Интерес представляют исследования, посвященные изучению и созданию региональных систем профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в г. Санкт-Петербурге (Горская А.В.), республике Татарстан (Ахметшина Л.Г.); модель интеграции школьного и дополнительного образования в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (Толочко Е.И.), модель формирования навыков безопасного поведения в природных условиях (Неймышев А.В.). В ряде работ предметом исследования стали организационно-педагогические условия подготовки школьников к участию в дорожном движении (Шакирова З.В., Якупов А.М.). Методические аспекты организации образовательной деятельности по обучению дошкольников дорожной грамоте представлены в работах Артемьевой Л.В., Пидручной С.Н., Мамедова А.Ш.; младших школьников – в трудах Ганиевой Г.Р., Габдуллиной Н.А., Козловской Е.А. Сотниковой Н.А. и др. Исследователями изучен потенциал интернет-ресурсов (Аникина Н.С.), проектно-наставнической, волонтерской (Щербаков И.Н.), социально-культурной деятельности (Рыбкина Н.В.), а также информационных технологий (Преображенская Е.В.), интерактивных методов (Рондырев-Ильинский В.Б.) в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Авторы раскрывают значимость межведомственного взаимодействия для повышения эффективности профилактической работы в современном мегаполисе (Вашкевич А.В., Левшина Е.Н., Шакирова З.В.). Следует отметить, что в отечественной науке, несмотря на пристальное внимание к вопросам детской безопасности на дорогах на протяжении ряда лет, подготовка самих педагогов к обучению детей рассматривалась лишь как значимое условие. Целостного изучения этой проблемы не проводилось. В диссертационных исследованиях нашли отражение близкие теме нашего исследования вопросы подготовки студентов педагогических вузов (Ахмадиева Р.Ш.), педагогов системы дополнительного образования (Чмыхова Г.В.) к обеспечению безопасной жизнедеятельности детей.

Между тем, широкие возможности для этого предоставляет система дополнительного профессионального образования, направленная на совершенствование и обновление востребованных компетенций педагогов.

Для настоящего исследования представляют интерес научные разработки зарубежных (Borgatti S. P., Foster P. C.; Costa E., Baptista M., Dorotea N.; Witkowski S., Smits A. ed al., Hadfield M., Jopling M., Noden C. ed al; Plummer R.) и отечественных авторов (Белякова М.А., Верхотурцев В.С., Глушанок Т.М. Даргель Т.М. Лазарева Г.Ю., Олейникова О.Н., Прохорова М.П., Петровский А.М., Югфельд Е.А.), в которых рассматриваются возможности социального партнерства как инновационного ресурса в решении стратегических задач в сфере образования, в том числе в системе дополнительного профессионального образования педагогов (Волобуева Т.Б., Ворошнина О.Р., Прохорова М.П., Петровский А.М.).

Исходя из анализа научной литературы и практического опыта выявлены **противоречия:**

– между возрастающими требованиями государства и общества к совершенствованию профессиональной деятельности педагогов в сфере организации профилактической работы по безопасному поведению детей в окружающей среде и недостаточным качеством подготовки педагогических кадров к её реализации в обновляющейся системе образования и межведомственного взаимодействия;

– между необходимостью обеспечения подготовки педагогов к организации работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в образовательной организации с использованием ресурсов социальных партнеров и отсутствием ее научного обоснования;

– между необходимостью обновления содержания, форм, методов подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах и традиционной практикой, ограничивающей возможности использования ресурсов социальных партнеров в системе дополнительного профессионального

образования.

Выявленные противоречия определили проблему исследования: каковы теоретические подходы и методическое обеспечение процесса подготовки педагогов – субъектов социального партнерства по обучению детей безопасному поведению на дорогах?

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 в системе дополнительного профессионального образования.

Предмет исследования – содержание, формы, методы подготовки педагогов – субъектов взаимодействия с социальными партнерами по обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования.

Цель исследования заключается в теоретическом обосновании, разработке и апробации содержания, форм, методов подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования в условиях социального партнерства.

Для достижения поставленной цели нами были обозначены следующие **задачи**:

1. Выявить особенности отечественного опыта обучения детей безопасному поведению на дорогах в теории и практике образования.

2. Раскрыть и охарактеризовать возможности социального партнерства как инновационного ресурса в сфере подготовки педагогов к реализации деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

3. Разработать и обосновать модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования с участием социальных партнеров.

4. Провести опытно-экспериментальную работу в системе дополнительного профессионального образования и оценить ее результативность 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:

– рассматривать этот процесс как образовательный, согласованный с современными требованиями и профессиональными функциями педагога в области профилактической деятельности; результатом которого является совершенствование / освоение профессиональной компетенции педагога в данной сфере;

– теоретически обосновать и разработать модель подготовки педагога в системе дополнительного профессионального образования, обеспечивающую получение слушателями нового опыта взаимодействия с социальными партнерами по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

– определить в качестве основы взаимодействия с социальными партнерами *виды* деятельности, к которым будет относиться: выработка норм и принципов сотрудничества, определение требований к минимуму содержания подготовки; создание предметно-пространственной среды, дидактического материала для реализации программы подготовки, ее процессуального обеспечения; привлечение кадровых, материально-технических ресурсов, участие в экспертизе образовательных результатов; а также *интерактивные формы и методы* обучения, обеспечивающие погружение в имитируемую среду дорожного движения;

– предложить критерии (мотивационно-ценностный, операционально-деятельностный, рефлексивный) и соответствующие им показатели, которые позволят осуществить мониторинг сформированности профессиональной компетенции как образовательного результата дополнительного профессионального образования.

Научная новизна результатов исследования:

– выявлены особенности отечественного опыта организации обучения детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства, в котором важная роль отводится подготовке педагогических кадров к профилактической работе в образовательной организации. Участие педагога в данном виде деятельности раскрывается через профессиональные функции (организаторская, мотивационная, обучающая, превентивная, воспитательная, диагностическая), содержание которых расширено и уточнено. Основной акцент делается на организаторскую функцию, направленную на координацию межведомственного взаимодействия, вовлечение социальных партнеров и родителей в процесс обучения детей. Мотивационная – обеспечивает осознание ценности и смыслов профилактической работы в образовательной организации; обучающая – предполагает оказание помощи со стороны педагога детям и родителям в получении актуальных знаний в области безопасного поведения на дорогах; превентивная – направлена на создание эффективной профилактической среды с участием заинтересованных ведомств; воспитательная – нацеливает на вовлечение обучающихся в программы и проекты профилактической направленности, создание комфортных условий для доброжелательного общения и взаимопонимания всех участников образовательного процесса; диагностическая – характеризует умение педагога изучать и предвидеть результаты использования обучающимися имеющихся знаний в реальных жизненных ситуациях;

– определено содержание подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования, которая представлена как целостный, адаптированный для разных категорий слушателей образовательный процесс, реализуемый посредством комплекса образовательных программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки, реализуемый с участием социальных партнеров;

– разработана и обоснована модель образовательного процесса в системе дополнительного профессионального образования, включающая совокупность взаимосвязанных компонентов (целевого, содержательного, организационно-деятельностного и оценочно-результативного), раскрывающая виды деятельности и формы участия социальных партнеров на всех этапах обучения педагогических кадров;

– предложены критерии (мотивационно-ценностный, операционально-деятельностный, рефлексивный), определены показатели, уровни, диагностические инструменты, позволяющие установить сформированность профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, которая охарактеризована как совокупность теоретических знаний, методических умений и способов деятельности педагога, способствующих мотивированной продуктивной деятельности по реализации профессиональных функций в области обучения детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства, и образовательный результат их подготовки в системе дополнительного профессионального образования.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что:

– обоснованы и представлены четыре периода развития исследовательского поиска, характеризующие основные тенденции в отечественной педагогической науке с 1993 по 2023 годы в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, что подтверждает значимость выбранной проблемы для теории профессионального образования и определяет необходимость её изучения в условиях развития социального партнерства в образовании;

– уточнено представление о структуре и содержании понятия «профессиональная компетенция в области обучения детей безопасному поведению на дорогах», что может рассматриваться в качестве теоретической базы разработки содержания образовательного процесса в системе дополнительного профессионального образования;

– определены принципы, оптимальные формы и методы подготовки педагогов в системе дополнительного профессионального образования с участием социальных партнеров, направленные на организацию работы по обучению детей безопасному поведению на дорогах, что обогащает теорию и методiku профессионального образования новыми знаниями в этой области.

Практическая значимость исследования заключается в апробации модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования; создании программы повышения квалификации педагогических кадров, модульного курса для профессиональной переподготовки «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»; в разработке дидактических материалов, включающих учебно-методическое пособие «Дорога БЕЗопасности», цифровые технологические карты, которые могут быть использованы в образовательных организациях для работы с обучающимися.

Этапы исследования. Исследование проводилось в три этапа.

На первом этапе (2019-2021гг.) – подготовительном – осуществлялась систематизация основных идей и практического опыта подготовки педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; проводился сопоставительный анализ трудов зарубежных и отечественных ученых о социальном партнерстве в образовании; формулировались понятия по исследуемой теме, определялась ведущая идея и замысел исследования.

На втором этапе (2021-2022гг.) – основном – формулировались научно-методологические предпосылки исследования; уточнялась исходная гипотеза, определялась база реализации процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах; разрабатывалась модель для реализации содержания подготовки в системе дополнительного профессионального образования педагогов; анализировались промежуточные результаты, полученные в ходе исследования; вносились коррективы в образовательные программы.

На третьем этапе (2022-2024 гг.) – обобщающем – анализировались результаты опытно-экспериментальной работы, осуществлялась интерпретация полученных данных, формулировались выводы, оформлялся текст диссертационного исследования, определялись перспективные направления исследований в данной области. На всех этапах исследования были опубликованы основные научные результаты.

Методологическую основу исследования составляют:

фундаментальные труды в области организации педагогического исследования (Бережнова Е.В., Иванова С.В., Краевский В.В., Полонский В.М.);

системный подход (Безрукова В.С., Беспалько В.П., Новиков А.М., Новиков Д.А., Якунин В.А.), позволяющий определить этапы, структуру, принципы моделирования процесса дополнительного профессионального образования педагогов;

аксиологический подход (Бондаревская Е.В., Никандров Н.Д., Сластенин В.А.), раскрывающий характеристику ценностного отношения педагогов к профессиональной деятельности, непрерывному самосовершенствованию в области сохранения жизни, здоровья и безопасности обучающихся;

компетентностный подход (Введенский В.Н., Зимняя И.А, Зеер Э.Ф., Сериков В.В., Тряпицына А.П.), задающий стратегию проектирования содержания подготовки педагогов в системе дополнительного профессионального образования, направленную на освоение / совершенствование профессиональной компетенции в рассматриваемой области;

деятельностный подход (Выготский Л.С., Леонтьев А.Н., Эльконин Д.Б.), дающий возможность акцентировать внимание на видах и содержании деятельности профессионального сообщества и социальных партнеров, обеспечивающих образовательный результат.

Теоретическую основу исследования составили:

исследования в области обучения детей безопасному поведению на дорогах *отечественных* (Ахмадиева Р.Ш., Ахметшина Л.Г., Ганиева Г.Р., Габдуллина Н.А., Горская А.В., Пидручная С.Н., Рыбкина Н.В., Толочко Е.И., Чмыхова Г.В., Якупов А.М.) *и зарубежных* (Borgatti S.P., Chendeb S., Demetre J.D., Foster P.C., Hadfield M., Jopling M., Leroy L., Noden C., Thomson J.A., Ridene T.) авторов, раскрывающие цели, задачи, принципы, содержание и способы взаимодействия с обучающимися при организации профилактической работы в образовательных учреждениях;

труды, отражающие особенности подготовки педагогических кадров в системе повышения квалификации (Антонова Д.А., Волобуева Т.Б., Добровольская, Н. Ю., Кузнецов В.В., Колесникова И.А., Селезнев В.А.);

теоретические идеи об использовании ресурсов социального партнерства в профессиональном образовании (Белякова М.А., Верхотурцев В.С., Ворошнина О.Р., Лазарева Г.Ю., Олейникова О.Н., Прохорова М.П., Петровский А.М., Югфельд Е.А.);

работы, посвященные методическим аспектам обучения детей безопасной жизнедеятельности в окружающей среде (Аникина Н.С., Вашкевич Т.Н., Козловская Е.А., Козловский С.А., Мамедов А.Ш., Преображенская Е.В., Шакирова З.В.).

Для проверки гипотезы и решения поставленных задач применялся комплекс **методов исследования:**

теоретических: анализ, обобщение, систематизация, нормативно-правовых документов, психолого-педагогической, методической, справочной литературы по исследуемой проблеме для уточнения содержания базовых понятий и формулирования основных идей исследовательского поиска; сравнительно-сопоставительный анализ, обобщение трудов отечественных и зарубежных авторов – для получения научного знания о роли социального партнерства в образовании; метод моделирования – для проектирования процесса подготовки в

системе дополнительного профессионального образования;

эмпирических: опытно-экспериментальная работа; наблюдение, анкетирование слушателей курса, авторские тесты, интервьюирование, самоанализ для определения траектории эксперимента; методы количественного и качественного анализа результатов, критерий углового преобразования Фишера – для интерпретации и обработки полученных данных.

База исследования. Исследовательская работа проводилась с 2019 по 2024 годы на базе института дополнительного образования «Жигулевская долина» Тольяттинского государственного университета. В опытно-экспериментальной работе приняли участие 309 педагогов общеобразовательных организаций г.о. Тольятти, проходивших повышение квалификации по программе «Профилактика дорожно-транспортного травматизма», и 25 обучающихся по программе профессиональной переподготовки; сотрудники Госавтоинспекции (10чел.), МЧС (6 чел.); работники культуры (5 чел.), педагоги Ресурсного центра г.о. Тольятти (2 чел.), участвующие в реализации программы. Всего в рамках исследования учтено мнение 576 педагогов общего, дополнительного, дошкольного образования городских округов Тольятти, Самара, 78 педагогов г. Челябинска.

Положения, выносимые на защиту:

1. Подготовка педагога к обучению детей безопасному поведению на дороге – это целостный процесс, направленный на совершенствование / овладение профессиональной компетенцией в системе дополнительного профессионального образования, соответствующей современным требованиям к выполнению педагогом функций по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных организациях. Для определения релевантного содержания образовательных программ повышения квалификации или профессиональной переподготовки педагогических кадров важно уточнить: а) содержание профессиональных функций педагога, необходимых для реализации профилактической работы в сфере предупреждения дорожно-транспортного

травматизма (мотивационной, обучающей, воспитательной, организаторской, превентивной, диагностической); б) базовый уровень образования слушателей; в) знания, умения, осваиваемые способы деятельности, которые составят основу профессиональной компетенции как результата дополнительного профессионального образования педагога; в) формы и методы достижения планируемых результатов, ориентированные на взаимодействие с социальными партнерами.

2. Модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах описывает образовательный процесс в системе дополнительного профессионального образования, разрабатывается на основе системного, аксиологического, компетентностного, деятельностного подходов в соответствии с принципами непрерывности, партисипативности, превентивности, интерактивности, продуктивности. Целевой компонент модели направлен на достижение образовательного результата, заданного системой дополнительного профессионального образования – совершенствование / освоение профессиональной компетенции как совокупности теоретических знаний, методических умений и способов деятельности педагога, способствующих мотивированной продуктивной деятельности по реализации профессиональных функций в области обучения детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства. Содержательный компонент представлен дополнительной образовательной программой «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», которая адаптируется под базовое образование слушателей и реализуется как программа повышения квалификации или модульный курс профессиональной переподготовки педагогических кадров. Операционально-деятельностный компонент определяет совокупность форм, методов образовательного процесса, реализуемых при участии социальных партнеров. Результативный компонент позволяет уточнить критериально-оценочный инструментарий.

3. Согласно разработанной модели последовательная реализация процесса

подготовки педагогов основана на вовлеченности социальных партнеров в различные виды деятельности, к которым относится: выработка норм и принципов сотрудничества в образовательном процессе, определение требований к минимуму содержания подготовки, создание предметно-пространственной среды и дидактических материалов для реализации программы, ее процессуального обеспечения; привлечение кадровых, материально-технических ресурсов; участие в экспертизе образовательных результатов. Эффективными формами организации образовательного процесса с участием социальных партнеров являются интерактивные семинары и практикумы по созданию «дорожных» игр, построению маршрутов «безопасный путь в школу» на интерактивной доске; краш-курсы, проектная деятельность; методы, среди которых: сюжетно-ролевые игры, ситуационные задачи, видеопросмотры, дискуссии, свободные рефлексивные практики, позволяющие осмыслить полученный опыт и закрепить знания.

4. Предложенные в исследовании критерии профессиональной компетенции (ценностно-мотивационный, содержательно-операциональный, рефлексивный) имеют большую значимость в условиях развития социального партнерства, коррелируют с функциями педагога, необходимыми для реализации профилактической деятельности в образовательной организации, а показатели её сформированности составляют основу описания уровней образовательного результата слушателей (профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах). При характеристике каждого уровня (высокий, средний, низкий) фиксируются детерминанты мотивационной сферы, раскрывающие ценностные ориентации педагога в области организации профилактической работы с обучающимися; накопленные и приобретенные знания, обеспечивающие продуктивное взаимодействие с детьми по предупреждению дорожно-транспортного травматизма; нацеленность педагогов на саморазвитие в данной сфере, использование ресурсов социальных партнеров и взаимодействие с ними в образовательных организациях.

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

Апробация результатов 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» (г. Москва, 1-2 ноября 2023 г.); «Инновационные технологии в современном образовании: стратегия, задачи, внедрение»; (г. Костанай, республика Казахстан 23 февраля 2024г.), «Ценности в системе воспитания: семья – государство – общество» (г. Санкт-Петербург, 23-24 октября 2024 г.); «Ценности как концептуальная основа воспитания в современных социокультурных и геополитических реалиях» (г. Костанай, республика Казахстан, февраль 2025г.).

Всероссийских:

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

Теоретические и эмпирические результаты различных этапов исследования были представлены на методических совещаниях, конференциях, семинарах

работников образования гг. Самары, Челябинска, Тольятти, Сызрани, Жигулевска.

Результаты исследования внедрены в образовательную деятельность ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания» РАО (г. Москва), где в рамках реализации дополнительной образовательной программы «Алгоритмы межведомственного взаимодействия в деятельности субъектов системы профилактики» по разработанному автором модулю «Социальное партнерство в сфере безопасности дорожного движения», обучены 2950 педагогических работников из 79 субъектов Российской Федерации.

Личный вклад автора заключается в непосредственном участии на всех этапах научного исследования; в теоретическом обосновании, разработке и апробации модели подготовки педагогов на базе учреждения дополнительного профессионального образования, вовлечении социальных партнеров в образовательный процесс, обработке и анализе полученных результатов, внедрении авторских идей в педагогическую практику.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Тема и результаты диссертационного исследования соответствуют отрасли «Педагогические науки» и паспорту специальности 5.8.7. Методология и технология профессионального образования, в частности: п. 5. Обновление содержания, методик и технологий профессионального образования в изменяющихся (современных) условиях. Обновление трудовых функций и компетенций специалистов как фактор влияния на профессиональное образование; п. 27 Взаимодействие образовательных организаций профессионального образования с рынком труда, социальными и профессиональными партнерами; п. 34 Непрерывное профессиональное развитие. Дополнительное образование педагогов.

Объем и структура работы. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы (142 наименований), 7 приложений, содержит 15 таблиц и 13 рисунков. Общий объем работы составляет 175 страниц.

ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПОДГОТОВКИ ПЕДАГОГОВ К ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ В УСЛОВИЯХ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА

1.1 Проблема обучения детей безопасному поведению на дороге 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»: «обучение граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную деятельность, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое обучение» [116].

В приведенной ниже Таблице 1 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 (ФГОС), которые имеют прямое отношение к безопасности дорожного движения [111].

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

ФГОС	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» [113]	раздел II, п. 10, пп.10 «формирование установки на безопасный, здоровый образ жизни» [113]

Продолжение таблицы 1

ФГОС	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» [111]	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» [111]
ФГОС среднего общего образования (10–11 кл)	раздел I, п. 5 «осознанно выполняющий и пропагандирующий правила здорового, безопасного образа жизни» [114]	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» [114]
ФГОС среднего профессионального образования	раздел III, п.3.2 «ОК 6 проявлять гражданско-патриотическую позицию, демонстрировать осознанное поведение на основе традиционных общечеловеческих ценностей» [115]	раздел III, п. 3.3 «ПК 2.3. осуществлять организационно-педагогическую поддержку общественной ...и спортивной активности обучающихся» [115]
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» [112]	раздел III, п. 3.3 «ОПК-1 способен осуществлять профессиональную деятельность в соответствии с нормативными правовыми актами в сфере образования и нормами профессиональной этики» [112]

Современные требования в сфере образования предполагают многофункциональную деятельность педагогических кадров, 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» [85]. В связи с

этим педагоги должны быть готовы к реализации этой функции.

Стратегией комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 17 мая 2023 года № 358 определены цели, основные направления, задачи и механизмы реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности детей [110]. 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.

Профессиональное педагогическое образование осуществляется в соответствии с ФГОС 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 осуществляться включенность будущих педагогов в накопление опыта форм и методов работы с обучаемыми по сохранению безопасности во всех сферах жизнедеятельности, что относится к компетенции педагогов в области профилактической работы с детьми по формированию ценностей жизни и здоровья. Эта область знаний и умений педагога в большей степени остается пока сферой самообразования. Наиболее активный агент «информального» образования — педагог, который самостоятельно ищет подходящую ему

образовательную среду в сетевых профессиональных сообществах. Он налаживает продуктивные диалоги с коллегами, подбирает из потока информации ту, что полезна ему для обогащения собственной системы знаний, учится конструктивно взаимодействовать с социальными партнерами.

В современной системе образования педагоги постоянно повышают свою квалификацию, чтобы соответствовать 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» [41, с.5]. Система дополнительного профессионального образования является универсальным средством развития у педагогических кадров недостающих компетенций.

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 рамках которых коррелируются государственный запрос и исследовательский поиск в данном направлении. Считаем целесообразным представить их, начиная с 1993 года, когда были приняты правила дорожного движения и предусмотрена необходимость изучения их со всеми категориями граждан.

Первый этап (1993–2002 гг.) связан с принятием на всей территории страны в июле 1994 года новых правил дорожного движения [80] и введением в учебные планы общеобразовательных организаций предмета «Основы безопасности жизнедеятельности». В 1995 году принимается федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [116], 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» [67]. Указанный документ становится отправной точкой в изменении государственного заказа и активизации исследований по данной теме.

К этому этапу относятся исследования Артемьевой Л.А. [62], Горской А.В. [23], Козловской Е.А. и Козловского С.А. [37], Якупова А.М. [136]. Рассмотрим основные направления и ключевые достижения работ перечисленных авторов.

В трудах группы авторов ИССО РАО (Артемьевой Л.А., Мамонтова Г.Ф., Мисягина Ю.Д. и др.) обоснована необходимость написания принципиально новых методических пособий для учителей, так как действующие учебно-методические материалы не соответствовали 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» [62, с.103]. Авторский коллектив в исследовании, основанном 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, его умения планировать структуру и содержание урока, использовать дидактические средства. Авторы «ориентируют учителя не на «урокодательство», а на повседневную творческую работу, постоянное совершенствование и самообразование» [62, с.8].

Исследователь Якупов А.М. (1997 г.) обращает внимание на низкий уровень подготовки педагогов к организации профилактической работы в сфере безопасного поведения детей на дороге. По мнению исследователя, «организация данной работы должна вестись комплексно, системно, непрерывно, через взаимосвязь семьи, школы и социально-педагогической среды» [136, с.17]. Интересен факт того, что до начала 2000-х гг. в публикациях Якупова А.М. появляются идеи о межведомственном взаимодействии для повышения качества образовательного процесса в области безопасности дорожного движения.

Значимой для нашего исследования является работа Козловского С.А. и Козловской Е.А. (2002 г.) [37]. В ней предложен единый учебно-методический комплект, который можно использовать педагогам общеобразовательных учреждений и системы дополнительного образования для обучения младших школьников дорожной грамоте. Обращает внимание ориентированность пособия на воспитание детей, адаптацию сложной терминологии правил для детского возраста, 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» [37, с.6]. Авторы считают, что данный вид деятельности требует специальных навыков педагога, которым их необходимо обучать.

В диссертационном исследовании Горской А.В. (2004 г.) раскрыт потенциал взаимодействия педагогов и сотрудников Госавтоинспекции, муниципальных

учреждений и ведомств в обучении детей. 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» [23, с.19]. 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 создания методических материалов в помощь обучающимся» [23, с.20]. Кроме этого, в работе автора акцент сделан на усиление взаимодействия Госавтоинспекции с образовательными организациями в целях повышения квалификации педагогов.

Таким образом, на данном этапе свойственно появление исследований, в которых авторы на основе анализа педагогического процесса в области обучения детей безопасному поведению на дорогах предлагают обоснованные научные подходы в области реализации практики обучения детей в образовательных учреждениях. При этом необходимо отметить достаточное количество разработанных учебно-методических пособий, адресованных педагогам для обучения детей дорожной грамоте. Немаловажным фактором этого этапа является зарождение идеи о взаимодействии всех субъектов образовательного процесса в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Однако

исследователи называют это сопутствующим условием достижения цели.

Второй этап (2003–2012 гг.) развития знаний в области обучения детей безопасному поведению на дорогах связан с реализацией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», утвержденной распоряжением правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г № 1007-р. На этом этапе представили свои исследования Асянова С.Р. [4], Ахметшина Л.Г. [6], Ахмадиева Р.Ш. [5], Пидручная С.Н. [76], Рыбкина Н.В. [92], Чмыхова Г.В. [121]. Их актуальность связана с ситуацией детской аварийности в данный период. Согласно статистическим данным, в 2005 году на дорогах России погибло более 1 300 детей в возрасте до 16 лет. Эта цифра значительно меньше статистики 90-х годов. Однако государственный заказ, обоснованный отсутствием целенаправленной работы и недостаточным вниманием к проблемам предупреждения детской аварийности со стороны образовательных учреждений, потребовал от традиционной системы профилактики позитивных изменений 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» [99]. В данном документе рассмотрены способы организации профилактической работы с детьми. 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» [99, с.205]. Основными задачами системного проекта являлись следующие: «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» [99, с.205]. 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 о том, 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» [99, с.283].

Реализация федеральной целевой программы дала импульс для обращения к разработкам в рассматриваемой области. Так, в диссертационном исследовании Рыбкиной Н.В. (2006 г.) отмечена недостаточная методическая подготовка педагогов, «слабая материально-техническая база, отсутствие механизмов взаимодействия организаций и ведомств, заинтересованных в вопросах профилактики» [92]. Автор отводит ведущую роль дополнительному образованию и представляет модель профилактической работы. По мнению Рыбкиной Н.В., решение проблем возможно при условии взаимодействия всех звеньев системы профилактики, «введения специальных программ обучения детей с учетом возрастных особенностей и создания единых теоретических, научно-педагогических разработок и технологий» [92].

На втором этапе появляются работы, посвященные уточнению термина «культура безопасности на дорогах». Как отмечает в своем диссертационном исследовании Пидручная С.Н. (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» [76]. Исследователем разработаны критерии сформированности компонентов культуры безопасности на дорогах у детей старшего дошкольного возраста. Экспериментально внедрена модель формирования культуры безопасности и разработаны методические пособия для воспитателей. Кроме того, автор обращает внимание на важность подготовки педагогов и взаимодействие дошкольного учреждения, семьи с инспекторами ГИБДД в вопросах формирования культуры безопасности по правилам дорожного движения.

В диссертационном исследовании Ахмадиевой Р.Ш. (2011 г.) предложена региональная модель системы обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах. 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 уточняет понятие «компетенция будущего специалиста» — это «интегративное качество личности, влияющее на формирование мировоззренческих основ современных проблем жизнедеятельности» [5]. В исследовании предложена концепция и «драйв-тренажерная технология» формирования у будущих специалистов указанной компетенции, раскрыты функции исполнительных органов государственной власти республики Татарстан и территориальных органов власти в обеспечении межведомственного взаимодействия в этой работе [5].

По мнению Чмыховой Г.В. (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» [121,

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. Исследователь считает, что программно-методическое обеспечение и его научное обоснование является важным условием взаимодействия социальных институтов в образовательной среде и активизации деятельности педагога в работе с детьми.

Диссертационное исследование Асяновой Р.Ф. (2012 г.) посвящено изучению понятия «культура безопасного поведения школьников на дорогах». Автор обращает внимание на необходимость «разработки 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, с.18]. Это подтверждает актуальность вопроса подготовки самих педагогов.

Таким образом, на втором этапе исследователями был задан вектор изменений в области повышения квалификации педагогов в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах. Программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» позволила привлечь внимание педагогической науки к решению проблем как аварийности на дорогах России, так и научно-методического сопровождения деятельности образовательных организаций.

Третий этап (2013–2018 гг.) активизации исследований в данной области был обусловлен принятием «Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [82]. Вслед за этим документом государственным заказом 2014 года на выполнение научно-исследовательских работ была обозначена важность разработки научно-методических подходов к профилактической работе с детьми и подростками. Отмечалось, что «практика организации работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма в субъектах Российской Федерации свидетельствует о

необходимости повышения роли теоретической и методической подготовки педагогов, обучающих детей и взрослых правилам безопасного поведения на дороге» [39]. В рамках проекта «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. Одна из причин неудовлетворительного состояния детского дорожного травматизма, которая отмечается авторами, это «отсутствие системного подхода и согласованности действий заинтересованных лиц, невысокая методическая подготовленность педагогических работников образовательных организаций» [39, 40].

К этому этапу относятся работы следующих авторов: Агре Н.В. [1], Толочко Е.И. [108], Шакировой З.В. [122], Рондырева-Ильинского В.Б. и Дымченко Н.В. [90].

Ряд исследователей продолжает работать над понятием «культура безопасности дорожного движения», занимаются изучением ее формирования у детей разных возрастов. Например, Агре Н.В. (2015 г.) трактует это понятие 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, с.103]. В диссертационном исследовании Толочко Е.И. (2017 г.) «описана модель формирования культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах на основе интеграции школьного и дополнительного образования» [108, с.21]. По мнению автора, «культурой безопасного поведения является формирование ценностных качеств, знаний, умений, навыков по преодолению опасных ситуаций в дорожно-транспортной среде» [106, с.174]. 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.

В трудах многих авторов поднимается значимый вопрос о необходимости подготовки самих педагогов к процессу формирования культуры безопасного поведения, так как без этого решить социальную проблему невозможно. В трудах Шакировой З.В. и Ахмадиевой Р.Ш. (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» [122, с.249]. Исследователи приходят к выводу об оптимизации педагогического процесса и его переосмыслению с позиций педагогических, воспитательных, организационных и социальных. Несмотря на высказанные идеи о значимости межведомственного взаимодействия, усилия авторов в основном направлены на разработку методических пособий. При этом в исследовании Рондырева-Ильинского В.Б. и Дымченко Н.В. (2017 г.) представлены результаты опроса выпускников вуза, среди которых 85% будущих педагогов Нижневартковского университета, которые уверены в своих знаниях и готовы к организации обучения детей безопасному поведению на дорогах, и лишь 11% респондентов указали на необходимость помощи наставников [90].

Теоретический анализ работ, отнесенных к данному этапу, позволяет констатировать, что мнения авторов сходятся в том, что культура безопасного поведения на дорогах ценностная установка, от которой зависит жизнь и здоровье детей, стабильное развитие общества. «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» [69, с.156].

Четвертый этап (с 2018 г. – по настоящее время) связан с необходимостью влияния научного знания на обеспечение «целостного (системного) подхода к решению проблем дорожно-транспортного травматизма [88]. «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг.», а затем Указе Президента Российской Федерации от 17 мая 2023 года № 358 «О стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» потребовали решения задач для «изменения поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения его норм и правил» [110]. Изменение политики государства по вопросу формирования культуры безопасного поведения граждан стало напрямую относиться к образовательным организациям, реализующим воспитательные функции.

В подтверждение актуальности существующих проблем относительно рассматриваемого вопроса в работе Ганиевой Г.Р. и Габдуллиной Н.А. (2021 г.) 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» [21, с.59]. 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 Мамедова А.Ш. (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» [64, с.155]. Автор приходит к выводу о том, 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» [53, с.18]. Проблема отсутствия качественного системно разработанного материала для педагогов заключается в том, что имеющиеся в свободном доступе на интернет-ресурсах материалы носят характер сценариев классных часов, они бессистемны, 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. Это 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» [66]. В работе Толочко Е.И. (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» [107, с.69].

Труды педагогов этого этапа отразили широту методических идей и значимости научно-методического сопровождения процесса обучения детей безопасному поведению на дорогах. Интересна идея реализации неформального образования педагогов, одним из сопутствующих условий которого является участие в конкурсах методических разработок. В работе Камериловой Г.С. и Прохоровой И.В. (2022 г.) раскрыт потенциал профессионального конкурса как значимого ресурса повышения педагогического мастерства [33]. 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 Аникиной Н.С. (2022 г.) «предложена модель формирования готовности детей к участию в дорожном движении с использованием интернет-ресурсов» [2]. Авторами Преображенской Е.В. и Черняевой Т.Н. (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» [83]. Учебный курс имеет возможность вариативного использования при формировании личностных, деятельностных и социальных компетенций обучающихся с применением системного и социально-ориентированного подходов» [71, с.155]. В республике Татарстан апробирована «интегративная модель обучения детей правилам с использованием портала безопасного поведения в дорожной среде «Сакла»» [94]. В г. Калуге разработана обучающая программа «Компетентностный пешеход» с визуальными дидактическими средствами, являющимися эффективным инструментом для обучения детей правилам [102]. В работах Вашкевич А.В. и Толочко Е.И. (2022 г.) «отражен опыт применения разработанного методического пособия и технологий по формированию культуры безопасного поведения у учащихся в г. Охта и г. Санкт-Петербурга, доказана эффективность интеграции дополнительного и общего образования» [14, с.88]. 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 с обучающимися. Описанный опыт является наглядным подтверждением расширяющейся практики сотрудничества педагогов с социальными структурами по апробации новых идей и преодоления разрозненности в вопросах воспитания у детей культуры безопасного поведения в окружающей среде, в том числе на дорогах.

Таким образом, изучение широкого круга исследований, учебно-методической литературы, пособий по рассматриваемому вопросу позволяет прийти к выводу о том, что импульсом к активизации исследовательского поиска в данной области стал государственный заказ на совершенствование работы с детьми в сфере обучения культуре безопасного поведения, сформулированный в нормативных документах, распоряжениях, федеральных программах, проектах.

Нормативная регламентация данной деятельности на разных уровнях, обращенность к практическим работникам образования обозначили необходимость научно-методического сопровождения и обоснования выбора содержания, форм, методов работы с детьми со стороны педагогической науки. За рассматриваемый период с 1993 года педагогами-исследователями обоснованы принципы, подходы к разработке программ организации образовательного процесса с обучающимися разных возрастов; методистами, педагогическими работниками разных уровней образования представлены широкому кругу методические материалы, в которых воплотился опыт достижения образовательного результата в конкретных условиях, примеры практического опыта организации межведомственного взаимодействия. Именно процесс подготовки самих педагогических работников рассматривался исследователями в узком смысле или указывался как условие или существующий недостаток, оказывающий влияние на низкие результаты в работе с обучающимися.

Систематизацию изложенного материала представим в Таблице 2

Таблица 2 – Этапы развития педагогического знания об организации обучения детей к безопасному поведению на дорогах

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»	Артемьева Л.А. Горская А.В. Козловская Е.И. Козловский С.А. Якупов А.М.	- уровневая зависимость достижения цели изучения ПДД от специальной подготовки педагога; - проблема подготовки ребенка к участию в дорожном движении есть проблема педагогическая; - уровень квалификации педагогов и мотивация всех участников педагогического процесса – условие успешного обучения	комплексный; системный; непрерывный; взаимосвязь субъектов; методологический
II (2003-2012 гг.)	ФЗ «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.»	Асянова П.Ф. Ахмадиева Р.Ш. Ахметшина Л.Г. Пидручная С.Н. Рыбкина Н.В. Чмыхова Г.В.	- проект профилактики безопасного поведения детей на дорогах; - роль дополнительного образования с введением специальных программ с учетом возрастных особенностей детей	системный; комплексный; синергетический модульно-компетентностный; взаимодействие государственных институтов; программно-целевой
III этап (2013 – 2018 гг.)	Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 г. №864 «Об утверждении ФЗ «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.»	Агре Н.В. Толочко Е.И. Шакирова З.В. Ахмадиева Р.Ш. Рондырев-Ильинский В.Б. Дымченко Н.В.	- 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 г.-по настоящее время)	<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>Аникина Н.С. Вашкевич Т.Н. Толочко Е.И. Ганиева Г.Р. Габдуллина Н.А. Камерилова Г.С. Прохорова Н.В. Мамедов А.Ш. Преображенская Е.В. Черняева Т.Н.</p>	<p>- реализация информального образования педагогов);</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;</p> <p>системный;</p> <p>комплексный;</p> <p>непрерывный;</p> <p>трансдисциплинарный;</p> <p>интегративный;</p> <p>компетентностный;</p> <p>деятельностный</p>

На протяжении трех десятилетий целостного исследования, отражающего различные аспекты подготовки педагогических кадров, осмысления роли педагога и его функций в решении задач по профилактической работе в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма не было. Следствием этого становится необходимость постановки вопроса о совершенствовании подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в новых условиях развития образования, которые характеризуются возможностью использования ресурсов социальных партнеров.

Существенным дополнением исследовательского поиска в данном направлении является практическая деятельность общественных институтов Российской Федерации. В 2021 году ФГБНУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания Российской академии образования», разработали «Единую

концепцию по обучению безопасности дорожного движения в образовательных организациях» [27], 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 обучение детей безопасному поведению на дорогах осуществляется в начальной школе – на уроках предмета «Окружающий мир», в старшем звене – «Основы безопасности жизнедеятельности» (с 1 сентября 2024 года «Основы безопасности и защиты Родины»), а так же в процессе внеурочной деятельности по специально разработанным программам. Проведение Всероссийской онлайн-олимпиады «Безопасные дороги» для школьников 1–9 классов 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 самостоятельно интерпретировать ее и систематизировать.

Таким образом, создание единого комплексного подхода в подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях развивающегося социального партнерства, отвечающего современным требованиям и запросам государства, становится жизненной необходимостью для воспитания будущего здорового поколения страны. Изученные и

проанализированные педагогические труды составят теоретическую базу проведения актуального исследования в области подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. В связи с этим считаем важным сформулировать понятие «подготовка педагога» для нашего исследования.

В психолого-педагогической литературе «подготовка» как общее понятие используется для описания процесса приобретения опыта, который впоследствии будет применяться для выполнения конкретных практических, познавательных или учебных задач, связанных с определенной областью деятельности. Так, термин «подготовка педагога» может рассматриваться с различных точек зрения: как процесс формирования готовности к выполнению конкретных будущих задач (научение); как наличие компетенций, выражающихся в знаниях и умениях, необходимых для достижения конкретных целей [28, с.6]; «как результат совокупности специальных знаний, умений и навыков, обеспечивающий эффективную реализацию деятельности в конкретной профессиональной сфере; как система профессионального обучения, направленная на освоение знаний, умений и навыков, необходимых для выполнения определенных профессиональных задач» [118, с.20].

Несмотря на значительное количество исследований, посвященных вопросам профессиональной подготовки педагогов, единого подхода к определению нет. В справочной психолого-педагогической литературе профессиональная подготовка рассматривается как «процесс освоения знаний, умений и навыков, необходимых для самостоятельного выполнения профессиональных обязанностей» [29, с.7]. Существуют специальные исследования, в частности, Зеера Э.Ф., в которых профессиональная подготовка трактуется как «этап профессионального становления, нацеленный на формирование учебно-профессиональных мотивов, социальных и профессиональных знаний, умений и навыков, овладение методами решения типичных профессионально значимых задач и готовность к самостоятельному

труду» [29]. Исследователи Платонова Т.А. и Вербицкий А.А. подчеркивали, что «усвоенные в процессе обучения знания, умения и навыки становятся уже не предметом учебной деятельности, а средством осуществления профессиональной деятельности» [16]. В связи с этим профессиональная подготовка и ее содержание определяется сферой деятельности, в которой педагог реализует образовательный процесс.

Подготовка педагогов к профессиональной педагогической деятельности ведется в системе среднего, высшего профессионального образования. Однако, в условиях модернизации и развития содержания образования изменяются профессиональные потребности. По определению Шевелева А.Н., профессиональная подготовка педагога – это «нераздельное единство базового, постдипломного (профессионального совершенствования) и профессионально-деятельностного уровней [124, с.85]. В современной системе образования Законом «Об Образовании в Российской Федерации» предусмотрено профессиональное развитие педагога в системе дополнительного профессионального образования. В соответствии с пунктом 4 статьи 76, «программа повышения квалификации направлена на совершенствование и (или) получение новой компетенции, необходимой для профессиональной деятельности, и (или) повышение профессионального уровня в рамках имеющейся квалификации» [117]. Педагогическое образование предусматривает обучение по программам «профессиональной переподготовки, которые направлены на получение компетенции» [117].

Базой подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в данном исследовании стала система дополнительного профессионального образования. В соответствии с требованиями к образовательным результатам дополнительного профессионального образования, наша деятельность будет ориентирована на совершенствование / освоение профессиональной компетенции в данной области. Таким образом, выявлены ключевые идеи и понятия, которые составляют теоретическую базу исследования.

На основе проведенного анализа сформулируем понятийный аппарат исследуемой проблемы:

– подготовка педагога к обучению детей безопасному поведению на дороге – это целостный процесс, направленный на совершенствование / овладение профессиональной компетенцией в системе дополнительного профессионального образования, соответствующей современным требованиям к выполнению педагогом функции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных организациях;

– образовательный результат подготовки педагога в системе дополнительного профессионального образования – сформированная профессиональная компетенция в области обучения детей безопасному поведению на дорогах;

– профессиональная компетенция педагога в области обучения детей безопасному поведению на дорогах – совокупность теоретических знаний, методических умений и способов деятельности педагога, способствующих мотивированной продуктивной деятельности по реализации профессиональных функций в области обучения детей безопасному поведению на дорогах в условиях сотрудничества с социальными партнерами.

В ходе дальнейшего исследования изучим основные аспекты эффективной реализации содержания образовательного процесса и его методическое обеспечение.

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

В государственной программе Российской Федерации «Развитие образования» была определена стратегия дальнейшего развития образования в Российской Федерации, залогом успешности которой является тесное

сотрудничество образовательных организаций с работодателями [81]. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации «О национальной доктрине образования в Российской Федерации» в стране созданы «новые условия функционирования образования, определяющие ответственность социальных партнеров – государства, общества, семей, работодателей – в вопросах качества общего и профессионального образования, воспитания подрастающего поколения» [79]. Привлечение к социальному партнерству заинтересованных ведомств является одной из задач государства в сфере образования. При этом отмечена значимость «привлечения в систему образования талантливых специалистов, способных на высоком уровне осуществлять учебный процесс, вести научные исследования, осваивать новые технологии и информационные системы, воспитывать у обучающихся духовность и нравственность, готовить специалистов высокой квалификации» [79].

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» [42]. 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» [117].

Социальное партнерство в образовании как явление актуализировалось в конце XX столетия. Однако еще в конце XIX веке Каптерев П.Ф. 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» [34, с.433]. Это был, по мнению автора «своеобразный первый опыт социального партнерства в решении проблем образования путем объединения ресурсов государства и частной инициативы» [34, с.433]. В начале XX века при образовательных учреждениях создаются «родительские комитеты, которые являются ярким примером социального партнерства в образовании в данный исторический период» [75, с.199]. В результате реформы народного образования в 1915–1916гг. усилилось участие общественности в решении значимых вопросов. Каптерев П.Ф. отмечает, что с 1915 г. «заметно ощущается присутствие общественных сил, которые выдвигают другие задачи, вливают новое содержание в прежние формы образования» [75, с.200].

В начале XX века в трудах отечественных ученых активно обсуждались вопросы взаимодействия школы и социума. Так, в работах Шацкого С.Т. 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» [123, с.252]. В трудах педагога прослеживается роль сотрудничества образовательной организации с окружающей средой ребенка в вопросах воспитания. Шацкий С.Т. утверждал, что школа способна быть координирующим центром, объединяющим все воспитательные воздействия не только в городе, но и на селе [123]. Аналогичные идеи взаимодействия высказывал Иорданский Н.Н. 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» [32, с.167].

На протяжении XX столетия происходит развитие феномена «социальное партнерство в образовании», которое законодательно вошло в практику в 1992 году с принятием Закона Российской Федерации «Об образовании». В нынешней редакции закона сохранился «демократический государственно-общественный характер управления образованием» [117] и направленность на взаимодействие между всеми участниками образовательных отношений.

Социальное партнерство относится к ведущим тенденциям развития образования в XXI веке. В правительственных документах начала века отмечается, что «государство приняло на себя вместе с общественностью ответственность за настоящее и будущее отечественного образования» [79]. Согласимся с исследователем Кравцовым А.О., который на основе изучения основных тенденций в сфере образования делает вывод о том, что «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» [43, с.6].

Социальное партнерство в образовании как феномен современной действительности становится предметом изучения педагогической науки. Так, по утверждению Даргель Т.М., «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» [24, с.19]. Исследователи Глушанок Т.М., Логинова Н.Н., Новоселов И.А., Симакова Т.Н., Цквитария Т.А. в своих работах изучали понятие «социальное партнерство». Так, по мнению Цквитарии Т.А., «понятие «социальное партнерство в образовании» многогранно и в обобщенном виде

может интерпретироваться в зависимости от вектора рассмотрения вопроса. Если рассматривать его как межведомственное взаимодействие в образовании, то социальное партнерство понимается как способ интеграции инновационной и образовательной деятельности участников партнерства с целью позитивных социально-экономических изменений» [119, с.7].

В диссертационном исследовании Симаковой Т.Н. 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» [98, с.18].

В исследовании Цквитарии Т.А. социальное партнерство выступает «как определенный тип взаимоотношений, в котором заинтересованы различные социальные группы и государство в целом» [119, с.7]. Термин «социальное партнерство в профессиональном образовании» в диссертационном исследовании Глушанок Т.М. трактуется 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» [22, с.80].

В работе Логиновой Н.Н. и Новоселова И.А. социальным партнерством называется «взаимодействие организаций, выгодное для каждой из сторон в отдельности с целью решения социальных проблем» [52, с.336]. 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 разноуровневое 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» [52, с.336].

Таким образом, исследователями зафиксирован факт наличия феномена социального партнерства в образовании и его влияния на совершенствование образовательной деятельности.

В период с 2002 года в педагогической науке появились исследования, отражающие основные тенденции развития социального партнерства в подготовке специалистов разного профиля. Отечественные исследователи (Белякова М.А., Верхотурцев В.С., Лазарева Г.Ю., Ларина Е.А., Олейникова О.Н., Прохорова М.П., Петровский А.М., Югфельд Е.А.) 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» [119, с.7]. В психолого-педагогических исследованиях выражены идеи привлечения социальных партнеров-работодателей при обучении специалистов – выпускников колледжей. Так, по мнению Олейниковой О.Н., 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» [63, с.25]. В работе Верхотурцева В.С. социальное партнерство отмечено как «важнейший фактор, обеспечивающий высокую

эффективность процесса профессионального обучения, повышающий уровень подготовки выпускников к самостоятельной профессиональной деятельности и социализации» [17, с.20]. В исследовании Беляковой М.А. доказано, что «система организации практического обучения наиболее эффективно воздействует на обучаемого, если базируется на непрерывном взаимодействии социальных партнеров на всех этапах обучения» [9, с.21]. В диссертационном исследовании Югфельд Е.А. предложена модель профессиональной социализации студентов колледжа посредством социального партнерства [133]. В работе Прохоровой М.П. и Петровского А.М. 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» [86, с.3]. В диссертационном исследовании Лазаревой Г.Ю. 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» [46, с.116].

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

Интересно исследование Лариной Е.А., 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» [47, с.13]. Исследователь понимает этот термин как педагогический процесс взаимодействия учреждений образования, соответственно, взаимодействие партнеров будет направлено на всестороннее расширение мировоззрения и повышение качества обучения. Таким образом, 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 Ворошниковой О.Р., Гавриловой Е.В. и Прокументик О.В. описан опыт, направленный на «развитие новой технологии сотрудничества, которая отображает потребности социальных общностей и учреждений и воплощает новое содержание, формы и методы образования» [19, с.31]. В работе авторов указаны 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» [19, с.36]. 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» [19, с.37].

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 [65].

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» [73]. Так, американские исследователи (Borgatti S.P., Foster P.C.) отмечают, что «процесс взаимодействия групп людей из разных секторов, предполагающих обмен знаниями, навыками и ресурсами способствует достижению общих целей и взаимной выгоды всех участников» [137, с.1002]. По мнению португальских авторов, (Costa E., Baptista M., Dorotea N.), «социальное партнерство является эффективным подходом, при котором происходит поддержка горизонтального принятия решений; решение сложных проблем; разделение обязанностей; создание синергии между заинтересованными сторонами» [138, с. 213]. 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 для 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» [70, с.289].

Исследователями Великобритании (Hadfield M., Jopling M., Noden C.) социальное партнерство в образовании рассматривается как «система взаимосвязанных отношений, направленных на улучшение качества обучения и повышение благополучия обучаемых» [139, с.214]. 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» [139, с.216]. 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» [73, с.370].

Канадские авторы (Plummer R., Witkowski S., Smits A. 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» [140, с.135]. Кроме того, авторами «выявлены шкалы для определения коэффициента полезности социального партнерства между вузом и обществом. Также зарубежные исследователи обращают внимание на необходимость оценки деятельности отношений общественных партнерств» [140, с.139].

Таким образом, не только отечественные, но 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 в 2023 году «Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 г.» [110] в системе образования актуализировались задачи в области формирования культуры безопасного движения на дорогах различных категорий обучающихся. Обсуждение этих задач привело к необходимости поиска новых решений по взаимодействию социальных институтов, организаций и ведомств. 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 Российской Федерации по проведению в России Десятилетия детства. По мнению Агре Н.В., «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, с.27]. 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» [134]. Наставники ЮИД во всех регионах нашей страны курируют деятельность этого движения, направленную на сплоченность детей в решении задач аварийности. Основная его идея заключается в передаче знаний по дорожной грамоте между сверстниками и в 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 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 [125]. 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. Согласно предоставленной на запрос информации, в 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 декабре 2022 года на конференции «Социальное партнерство как особый тип совместной деятельности, обеспечивающей полноценное духовно-нравственное развитие и воспитание обучающихся в современных условиях» (Ростовская область) был представлен опыт организации социального партнерства по проектно-наставнической деятельности в сфере безопасности дорожного движения [84]. 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 не только положительно отразилось на воспитательной деятельности образовательного процесса среди обучающихся, но и расширило кругозор самих преподавателей-волонтеров. Как отмечается в работе руководителей инициативной группы Щербакова И.Н. и Щербаковой Е.А., «реализация социального проекта по развитию инновационного волонтерства в области безопасности дорожного движения — это, в первую очередь, уникальная возможность вовлечения большего количества граждан в деятельность по формированию навыков безопасного поведения детей на дороге» [131, с.80].

В работах Шакировой З.В. и Ахмадиевой Р.Ш. представлена практика социального партнерства в республике Татарстан, где 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» [122, с.249]. Авторы утверждают, 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» [5, с.249]. 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» [122, с. 246].

В Московской области создан инновационный проект (2024–2026 гг.) «Социальный театр «Школа безопасных наук», представляющий собой модель социального партнерства образовательной организации для детей различных целевых групп по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма» [126]. 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. Цель партнерства — 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 того, тренеры проекта проводят занятия с педагогами

образовательных организаций, где 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 [104].

В г.о. Тольятти Самарской области на протяжении ряда лет развивается взаимодействие субъектов, заинтересованных в обучении детей безопасному поведению на дорогах. Такое «взаимодействие включает в себя 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» [68] (Рисунок 1).



Рисунок 1 – Структурная модель социального партнерства по профилактике дорожных происшествий с участием детей на примере г.о. Тольятти [68]

При взаимодействии партнеров решаются как минимум три основные задачи: 1) обеспечение и развитие социальной безопасности, 2) обмен имеющимися ресурсами или их объединение, 3) реализация совместных проектов, направленных на предупреждение и профилактику дорожно-транспортных происшествий. Предложенная модель включает в себя 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 комиссии, в состав которой входят представители различных ведомств: департамента образования, здравоохранения, физкультуры и спорта, департамента культуры и дорожного хозяйства, ГАИ, МЧС, общественных организаций и средств массовой информации [72].

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» [67].

В настоящее время 69 образовательных организаций города привлекают в образовательный процесс представителей учреждений и структур, заинтересованных в снижении детского травматизма, при осуществлении внеурочной деятельности. 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, совместно с учреждениями культуры разрабатываются и проводятся творческие конкурсы по тематикам безопасности дорожного движения; 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. Немаловажную роль в качестве социальных партнеров играют рекламные агентства и средства массовой информации, совместно с которыми реализуется проект для создания лучшей социальной рекламы 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. Сегодня нормативно-правовая база образования ориентирует педагогов школ на

совершенствование работы в данном направлении. Как отмечает исследователь Рыбкина Н.В., «развитие социального партнерства в области обучения детей безопасному поведению на дорогах требует расширения профессиональных компетенций педагогов для реализации этой работы в образовательных организациях» [92, с.17]. В настоящее время в образовательной организации в этот процесс вовлечены различные категории сотрудников: 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.

Современные требования профессионального стандарта «Педагог» (2013 г.) обозначают трудовую функцию педагога (3.2.1 – Воспитательная деятельность), содержание которой предполагает наличие у педагогов знаний, необходимых умений для организации профилактической работы с обучающимися. Кроме того, педагог должен осуществлять трудовые действия по «формированию у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни, что включает обучение безопасному поведению на дорогах» [85]. Примерная рабочая программа воспитания для общеобразовательных организаций (2022 г.) имеет модуль «Профилактика и безопасность», в котором предусмотрена организация совместной работы образовательных организаций с социальными партнёрами по профилактике здорового и безопасного образа жизни. Реализация этого модуля в воспитательной работе предполагает разработку совместно с обучающимися профилактических проектов, организацию превентивной работы, вовлечение организаций-партнеров в проведение внеурочных занятий и отдельных мероприятий для обсуждения актуальных проблем по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Вопрос о функциях педагога, занимающегося вопросами обучения детей безопасному поведению в социуме, является важным в теоретическом и

практическом плане.

В работе Сайгушева Н.Я. 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» [93. с.197].

Под «функцией в профессионально-педагогической деятельности понимается однородная по содержанию группа устойчиво повторяющихся видов деятельности, выполнение которых характерно для данной категории профессионально-педагогических работников» [29].

Обратимся к Таблице 3.

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

Требования профессионального стандарта «Педагог»	Примерная программа воспитания
<i>Трудовая функция 3.2.1 Воспитательная деятельность</i>	<i>Модуль «Профилактика и безопасность»</i>
<p><i>Трудовые действия</i> Регулирование поведения обучающихся для обеспечения безопасной образовательной среды ...формирование у обучающихся культуры здорового и безопасного образа жизни</p> <p><i>Необходимые умения</i> Сотрудничать с другими педагогическими работниками и другими специалистами в решении воспитательных задач</p> <p><i>Необходимые знания</i> Основы законодательства о правах ребенка, законы в сфере образования и федеральные государственные образовательные стандарты общего образования, нормативно-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>

В социально-педагогических исследованиях (Зеер Э.Ф. [29], Леонтьева М.Р. [48], Лихачев Б.Т. [51], Сайгушев Н.Я. [93]) 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» [28, с.16]. В процессе анализа работ в рассматриваемой области выявлено, что реализация данного вида деятельности, по мнению авторов исследований связана с выполнением мотивационной, обучающей, организаторской, превентивной, воспитательной, диагностической функций. Между тем, с течением времени функции трансформируются, обогащаются и расширяется их содержание, что соответствует запросам государства и общества. 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, прежде всего, 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 посредством осуществления совместных проектов и профилактических программ; регулировать общение, создавать атмосферу доброжелательности, воспитывать ответственное отношение к соблюдению норм и правил безопасности. Нельзя не согласиться с мнением Шульги Н.В., 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» [128, с.267]. При этом содержание мотивационной функции традиционно связано с побуждением обучающихся бережно относиться к своему здоровью. Мотивационная функция раскрывает ценностные ориентации и смыслы профилактической работы педагога. Обучающая функция предполагает помощь

со стороны педагога обучающимся и родителям в поиске и освоении актуальных знаний в области безопасного поведения на дорогах, соответствующих современным нормативным документам и правилам. Организаторская функция предполагает координацию межведомственного взаимодействия, вовлечение социальных партнеров и родителей в процесс обучения детей. Организаторская роль педагога в данном аспекте будет доминирующей и приоритетной, так как её грамотная реализация позволит обеспечить межведомственное взаимодействие в профилактической работе, привлечь социальных партнеров (Госавтоинспекцию, МЧС, учреждения культуры, здравоохранения, СМИ) к работе с обучающимися. Превентивная функция направлена на создание эффективной профилактической среды в образовательной организации с участием заинтересованных ведомств; воспитательная – нацеливает на вовлечение обучающихся в программы и проекты профилактической направленности, создание комфортных условий для доброжелательного общения и взаимопонимания всех участников образовательного процесса. Реализация диагностической функции характеризует умение педагога изучать и предвидеть результаты использования обучающимися знаний в реальных жизненных ситуациях.

В данном исследовании предлагается организовать в системе дополнительного профессионального образования повышение квалификации педагогов с учетом вышеизложенных функций, реализуемых в условиях социального партнерства. Это позволит восполнить пробелы в знаниях и методических умениях, необходимых для проведения занятий с обучающимися по безопасному поведению в окружающей среде. Грамотный анализ проблем в сфере детской дорожной аварийности под руководством специалистов разных ведомств даст педагогу возможность правильного подбора инструментов для обучения детей и подростков.

В представленной ниже Таблице 4 отражаются функции, содержание которых уточнено в соответствии с Примерной рабочей программой воспитания (2023г).

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

Функции педагога	
Действующее содержание	Содержание, требующее дополнения
<i>Организаторская</i>	
«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» (Вашкевич А.В. и др.) [13]	«Организует взаимодействие с социальными партнерами в контексте общих целей и задач обучения детей безопасному поведению на дорогах» [92] Вовлекает детей в проекты, программы профилактической направленности с родителями и социальными партнерами Планирует участие представителей организаций-партнеров в проведении занятий соответствующей тематики
<i>Превентивная</i>	
«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» (Горская А.В.) [20] «Формирует у школьников специальные качества, определяющие их как ответственных за собственную безопасность личностей» (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
<i>Воспитательная</i>	
«Планирует и организует образовательный процесс на основе комплексного и системного подхода к организации целенаправленного воспитания у несовершеннолетних культуры поведения в дорожной среде...» (Мамедов А.Ш.) [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

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 дополнительного профессионального образования. 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. В связи с этим, система дополнительного профессионального образования призвана создавать новые модели реализации дополнительных образовательных программ. В следующем параграфе мы подробнее остановимся 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 в системе дополнительного профессионального образования

Процесс внедрения и использования социального партнерства в обучении детей безопасному поведению на дорогах предполагает направить исследовательский поиск на систему дополнительного профессионального образования и обосновать содержание, формы, методы подготовки педагогов к реализации данной деятельности. В связи с этим следует рассмотреть понятие педагогическое проектирование.

В исследованиях методологии современного образования существует несколько определений понятия «педагогическое проектирование». Слово «проектирование» происходит от латинского *projektus*. В переводе с латинского

«проект» означает «брошенный вперед», т.е. «замысел в виде прообраза объекта» [74]. По мнению Щедровицкого П.Г., для проектирования нужна новая положительная идея, которая обеспечит эволюцию деятельности [129].

Исследователь Колесникова И.А. выделяет следующие виды проектирования:

– «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 — построение моделей процессов, связанных с преобразованием личности и межличностных отношений, исходя из особенностей мотивации, восприятия информации, усвоения знаний, участия в деятельности и общении» [38, 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» [60, с. 139]. Так, ряд авторов предлагает осуществлять педагогическое проектирование как последовательность этапов и стадий (Безрукова В.С. [7], Беспалько В.П. [11],

Новиков А.М. [58]). При этом исследователи выделяют структуру этапов и стадий по-разному.

В данном исследовании мы будем придерживаться определения, сформулированного Новиковым А.М., который рассматривает «педагогическое проектирование как особый вид деятельности педагога, направленный на разработку и апробацию новых способов организации учебного процесса» [59, с.18]. Проект в процессе создания переживает определенные этапы с момента зарождения идеи до построения цепочки последовательных действий, приводящих к результату поставленной цели в образовательном пространстве. Новиков А.М. определяет следующие стадии: «концептуальную, стадию моделирования, конструирования системы и технологической подготовки. При этом каждая стадия имеет свои определенные этапы с соответствующими задачами» [59, с.27].

На первой стадии формулируются ведущие идеи, определяется цель, которая опирается 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 на повышение качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения и на оперативность оказания медицинской помощи пострадавшим» [106].

Ведущей идеей нашего исследования, является совершенствование системы подготовки 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 Щедровицкий П.Г., 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.» [129, с.198].

На этапе определения проблематики необходимо обозначить основополагающие подходы, согласно которым будет проектироваться и достигаться цель в образовательном процессе дополнительного профессионального образования. Изучение процесса подготовки предполагает применение нескольких методологических подходов, с помощью которых будет обеспечено решение педагогической проблемы.

В педагогических исследованиях существует не одно толкование понятия «методологический подход». Так, Новиков А.М. и Новиков Д.А. считают, 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.» [60, с.77]. В монографии Кудаква О.Р. «подход в образовательном процессе определяется как сложный многоуровневый инструментальный, призванный помочь разрешить какую-либо глобальную проблему, стоящую в образовании» [44, с.157]. Беликов В.А. считает, что «методологический подход есть теоретическое основание, база исследования, определяющее выбор предмета исследования; постановку цели, формулировку задач исследования; процесс решения задач и оценку полученных результатов» [8, с.158].

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.

Теоретической базой педагогического проектирования на основе системного подхода в данном исследовании являются труды Безруковой В.С. [7], Новикова А.М. [59], Якунина В.Я. [135]. Так, в исследовании Новикова А.М. «педагогическое проектирование рассматривается с позиции педагогической системы, определяя цели образования, его содержание, методы, средства, организационные формы обучения и воспитания, а также субъекты образования» [59, с.184]. Безрукова В.С. называет «основными признаками системы при педагогическом проектировании наличие связей и зависимостей между компонентами объекта преобразования, каждая из которых служит для обеспечения условий действия другой. Еще одним системообразующим признаком, по мнению исследователя, выступают цели, ведущие идеи проектирования, необходимые для объединения всех компонентов. В результате, одним из признаков системы становится появление общих качеств компонентов» [7, с.5].

В вопросе о проектировании педагогического процесса разделяем точку зрения Якунина В.А., который изучает «педагогическую систему как «системный объект», рассмотренный с разных сторон» [135, с.20]. Автор допускает «множество оснований, принципов и критериев для его разделения на элементы. Выбор задаваемого критерия, определяется задачами, целями исследования, особым подходом или точкой зрения» [135, с.20]. Использование системного подхода позволяет определить основные компоненты и элементы образовательного процесса по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства.

Системный подход станет основой проектирования образовательного процесса в системе дополнительного профессионального образования. Образовательный процесс составит основу проектируемой модели, где будут присутствовать все структурные компоненты, отражающие и логическую связь всех составляющих педагогического процесса (целевой, содержательный, организационно-деятельностный, результативный).

Следующим значимым методологическим подходом определим компетентностный. В своих исследованиях авторы (Введенский В.Г. [15], Зеер Э.Ф. [28], Зимняя И.А. [30], Сериков В.В. [96], Тряпицына А.П. [109]) обращаются к изучению компетентностного подхода, определяют его роль в профессиональном развитии специалиста. Владение компетенциями характеризует профессионализм педагога. Зимняя И.А. утверждает, что «компетенция есть задаваемое и подлежащее освоению содержание обучения» [30, с.4], которое «должно быть освоено как объективная данность, заранее отбираемая, структурированная и дидактически организуемая» [30, с.6]. Компетентностный подход используется в нашем исследовании для определения образовательного результата дополнительного профессионального образования, который направлен на формирование профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Основу содержательного компонента модели будет составлять обучающая программа, направленная на совершенствование/освоение профессиональной компетенции педагогов. Совершенствование профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах будет осуществляться в процессе повышения квалификации на основе специально разработанной программы. Освоение профессиональной компетенции – путем погружения в профессиональную переподготовку по педагогическим специальностям. Содержание модульной программы (модуля) как составляющей целостной программы профессиональной переподготовки, направленной на результативность освоение обучающимися различных профессиональных

компетенций, предусматривает также присвоение ими знаний, умений и способов деятельности, которые обеспечат их подготовленность к реализации функций в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

При этом важно обучить педагога приоритетной функции, которая будет направлена на организацию взаимодействия с социальными партнерами при реализации обучения детей в образовательной организации. Деятельностный подход (Выготский Л.С. [20], Леонтьев А.Н. [48], Эльконин Д.Б. [132]) позволит рассмотреть особенности профессиональной деятельности педагогов в их взаимодействии внутри модели с заинтересованными субъектами. Структура деятельности в понимании Леонтьева А.Н. трактуется как совокупность действий и операций, которые соотносятся с мотивационной сферой. В связи с характеристикой структуры деятельности необходимо акцентировать внимание на видах и формах участия социальных партнеров в процессе обучения, обеспечивающего профессиональное развитие педагогов на основе мотивационного компонента деятельности. Этот подход позволит определить направления деятельности социальных партнеров, формы и методы их участия в достижении образовательного результата.

Аксиологический подход (Бондаревская Е.В. [12], Никандров Н.Д. [57], Сластенин В.А. [100]) 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. Этот подход акцентирует внимание на развитии у педагогов системы ценностных ориентаций, связанных с признанием главной значимости человеческой жизни и здоровья. Педагог, осознающий эту ценность, становится носителем и транслятором культуры безопасности, способным эффективно формировать у обучающихся ответственное отношение к своему здоровью и здоровью окружающих. Применение аксиологического подхода при обучении педагогов предполагает использование таких методов и форм работы,

которые способствуют осознанию ими личностной значимости профилактической деятельности. Необходимо, чтобы педагоги не только усваивали теоретические знания о безопасности жизнедеятельности, но и приобретали практический опыт создания безопасной и здоровьесберегающей среды в образовательной организации, способствующей формированию культуры безопасности и ответственного отношения к жизни и здоровью.

Таким образом, характеристика данных методологических подходов (системного, деятельностного, компетентностного, аксиологического) позволяет рассматривать их в качестве методологической основы при проектировании модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.

На следующей стадии педагогического проектирования (моделирование) приступим к созданию модели. Известна точка зрения Штоффа В.А. о том, что модель представляет собой «мысленно созданную или материально реализованную систему, которая, отображая или воспроизводя объект исследования, способна замещать его так, что ее изучение дает нам новую информацию об этом объекте» [127, с.19]. Нельзя не согласиться с мнением Новикова А.М., который утверждает, что «проектируемая модель должна отвечать определенным требованиям, отличаться ингерентностью, простотой, адекватностью» [59, с.46]. «Ингерентность модели означает согласованность создаваемой модели со средой, в которой ей предстоит функционировать» [59, с.46]. Требование простоты модели «означает четкую, логическую структурированность» [59, с.47]. «Адекватность проектируемой модели означает, что она достаточно полна, точна и истинна» [59, с.47].

Рассмотрим основные компоненты модели, которые в результате достижения цели должны расширять и способствовать повышению качества образовательного процесса в области обучения безопасному поведению детей. Особенностью данной модели является не только выделение в ее структуре компонентов педагогического процесса, но и представление видов деятельности и

форм участия социальных партнеров на всех этапах образовательного процесса. Нами отмечено, что «в рамках взаимодействия с социальными партнерами происходит наиболее успешное усвоение знаний и навыков, а регулярное общение с компетентными специалистами в области дорожного движения способствует изменению отношения педагогов к обучению, профессиональному развитию и самосовершенствованию в данной сфере» [64, с.132].

Первый компонент модели – целевой, при проектировании которого учитывался социальный заказ: «потребность государства и общества в подготовке педагогов к формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах» [110]. Формулировалась общая цель всех участников образовательного процесса. 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, на наш взгляд, должна базироваться на принципах, отражающих особенности организации образовательной деятельности в данной сфере. Рассмотрим группу принципов (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 к обучению детей безопасному поведению на дорогах является специфической областью непрерывного профессионального

образования. Эффективное социальное партнерство позволяет успешно реализовывать непрерывность в образовательном процессе, обеспечивать сотрудничество и интеграцию интересов всех участвующих сторон. В 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 подразумевает учет интересов всех участников образовательного процесса и способствует формированию отношений взаимной ответственности и сотрудничества в процессе достижения конкретного результата [101]. На наш взгляд, соблюдение принципа партисипативности при подготовке педагогов для обучения 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 [13].

В исследовании Лешер О.В. и Казикина А.В. 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» [50, с.175]. Принцип партисипатизма является важным условием эффективности подготовки педагогов в развитии взаимодействия с социальными партнерами: 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 следует опираться на принцип превентивности, в реализации которого задействовано не одно ведомство. В работе Кузнецова В.В. «Превентивная педагогика: теория и практика» говорится о том, что субъекты, участвующие в воспитательной деятельности, «должны овладеть методами и приемами педагогической профилактики (рассказ, объяснение, доказательство, убеждение, пример, показ, упражнение и т.п.)» [45, с.126]. 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.» [45, с.125]. Нельзя не согласиться с мнением автора: реализация образовательного процесса в системе дополнительного профессионального образования 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 Подласого И.П., который трактует «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» [78, с.139].

В статье Чаминой О.Г. определена цель продуктивного обучения: «Подготовка специалиста как субъекта социально-исторического и культуро-созидательного процесса, умеющего не просто вписаться в окружающий мир, но и активно действовать в нем, приобретая в процессе обучения опыт решения различных социальных и производственных проблем» [120]. Обучение детей безопасному поведению на дорогах будет эффективнее, если педагог может привлечь в образовательный процесс социальных партнеров, запланировать и реализовать продуктивное сотрудничество.

В совместном исследовании Антоновой Д.А. и Оспенниковой Е.В.: «объект продуктивной деятельности выбирается обучаемым самостоятельно и лежит в зоне его интересов, необходимость в знаниях и умениях возникает из опыта продуктивной деятельности, а приобретенные умения и навыки применяются (формируются, отрабатываются, совершенствуются) при создании продукта. В нем отображаются образовательные достижения обучаемого. Чем шире спектр разрабатываемых обучаемым продуктов, выше уровень их сложности, тем богаче деятельностная основа для развития личности обучаемого» [3, с.166]. 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 дополнительного профессионального образования, 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 и созданием на ее основе модульного курса, который предназначен для профессиональной переподготовки обучающихся в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. В настоящее время в процессе обучения все чаще используются модульные программы и курсы, которые обладают высокой степенью адаптации к различным категориям слушателей, что делает их более гибкими и эффективными инструментами для развития профессиональных навыков. Как отмечается в исследовании Дейнега С.А., основой их является «модуль «укрупненная тема», представляющий собой совокупность материала по определенному вопросу, который синтезируется в программе учебных дисциплин» [25, с.95]. По мнению Добровольской Н.Ю., «в системе дополнительного образования модульная и блочно-модульная технологии способны организовать эффективную траекторию обучения, разделенную во времени, что позволяет осуществлять непрерывный образовательный процесс, не затрагивающий основную педагогическую деятельность» [26, с.73]. Это позволяет использовать модульные программы в системе дополнительного профессионального образования.

Содержание программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки в данной области дает возможность вовлечь социальных партнеров в образовательный процесс и использовать их потенциал в предстоящей работе. На Рисунке 2 представлена модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах.



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

Наличие программ повышения квалификации педагогов в каждом регионе является важной составляющей реализации «Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» (2023г).

В результате успешной реализации программы ожидаются следующие социально-педагогические последствия, отмеченные нами ранее: «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» [64].

Дадим характеристику организационно-деятельностного компонента модели. Данный компонент определяет формы, методы, средства организации обучения в системе дополнительного профессионального образования. Считаем, что акцент необходимо делать на активное взаимодействие со слушателями, их вовлечение в практико-ориентированную деятельность, которая позволит им использовать эти методы и формы в работе с детьми, адаптировать к возрасту обучающихся. Эффективными формами будут краш-курсы, интерактивные практикумы, проектная деятельность, сюжетно-ролевые игры. Применение методов, нацеленных на повышение мотивации к организации образовательного процесса с детьми, основано на становлении собственного субъектного опыта педагогов в данной области: обсуждении видеосюжетов, анализе проблемных вопросов, решении ситуационных задач, моделировании маршрутов и рефлексивных практик и многих других. Интерактивный характер проведения практических занятий позволит удовлетворить потребность слушателей в творческом саморазвитии в данной области [95].

Результативный компонент предполагает изучение сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному дорожному движению, а также прогнозируемый результат реализации представленной модели. Наличие данной профессиональной компетенции 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	Рефлексивный

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

Ценностно-мотивационный критерий подтверждает:

- осознание педагогами ценности здоровья и безопасной жизнедеятельности обучающихся;
- 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 и способов деятельности:

– 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 предполагает изучение у педагогов умения осуществлять анализ готовности обучающихся к участию в дорожном движении, определять траекторию саморазвития в данной области.

Заключительная стадия педагогического проектирования — «стадия технологической подготовки». По мнению Новикова А.М. и Новикова Д.А. «проектирование данной стадии целиком зависит от выбранного содержания» [59, с.72]. Повышение квалификации педагогов сопровождается выбором форм и методов работы социальных партнеров со слушателями, разработкой технологических карт занятий и дидактических материалов.

Таким образом, проектирование процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства позволило нам представить модель, которая будет реализовываться на базе учреждения дополнительного профессионального образования. Целевой компонент модели обосновывает теоретическую базу процесса, обеспечивающего подготовку педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства. Спроектированная модель процесса подготовки педагогов представлена как педагогический процесс в системе дополнительного профессионального образования, реализуемый с участием

социальных партнеров, что будет способствовать достижению исследовательских задач.

Выводы по первой главе

В первой главе диссертационного исследования «Теоретико-методологические основы подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства» решены следующие задачи:

– систематизированы и представлены на основе изучения психолого-педагогической литературы и исследований основные этапы разработки проблемы обучения детей безопасному поведению на дорогах в отечественной педагогической науке; сформулированы базовые понятия;

– раскрыт потенциал социальных партнеров, заинтересованных в дополнительной профессиональной подготовке педагогов к работе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

– спроектирована модель подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах на базе дополнительного профессионального образования.

1. Проблема обучения детей безопасному поведению на дорогах является актуальной как в теории, так и в практике современного образования. Систематизация теоретических работ в рассматриваемой области позволила констатировать факт, что импульсом к активизации исследований был государственный заказ на обеспечение безопасной жизнедеятельности детей и подростков в окружающей среде, совершенствование работы в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. На основе изучения теории и практики образования выделены 4 этапа актуализации исследовательского поиска в данном направлении. Отмечено, что до настоящего времени не проводилось специального исследования в области подготовки

педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Между тем, в исследованиях данное условие рассматривается как основополагающее и требующее изучения.

2. Сравнительный анализ отечественных и зарубежных исследований в области развития социального партнерства подтвердил эффективность использования ресурсов заинтересованных учреждений и ведомств в данной работе. 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 субъектов взаимодействия при решении стратегических задач в области обеспечения безопасности жизнедеятельности. 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. Развитие социального партнерства в области обучения детей безопасному поведению на дорогах требует совершенствования профессиональной компетенции педагогов по реализации данной работы в образовательных организациях. 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.

3. Проектирование процесса подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах было направлено на создание модели, основанной на положениях системного, аксиологического, компетентностного и деятельностного подходов, которая позволила обеспечить осмысление образовательного процесса и его организацию в системе дополнительного профессионального образования на основе принципов партисипативности,

превентивности, интерактивности и продуктивности. Спроектированная модель дополнительного профессионального образования педагогов отражает участие социальных партнеров в образовательном процессе и состоит из следующих компонентов: целевого (представленного сформулированным социальным заказом на подготовку педагога к данной деятельности); содержательного (отражающего содержание подготовки на основе разработанной программы); организационно-деятельностного (раскрывающего формы и методы работы с педагогами); результативного (включающего уровни сформированности профессиональной компетенции педагогов). Структура профессиональной компетенции коррелирует с уточненными обозначенными функциями (мотивационной, обучающей, воспитательной, организаторской, превентивной, диагностической), которые педагог осуществляет при организации данной деятельности в образовательной организации в условиях развития социального партнерства.

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, форм и методов, оценки сформированности профессиональной компетенции педагогов для реализации функций в рамках этой деятельности, а также потребность поиска диагностического инструментария для экспериментальной проверки эффективности программы дополнительного профессионального образования.

Цель опытно-экспериментальной работы заключается в организации образовательного процесса и апробации сконструированной модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования.

Задачами опытно-экспериментальной работы являются:

- отбор оценочных инструментов для диагностики уровня сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах;
- реализация образовательного процесса по программе, включающей теоретические и практические разделы, направленные на развитие ключевых составляющих профессиональной компетенции, необходимой педагогам для эффективного обучения детей безопасному поведению на дорогах;
- оценка эффективности разработанной программы.

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 содержание программ подготовки педагогов в данной области.

Опытно-экспериментальная работа проводилась 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.

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

Этапы	Задачи	Содержание работы
констатирующий	<ul style="list-style-type: none"> - постановка цели, задач, эксперимента; - определение экспериментальных групп; - выделение критериев и показателей уровня сформированности профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; - выявление исходных параметров сформированности профессиональной компетенции у педагогов экспериментальных групп 	<ul style="list-style-type: none"> - проведение диагностики в соответствии с выделенными критериями и показателями; - определение и характеристика уровней сформированности компетенции; - подбор диагностических методик; - сбор, анализ и интерпретация данных для определения первоначального уровня сформированности исследуемой профессиональной компетенции
формирующий	<ul style="list-style-type: none"> -экспериментальная проверка содержания форм и методов обучения; - разработка и коррекция обучающих программ; - внедрение новых форм и методов в образовательный процесс 	<ul style="list-style-type: none"> - разработка программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки педагогических кадров; - апробация программ в системе дополнительного профессионального образования; - промежуточный срез; - внесение изменений в программы на основе полученных данных

Продолжение таблицы 6

контрольный	<ul style="list-style-type: none"> - анализ и обобщение результатов экспериментальной работы; - оценка эффективности образовательного процесса по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах; - подготовка рекомендаций и методических материалов для педагогов по взаимодействию с социальными партнерами 	<ul style="list-style-type: none"> - сравнительный анализ данных, полученных до и после внедрения программ обучения; - оценка сформированности профессиональной компетенции педагогов; - представление результатов работы в научных статьях, на конференциях, методических семинарах; - обсуждение результатов работы с педагогами, обучающимися по программам дополнительного профессионального образования
-------------	---	--

На этапе констатирующего эксперимента стояла задача определить критерии и показатели уровней сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, а также подобрать соответствующие методики [97].

На основе теории деятельности (Выготский Л.С. [20], Рубинштейн С.Л. [91]) в современных психолого-педагогических исследованиях (Беликов В.А. [8], Слостенин В.А. [100], Назначило Е.В. [56]) разрабатывается и наиболее употребляемым является понимание «критериев как качеств, свойств, признаков изучаемого объекта, которые позволяют судить о его состоянии, уровне развития и функционирования, а показателей как количественных или качественных характеристик сформированности каждого качества, свойства, признака изучаемого объекта» [56, с.99].

Определение критериев и показателей в рамках констатирующего эксперимента способствовало выявлению исходного уровня профессиональной компетенции педагогов в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах.

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
Ценностно-мотивационный	<ul style="list-style-type: none"> - осознает ценности здоровья и значимость знаний в области безопасной жизнедеятельности обучающихся; - проявляет интерес к совершенствованию практической и методической работы в сфере 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» (автор Замфир К. в модификации Реана А.А.)</p> <p>Методика 2. Опрос «Мотивационная готовность педагогов к непрерывному профессиональному развитию» (автор Темняткина О.В. в модификации Орлянской А.В.)</p> <p>Методика 3. Интервью (автор Карелин А.А.)</p>
Содержательно-операциональный	<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 и умениями в области организации обучения детей безопасному поведению на дорогах; - умеет вовлечь социальных партнеров в профилактическую деятельность образовательной организации и организовать межведомственное взаимодействие 	<p>Методика 4. Кейс-измеритель «Твоя безопасность» (автор Орлянская А.В.)</p>

Продолжение таблицы 7

Рефлексивный	<ul style="list-style-type: none"> - умеет проводить анализ эффективности повышения квалификации в области безопасного поведения на дорогах; - умеет осуществлять анализ готовности обучающихся к участию в дорожном движении; - умеет определить траекторию саморазвития в данной области педагогической деятельности 	Методика 5. Самоанализ
--------------	---	------------------------

Для всестороннего изучения сформированности выделенных нами критериев профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, определены различные диагностические инструменты, такие как тестовые задания, опросы, интервью, кейс-измерители и самоанализ. Отобранные методики позволяют получить глубокое понимание личностных качеств педагогов, мотивацию, ценностные ориентиры, отношение к профессиональному развитию в данной области.

Изучение сформированности ценностно-мотивационного критерия подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах осуществлялось с использованием диагностических методик, направленных на осознание ценности здоровья и значимости знаний в области безопасной жизнедеятельности обучающихся; выявление внутренних и внешних мотивов педагогов к организации данной деятельности, готовности к непрерывному развитию в этой сфере.

Для определения уровня мотивации педагогов использовалась диагностическая методика «Изучение мотивации профессиональной деятельности» (методика Замфира К. в модификации Реана А.А.) [89]. В основу методики положена концепция о внутренней и внешней мотивации. Анализируемая диагностика раскрывает важность внутренних и внешних мотивов 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, 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 ценностно-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 ее количественные, но и качественные показатели. Понимание этого 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 Леонтьева А.Н. 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 [48, 49].

Следующим инструментом в исследовании мотивации педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах применялась методика Темняткиной О.В. «Мотивационная готовность педагогов к непрерывному профессиональному развитию» [105]. 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. Авторская позиция заключается в следующем: «совпадение оценок развития субъектных и профессиональных качеств свидетельствует о правильном формировании соответствующего компонента деятельности. 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» [105, с.2]. Интерпретация результатов выделенных критериев и показателей данной методики позволяет проанализировать мотивацию по шести направлениям, в соответствии с которыми сформулированы вопросы. Так, блок А – *эмоционально-психологический*, отражающий желание педагога повышать квалификацию в области обучения

детей безопасному поведению на дорогах; блок Б – *регулятивный*, указывающий на внешние факторы мотивации в данной области; блок В – *социальный*, предполагающий желание педагога участвовать в групповых формах повышения квалификации с привлечением социальных партнеров; блок Г – *аналитический*, отражающий желание совершенствовать методические материалы по рассматриваемой тематике; блок Д – *творческий*, раскрывающий желание педагога применять полученные новые формы и методы работы в своей профессиональной профилактической деятельности, блок Е – *самосовершенствование*, определяет готовность к трансляции полученных знаний дальнейшее развитие в данной области. Вариант опроса представлен в Приложении Б к диссертации.

В данном исследовании применялся метод интервьюирования, представленный методикой «Интервью» Карелина А.А. [35]. 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 собеседника позволяет анализировать собственные успехи и неудачи, цели и пути их достижения, а также прогнозировать вероятные результаты. Педагогическое интервьюирование включало блок вопросов по мотивации, самооценке и целеполаганию. 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.

Изучение сформированности содержательно-операционального критерия осуществлялось с помощью использования кейс-измерителя (от англ. *case* – случай, ситуация) как «метода активного проблемно-ситуационного анализа,

основанного на обучении путём решения конкретных ситуаций» [77]. За основу был взят опыт разработки кейс-измерителя автора Писаренко Д.А.

В профессиональной подготовке педагогов кейс-измеритель служит для контроля и оценки компетенций, способности к творческой деятельности и определения путей дальнейшего профессионального развития. Эффективность его применения 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. Отмечая эту идею, Писаренко Д.А. указывает на важную особенность кейса, а именно «отсутствие однозначных, заранее определённых решений, что побуждает педагогов творчески подходить к поиску истины, анализировать разнообразные ситуации и актуализировать определённый комплекс знаний для решения проблемы» [77, с. 12]. Примеры кейсов представлены в Приложении Г.

Очевидно, что кейс способствует оцениванию уровня сформированности знаний педагогов в этой области 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 профессиональную компетенцию педагога, но и способствовать её развитию. Ситуационные задания, представленные в кейсах, по нашему мнению, должны повысить мотивацию за счет вовлеченности в решение реальных задач, сделать процесс обучения более осмысленным и значимым. Таким образом, кейс-измеритель представляет собой

инструмент не только для оценивания, но и для развития профессиональных компетенций педагогов. Его использование в системе 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 критерия осуществлялось с помощью методики самоанализа, в том числе с применением ментальных карт. Использование 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 на дорогах, 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, выстраивать 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 педагогического творчества. 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. Ментальные карты стали неотъемлемой частью нашего образовательного процесса, направленного на повышение уровня подготовки педагогов в вопросах обучения дорожной безопасности.

На следующем этапе работы возникла необходимость количественной и качественной оценки уровней сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Согласно нашему подходу, каждому уровню были присвоены определенные баллы: высокий – 18-25 баллов; средний – 10-17 баллов; низкий – 5-10 баллов; даны характеристики каждому критерию по указанным уровням. Критерий ценностно-мотивационный определили детерминанты мотивационной сферы, раскрывающие ценностные ориентации педагога при организации профилактической работы с обучающимися; критерий содержательно-операциональный – зафиксировал разницу в теоретических и методических знаниях слушателей, обеспечивающие продуктивное взаимодействие с детьми по предупреждению дорожно-транспортного травматизма; рефлексивный критерий отразил готовность

педагогов к саморазвитию в данной сфере, использованию ресурсов социальных партнеров и взаимодействию с ними в образовательных организациях.

Сводные данные представлены в Таблице 8.

Таблица 8 – Характеристика уровней сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах

Критерии	Высокий уровень (18–25 баллов)	Средний уровень (10–17 баллов)	Низкий уровень (5–10 баллов)
Ценностно-мотивационный	<ul style="list-style-type: none"> - проявляет внутренние мотивы, связанные с осознанием ценности безопасной жизнедеятельности, испытывает личную потребность к обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах; - проявляет позитивную мотивацию к сотрудничеству с социальными партнерами в образовательном процессе; - стремится к саморазвитию и самосовершенствованию в этой области через участие в конкурсах, семинарах и тренингах, разработку профилактических проектов и программ 	<ul style="list-style-type: none"> - проявляет внешние 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; - к саморазвитию в данной области не стремится 	<ul style="list-style-type: none"> - проявляет внешние отрицательные или невыраженные мотивы, к организации профилактической работы; - не стремится к коммуникации с заинтересованными ведомствами по организации профилактической деятельности в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма; - проявляет формальное отношение к организации обучения детей дорожной безопасности, считая это обязанностью родителей

Продолжение таблицы 8

Содержательно-операциональный	<ul style="list-style-type: none"> - владеет специальной терминологией, понятиями и базовыми психолого-педагогическими знаниями в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; - умеет организовать систематическое сотрудничество с социальными партнёрами в образовательных целях; - владеет методическими знаниями и умениями, позволяющими самостоятельно разрабатывать и внедрять инновационные формы в работу с обучающимися 	<ul style="list-style-type: none"> - владеет общими понятиями и базовыми психолого-педагогическими знаниями в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; - организует встречи и участие социальных партнеров в проведении профилактической работы в рамках календарного плана работы школы; - использует традиционные формы и методы организации профилактической и превентивной работы с обучающимися 	<ul style="list-style-type: none"> - владеет фрагментарными психолого-педагогическими знаниями в области обучения детей безопасному поведению на дорогах; - испытывает трудности в привлечении социальных партнёров к проведению профилактической работы; - не проявляет инициативы и творчества в организации образовательного процесса в области профилактической по безопасному поведению на дорогах
Рефлексивный	<ul style="list-style-type: none"> - способен проводить объективный анализ собственных знаний и умений в области подготовленности к реализации этой работы с обучающимися в образовательной организации; - умеет осуществить анализ готовности обучающихся к безопасному участию в дорожном движении; - умеет определить траекторию саморазвития в данной области педагогической деятельности 	<ul style="list-style-type: none"> - способен анализировать собственную готовность к организации профилактической работы с обучающимися, но затрудняется корректировать её - умеет осуществить анализ готовности обучающихся к безопасному участию в дорожном движении; - не заинтересован в определении траектории саморазвития в данной области 	<ul style="list-style-type: none"> - не сформирована способность анализировать и корректировать собственную деятельность в области профилактической работы с обучающимися; - затрудняется определить готовность обучающихся к безопасному участию в дорожном движении; - не заинтересован в саморазвитии в данной области педагогической деятельности, так как считает, что это направление должны вести иные специалисты

Отобранные критерии, показатели, методики, используемые в процессе опытно-экспериментальной работы, представляют 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 образовательного процесса по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в системе дополнительного профессионального образования

Для реализации модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в процессе дополнительного профессионального образования была выбрана гибкая и адаптивная стратегия разработки программ повышения квалификации педагогов «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» (общим объемом 72 часа, 36 часов) и модульных курсов (24 часа, 12 часов), которые могут быть включены в программы профессиональной переподготовки слушателей. Базой реализации программ стал институт «Жигулевская долина» Тольяттинского государственного университета.

Разработанная программа повышения квалификации построена таким образом, что её можно адаптировать под конкретные потребности и категорию педагогов, что позволяет использовать при реализации модульных курсов в рамках профессиональной переподготовки. Содержание программы может быть представлено в модульном курсе объемом 24 или 12 часов. Реализация модульного курса требует уточнения содержания программы в связи с направленностью к конкретной категории педагогов (например, воспитатели

дошкольных образовательных организаций, учителя начальных классов или преподаватели ОБЖ общеобразовательных организаций).

Основной целью программ является подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах. Участие социальных партнеров при реализации программы является одним из ведущих факторов и особенностью.

Программа соответствует требованиям программ для дополнительного профессионального образования взрослых. В ней предусмотрены различные варианты социального взаимодействия в зависимости от тематической направленности и необходимого подбора дидактических средств.

В образовательном процессе по повышению квалификации приняли участие 309 педагогов г.о. Тольятти. В рамках профессиональной переподготовки по программе дополнительного профессионального образования «Воспитатель дошкольной образовательной организации», в которую был включен модульный курс «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», прошли обучение 25 педагогов. На констатирующем этапе эксперимента были выявлены следующие проблемы:

- 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 по обучению детей дорожной безопасности, программа учебного курса повышения квалификации педагогов была скорректирована. В Приложении А представлен фрагмент

паспорта и учебно-тематический план программы повышения квалификации «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма».

Содержание каждого раздела основано на изучении теоретического и практического материала. Особое внимание уделяется практическим занятиям, которые призваны обеспечить применение теоретических знаний в реальной педагогической деятельности, что значительно увеличивает эффективность обучения. Для практических занятий были заранее разработаны ситуативные игры; кейсы; работа по самообразованию (самостоятельное изучение); рефлексивные практики. Это, на наш взгляд, могло способствовать диалоговому профессиональному общению между участниками обучающейся группы, преподавателем и приглашёнными социальными партнёрами. Каждый раздел содержал как индивидуальную работу, так и групповое взаимодействие, что способствовало обмену опытом между участниками и позволяло создать коллективное обсуждение проблемных вопросов безопасности дорожного движения обучающихся.

Рассмотрим более подробно содержание обучения.

Первый раздел программы «Нормативно-правовые основы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в образовательной организации» предполагает ознакомление педагогов с нормами законодательства, предусматривающего организацию педагогического процесса образовательной организации в сфере безопасного поведения детей в окружающей среде, в том числе на дорогах. Как правило, этот раздел основывается на лекционном материале, который подготовлен сотрудниками ГАИ. Тщательно анализируются статистические данные в области нарушения школьниками поведения на дорогах конкретного региона и школы, обращается внимание на нормативные документы, которые педагоги должны знать. Участники курса на начальном этапе анализируют видеосюжеты с мест дорожных происшествий, в которых получили травмы дети, вовлекаются в дискуссии, направленные на анализ причин аварий, и разработку рекомендаций по их предотвращению [65]. Кроме этого, слушатели

курса подробно разбирают содержание таких документов, как Примерная рабочая программа воспитания и профессиональный стандарт «Педагог», в которых обозначены направления деятельности и обязанности педагогов по ознакомлению детей с правилами безопасного поведения на дорогах. Изучение модуля «Профилактика и безопасность» Примерной рабочей программы воспитания нацелило слушателей на изучение форм и методов работы с детьми в области организации профилактической деятельности. В рамках обучения педагогам предоставляется перечень типовых документов, содержание которых способствует грамотному планированию организации деятельности в образовательных учреждениях в данной сфере. Изучение федеральных, региональных и городских положений («Безопасное колесо», акция «Учись быть пешеходом», «Семья соблюдает ПДД», «На СИМ безопасно колесим» и т.д.) способствует расширению кругозора педагогов в этой области. В процессе обучения педагоги составляли планы профилактической работы по организации безопасного поведения обучающихся. Так, например, особое внимание уделялось детям-пешеходам, которые чаще всего страдают по дороге в школу. Педагогами осваивается разработка паспортов безопасности образовательной организации и методика составления маршрутов «дом–школа–дом».

Кроме этого, недостаточный 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 правил дорожного движения является недостаточным. Было принято решение сделать акцент на их изучении. Необходимость этого обусловлена тем, что при неправильно сформированных знаниях и умениях, педагоги не смогут

прогнозировать поведение детей, устранять их типичные ошибки. Кроме этого, педагогам предлагается под руководством специалистов разработать интерактивные занятия, позволяющие развивать внимание у обучающихся, так как залогом безопасности пешеходов всегда остается внимательность. Так, в процессе обучения педагоги участвуют в тренингах по развитию бокового зрения и сами учатся их организовывать (например, определение реакции на спонтанно падающий предмет или развитие внимания на основе методик «Исключи лишнее», «Анализ сюжета картины по установлению количества участников, времени года и близости населенного пункта» и др.).

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 возникали вопросы по использованию детьми средств индивидуальной мобильности. Преподавателями составлялись ситуационные задачи, игровые сюжеты по освоению правил, обсуждались методические вопросы их изучения с детьми разных возрастов. Расширение знаний педагогов происходило посредством разбора 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 повышает мотивацию педагогов к предотвращению несчастных случаев, поскольку

большинство из них происходит по неосторожности детей. Практические занятия проходят в интерактивном режиме, по группам, педагоги обсуждают методы подачи этих знаний обучающимся разных возрастов. Часть занятий посвящена изучению ресурсов социальных партнеров при изучении сходных тем, например, площадки 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 обычно ведется с дошкольного возраста, поэтому акцент в этой теме направлен на повышение осознанного использования пассивных средств защиты в автомобиле. Использование сюжетно-ролевых игр на импровизированных автомобилях с ремнями безопасности дают возможность закреплению правил поездки с родителями. 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 сотрудниками ГАИ; обмениваясь опытом работы с родителями, они отмечают эффективность родительских чатов в интернет-мессенджерах. 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 учебном процессе 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 по этой теме в образовательной организации посвящена специальная тема. Ситуационные игры помогают педагогам отработать навыки коммуникации для привлечения представителей заинтересованных ведомств к образовательному процессу. Например, 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 кикшеринговых компаний, которые не только обучают теоретическим основам, но и предупреждают о штрафных санкциях и ответственности в случаях дорожных происшествий по неосторожности несовершеннолетних. 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, здесь принимают участие 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 на уроках русского языка и стихотворений на уроках литературы раскрывают возможности для обучения детей правилам дорожного движения в рамках учебной деятельности. 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 дорогах.

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 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.

Программа «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» предусматривает различные формы промежуточного и итогового контроля,

которые осуществляются с участием экспертов и социальных партнеров. Проведение промежуточного тестирования давало возможность выявить степень освоения теоретических знаний, определить готовность педагогов передавать эти знания обучающимся.

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 в области дорожного движения и развитие умений составлять подобные кейсы для обучающихся. Как показал опыт, педагоги активно, с интересом участвуют в разработке кейсов. Работа с кейсами происходит в малых группах. Модератор группы осуществляет косвенное руководство разбором ситуации, предлагает педагогам делиться опытом, создает доверительную атмосферу для обмена мнениями. Важной работой в группе является обсуждение методических приемов, которые дают возможность разбирать компетентно эти ситуации с детьми. В качестве модераторов к данной работе привлекались сотрудники Госавтоинспекции и медучреждений.

Таким образом, интерактивные 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 рамках курса обеспечивает постоянную модификацию программ повышения квалификации и адаптацию содержания в зависимости от потребностей педагогов.

Особое внимание уделялось на всех этапах работы сотрудничеству со специалистами разных ведомств, включенных в образовательный процесс. Взаимодействие с социальными партнерами начиналось с подготовительного этапа, на котором осуществлялся анализ причин и условий дорожных происшествий с участием детей; формировался образовательный заказ,

создавалась предметно-пространственная среда для осуществления образовательного процесса с участием специалистов различных ведомств (учреждений культуры и здравоохранения, МЧС, СМИ, Госавтоинспекции); фиксировались цели и задачи сотрудничества. На этапе реализации программы социальные партнеры участвовали в проведении занятий, проводили интерактивные практикумы и мастер-классы. С помощью сотрудников ГАИ были созданы импровизированные тренажеры для демонстрации эффективности использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, которые в дальнейшем могут использовать педагоги для обучения детей. С представителями средств массовой информации и организациями по изготовлению дорожных знаков проведен мастер-класс по обучению детей-пешеходов необходимости использовать световозвращающие элементы на одежде в темное время суток.

Привлечение специалистов из различных ведомств позволило раскрыть их потенциал для продуктивного взаимодействия в работе с детьми, погрузить педагогов в работу и с мультимедийными программами в области безопасного поведения на дорогах. Успешная работа объяснялась грамотным подбором рефлексивных практик. Опираясь на исследования Щербакова А.В., который отмечал роль «различных форм коллективного проблемно-ценностного осмысления в принятии общих ценностей, смыслов и задач воспитательной работы» [130, с.23], было решено использовать данный опыт в образовательном процессе. Слушатели участвовали в дискуссиях, делились опытом методической работы, высказывали суждения по совершенствованию методических продуктов. Интересными методическими находками стали разработанные в процессе семинара-практикума ситуативные задачи для работы с детьми-велосипедистами разного возраста. Необходимо отметить, что в дальнейшем эти задачи можно использовать, переложив в кейсы для работы с подростками. Социальные партнеры выступали в качестве экспертов и помогли педагогам адаптировать сложную терминологию законодательства под возрастные особенности детей.

Постоянный мониторинг работы позволил отметить значимым тот факт, что формы и методы работы с педагогами по обучающей программе отбирались с учетом необходимости развития каждого критерия профессиональной компетенции. Так, просмотр видеосюжетов о дорожных происшествиях, краш-курсы не оставляли педагогов равнодушными и формировали личную заинтересованность к выявлению проблемных зон в собственных знаниях, способствовали изменению мотивационных установок (с внешних на внутренние) по участию в этой деятельности на базе образовательных учреждений.

Наиболее продуктивными формами работы, по мнению слушателей курсов, стали импровизированные семинары-практикумы, мастер-классы, ситуационные игры на интерактивной доске; ознакомление с опытом работы других регионов, деловые игры по взаимодействию с социальными партнерами; тренинги по использованию средств индивидуальной мобильности [64]. Участие в них дало возможность слушателям наращивать свой творческий потенциал в создании новых методов взаимодействия с детьми всех возрастов в области безопасной жизнедеятельности. Самоанализ, который проводился в конце каждого занятия, позволял определять факторы, которые препятствовали саморазвитию педагогов в данной области, формировал стремление к научно-методической работе, желание вовлекать обучающихся в профильную конкурсную деятельность, которая широко представлена на городском и федеральном уровне.

Таким образом, эффективность формирования профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах при реализации программ дополнительного профессионального образования «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» подтверждается восполнением выявленных на констатирующем этапе образовательных дефицитов. Анализ результатов проведенной работы представлен в следующем параграфе.

2.3 Анализ, интерпретация и обобщение результатов опытно-экспериментальной работы по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах

В данном параграфе представлены результаты опытно-экспериментальной работы, которая включала констатирующий, формирующий и контрольный этапы.

Опытно-экспериментальная работа проходила на базе Института дополнительного образования Тольяттинского государственного университета «Жигулевская долина». В обучении по разработанной программе повышения квалификации «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» (72 часа) приняло участие 576 педагогов г.о. Тольятти: учителя общеобразовательных организаций (1 поток, 309 человек); педагоги дополнительного образования (2 поток, 101 человек), воспитатели дошкольных образовательных организаций (3 поток, 166 человек); также 78 педагогов г.Челябинска. На формирующем этапе для каждой категории слушателей адаптировалось содержание тем с учетом возрастных особенностей детей и сферы деятельности педагога. Экспериментальную группу 1 (далее: ЭГ-1) составили 309 учителей общеобразовательных организаций г.о. Тольятти со средним возрастом 44,5 лет ($\sigma=11,5$), средним стажем 18,1 лет ($\sigma=13,4$), проходившие обучение по разработанной программе повышения квалификации «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» (72 часа).

Экспериментальную группу 2 (далее: ЭГ-2) составили педагоги – 25 человек с трудовым стажем до 5 лет, проходившие профессиональную переподготовку в рамках программы «Воспитатель дошкольной образовательной организации», в которую был включен модульный курс «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» (24 часа).

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 методики, проведенные очно и в онлайн формате.

Методика 1. «Изучение мотивации профессиональной деятельности» (методика Замфира К. в модификации Реана А.А.) позволила 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 [89]. В результате применения первой методики нами были получены результаты, представленные в Приложении В. При интерпретации результатов диагностики нами отбиралось максимальное количество ответов из соответствующих шкал по значимости в каждой группе мотивов, которые отражены в Таблице 9.

Таблица 9 – Результаты диагностического исследования по методике 1 на констатирующем этапе (в %)

Мотив	ЭГ-1		ЭГ-2	
	Число	Процент	Число	Процент
1) Стимулирование деятельности при организации данной работы с обучающимися денежной компенсацией	5	43%	4	41%
2) Возможность использования и применения результатов деятельности по обучению детей основам безопасности на дорогах при получении квалификационной категории и карьерном росте	4	38%	5	56%
3) Стремление избежать критики со стороны руководителя или коллег в случаях получения учащимися травм в дорожных происшествиях	4	34%	2	28%
4) Стремление избежать возможных наказаний или неприятностей при выявлении нарушений ПДД учащимися	4	36%	3	27%
5) Потребность в достижении социального престижа и уважения со стороны других	2	27%	4	29%

Продолжение таблицы 9

6) Удовлетворение от самого процесса и результата работы	3	24%	5	31%
7) Возможность наиболее полной самореализации в данной деятельности	2	31%	4	32%
$BM = (n.6+n.7) : 2$	2,5	50%	4,5	90%
$BPM = (n.1+n.2+n.5) : 3$	3,6	72%	4,3	92%
$BOM = (n.3+n.4) : 2$	4	80%	2,5	50%

Относительно внешней положительной мотивации, проявляющейся в материальном вознаграждении, перспективе применения результатов обучения при получении квалификационной категории и карьерном росте, ответы в обеих экспериментальных группах были достаточно схожи. Так, объяснимо, что финансовая компенсация стала самым весомым аргументом для значительной части педагогов: 43% в ЭГ-1 и 41% — в ЭГ-2, которые отметили ее высокую значимость. Стремление к карьерному росту как стимул к обучению детей безопасному поведению на дорогах отметили лишь 38% слушателей ЭГ-1 и ощутимо больше — 56% педагогов ЭГ-2. Социальный престиж оказался менее значимым фактором, при этом в ЭГ-1 он не имеет значения для 27% педагогов со стажем, в то время как в ЭГ-2 для 29% педагогов, проходящих переподготовку, оказался значимым мотивом. Разница значимости ответов относительно внешней отрицательной мотивации в экспериментальных группах объяснима тем, что для 34% педагогов ЭГ-1 важно избежать критики в случае дорожных происшествий с участием школьников. Кроме того, для 36% педагогов ЭГ-1 важно, чтобы не возникли последствия в случае, если их учащиеся нарушат ПДД. В экспериментальной группе 1 проходят обучение педагоги образовательных организаций, для которых знакомы ситуации ответственности за профилактическую и воспитательную работу в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. Педагоги ЭГ-2 практически еще не сталкивались с этой ситуацией. Соответственно, и ответы 28% педагогов ЭГ-2 говорят о том, что данные мотивы для них не имеют особого значения и 27% слушателей ЭГ-2 не относят к значимым мотивам стремление избежать

возможных наказаний за нарушения ПДД несовершеннолетними. Результаты соотношения внутренней и внешней мотивации представлены на Рисунке 3.

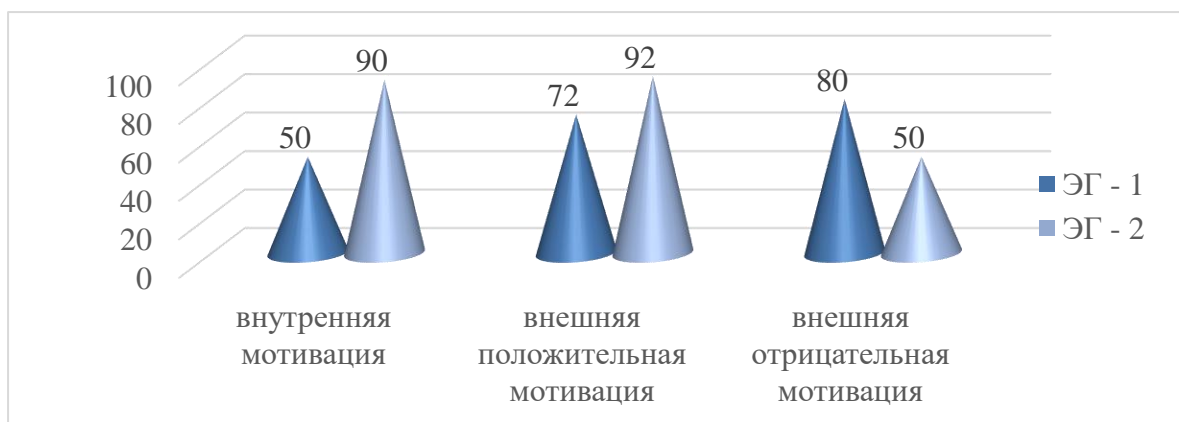


Рисунок 3 – Средние результаты показателей внутренней и внешней мотивации по методике 1 (констатирующий этап в %)

При анализе данных первой методики можно сделать вывод, что у педагогов из ЭГ-2 интерес к деятельности по обучению детей безопасному поведению выше, так как результат диагностики соответствует сочетанию оптимального мотивационного комплекса у 90% слушателей, а именно 4,5 балла из 5 возможных ($ВМ > ВПМ > ВОМ$; $4,5 > 4,3 > 2,5$). Соответственно, удовлетворение от процесса обучения детей основам безопасности и возможность самореализации в этой области у этих педагогов исходят из внутренних эмоциональных побуждений. Возможно, это связано с состоянием внутренних положительных перемен в профессиональной деятельности. К сожалению, у педагогов ЭГ-1 такого ярко выраженного стремления обучать детей основам безопасного дорожного движения не наблюдается: из-за высокой нагрузки в профессиональной деятельности и недостаточной степенью подготовки в этом вопросе. Результаты диагностики 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 стремление избежать наказания за плохую организацию данной деятельности в случаях дорожных происшествий или выявления нарушений ПДД учащимися.

Таким образом, соотношение различных видов мотивации показывает наличие внутренних мотивов и заинтересованность педагогов в организации обучения детей безопасному поведению на дорогах, однако существует нестабильность и противоречивость в её проявлении, которую необходимо будет устранить в процессе дальнейшего обучения.

Следующим инструментом для определения мотивации к повышению квалификации и определения уровня взаимодействия с социальными партнерами выбрано применение модифицированной методики «Мотивационная готовность педагогов к непрерывному профессиональному развитию» Темняткиной О.В. [105]. Цель методики – исследование мотивационной готовности педагогов к непрерывному профессиональному развитию в данной области. На основе изучения шести направлений деятельности, представленных в блоках: эмоционально-психологическом, регулятивном, социальном, аналитическом, творческом, самосовершенствования – были выявлены положительные и отрицательные тенденции уровня готовности педагогов к освоению / совершенствованию знаний в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. На основе полученных данных было определено, какие факторы стимулируют развитие педагогов в данной области, какие требуют дополнительного внимания и ресурсов (Рисунок 4).

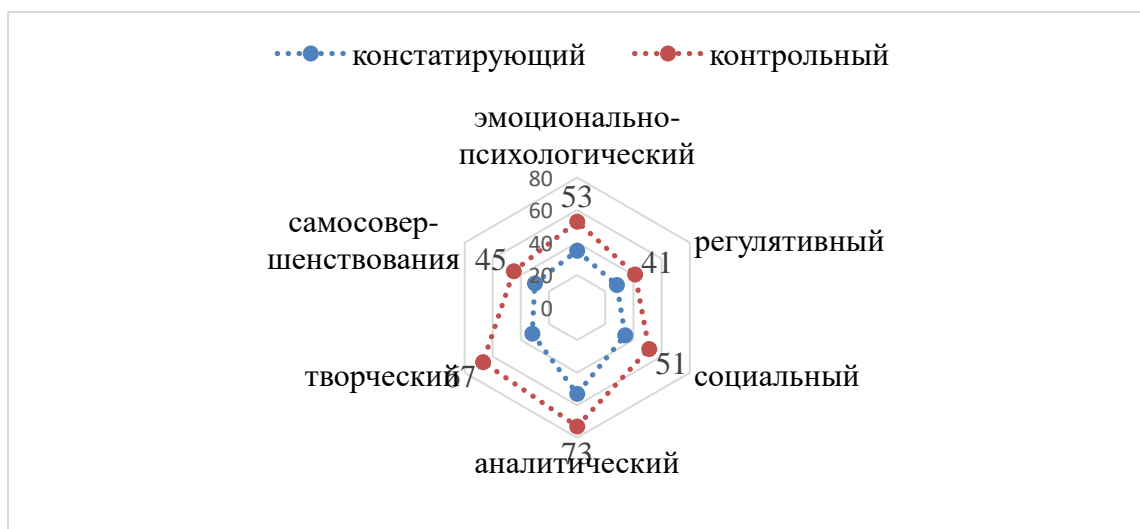


Рисунок 4 – Результаты исследования по методике 2 в ЭГ-1 (в %)

Эмоционально-психологическому блоку соответствует настроенность педагогов на повышение своей квалификации (53% в ЭГ-1). Определенная часть педагогов ЭГ-1 (47%) указали на отсутствие времени для дополнительного образования в области обучения детей основам безопасности на дорогах.

Лепестковые диаграммы наглядно демонстрируют уровень сформированности мотивации к профессиональному развитию в области обучения детей безопасному поведению на дорогах, а также желание повышать свои знания и навыки по другим направлениям деятельности (Рисунок 5).

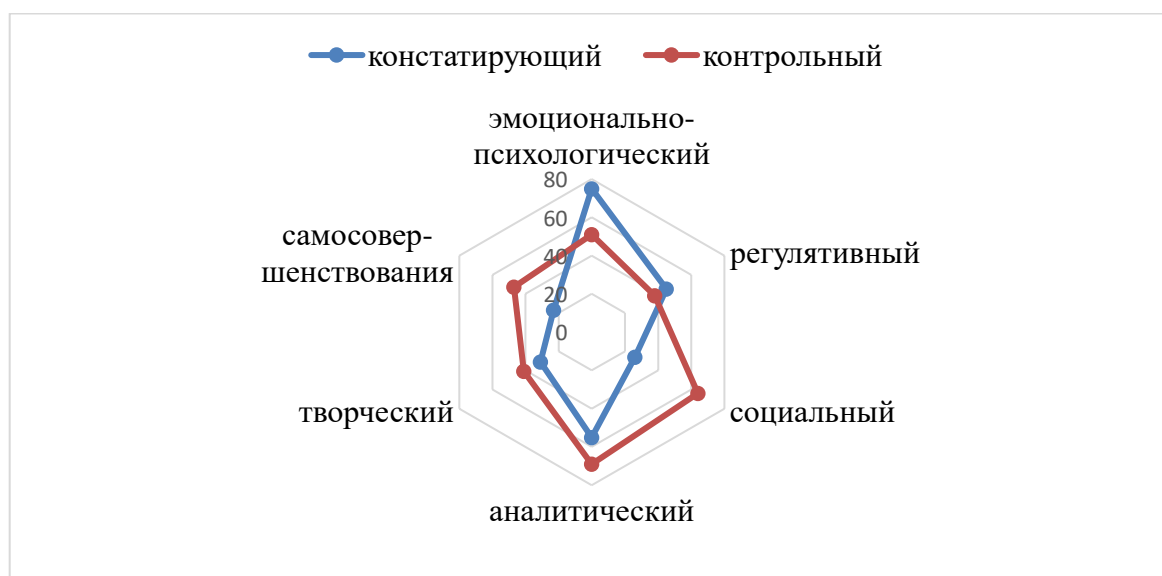


Рисунок 5 – Результаты исследования по методике 2 в ЭГ-2 (в %)

Регулятивный блок 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 ЭГ-1 указали на то, что в данном виде педагогической деятельности отсутствуют факторы стимулирования. Эти цифры подтверждают данные предыдущей методики.

Социальный блок показал высокую настроенность педагогов обеих групп участвовать в коллективных формах повышения квалификации с участием социальных партнеров и заинтересованных ведомств в вопросах детской дорожной безопасности. Так, желание изучать опыт коллег, а также интерес к

знакомству с ресурсами других ведомств в вопросах обучения детей безопасному поведению выразили 51% в ЭГ-1 и 64% — в ЭГ-2.

Аналитический блок продемонстрировал настроенность педагогов на совершенствование методики работы с детьми разных возрастов по изучению теоретических вопросов в области ПДД. Желание использовать готовые материалы в работе с обучающимися высказали в ЭГ-2 69% слушателей, а в ЭГ-1 — 73%. Однако, по оценкам педагогов, имеющиеся в наличии методические пособия не в полной мере, отвечают актуальным требованиям правил дорожного движения.

Творческий блок раскрыл мотивацию педагогов к обновлению и использованию новых форм и методов обучения детей безопасному поведению на дорогах. При этом после окончания курсов педагоги отметили значимость 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%, а в ЭГ-2 — на 24%.

Блок самосовершенствования раскрыл готовность педагогов применять полученные знания в профессиональной среде, оказывать методическую помощь своим коллегам. О намерении продолжить деятельность по развитию отрядов ЮИД, участию в конкурсах, а также подготовке публикаций о имеющемся опыте указали 45% слушателей из ЭГ-1 и 38% слушателей из ЭГ-2 на контрольном этапе эксперимента. Кроме того, необходимо отметить рост количества ответов слушателей о намерении собирать методическую копилку в данной области до 47% в ЭГ-1 и до 42% — в ЭГ-2.

Высокий процент наличия на констатирующем этапе внешней мотивации, приводящей к эмоциональной нестабильности в организации работы с обучающимися по изучению правил безопасного поведения на дорогах, привел к необходимости после ряда проведенных занятий на формирующем этапе

обратиться к измерению промежуточных результатов и изучению динамики доминирующих мотивов.

Диагностическим инструментом для определения промежуточных результатов исследования выбрана методика «Интервью» (Карелина А.А.), основу которой составило педагогическое интервьюирование, включавшее блок из 5 вопросов: по определению мотивации, самооценки и целеполаганию в данной деятельности. Процесс интервью начинался с просмотра видеоролика, содержащего сюжеты о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей, затем предлагалось обсудить вопросы. Интервьюирование осуществлялось по подгруппам. Ответы на вопросы фиксировали три приглашенных эксперта из числа социальных партнеров: сотрудник Госавтоинспекции, методист Центра по профилактике детского дорожного травматизма и педагог-психолог образовательной организации.

Слушателям предлагалось поделиться эмоциями после просмотра видеосюжета. Сидящие в зале педагоги на видео узнавали учащихся или рассказывали истории близких им людей. У слушателей наблюдалось эмоциональное переживание от просмотренных сюжетов и рассказанных коллегами историй из жизни. Интервьюер задавал вопрос: «Что на ваш взгляд, может повлиять на предупреждение таких происшествий?». 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 эмоции повлияли на отношение к проблемам безопасности и осознание значимости педагогической деятельности в данном направлении. 65% интервьюируемых (ЭГ-1, ЭГ-2) подтвердили желание осваивать 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. В

данном вопросе объясним ответ лишь 5% интервьюируемых из ЭГ-2, так как у этих педагогов такого опыта не было. Однако из числа тех опытных 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 15% интервьюируемых из ЭГ-1 и 25% из ЭГ-2 отметили, что такая работа в образовательных организациях ведется только благодаря заинтересованности руководителей.

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, 42% интервьюируемых из ЭГ-1 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 из ЭГ-1, 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 42% педагогов из ЭГ-2 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, 32% интервьюируемых (ЭГ-1) указали на обязательное наличие желания заниматься с детьми правилами. 41% слушателей ЭГ-2 подтверждают необходимость соответствующего уровня знаний для занятий с детьми. Ответы 42% педагогов из ЭГ-1 указывали на необходимость при сформированных умениях пользоваться тем методическим ресурсом, который имеется в наличии. Однако только 32% педагогов из ЭГ-1 отметили возможности привлечения социальных партнеров, подтвердив имеющийся опыт совместной работы с сотрудниками Госавтоинспекции. Исходя из анализа ответов, мы можем констатировать, что осознанно находят причинно-следственные связи улучшения качества образовательного процесса в этой области более 50% интервьюируемых из ЭГ-1 – 54%, а в ЭГ-2 – 52%.

Пятый вопрос был тесно связан с самооценкой собственных возможностей в организации профилактической работы. 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. В начале занятий чуть больше четверти интервьюируемых из обеих групп 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, что подтверждается ответами слушателей в экспериментальных группах в данном вопросе в ЭГ-1 до 31% и в ЭГ-2 – до 36%.

В результате проведенного интервью мы получили следующие промежуточные результаты, отражающие динамику внутренней мотивации,

которая играет ключевую роль в профессиональной педагогической деятельности по обучению детей безопасному поведению на дорогах (Рисунок 6).

Промежуточная диагностика и изучение мотивации педагогов подтверждает положительное влияние организованного обучения усилению внимания к этой проблеме, осознание 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.

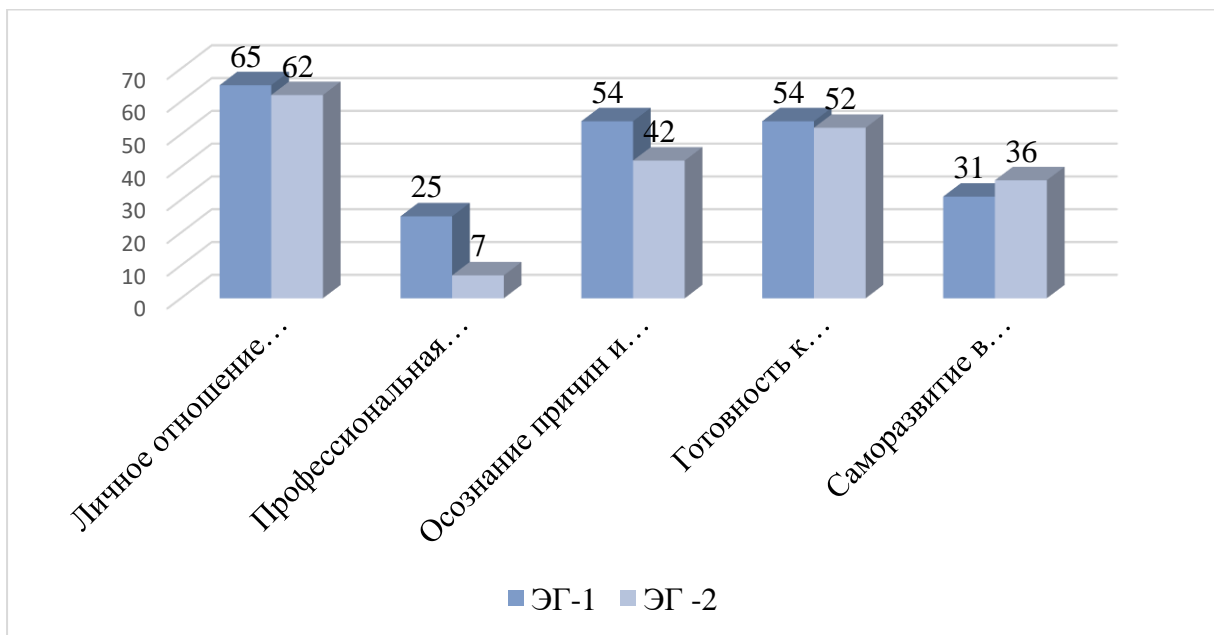


Рисунок 6 – Результаты исследования по методике 3 (в %)

Таким образом, интерпретация результатов позволила определить динамику изменения мотивов к профессиональному развитию в реализации данной трудовой функции уже на этапе проведения формирующего эксперимента. На контрольном этапе эксперимента выявлена позитивная динамика по всем видам положительной мотивации, готовность педагогов к коллективным формам повышения квалификации в данной области с участием социальных партнеров и заинтересованных ведомств. Мотивация педагогов напрямую связана с собственной удовлетворенностью от профессиональной деятельности. При этом, важно развивать различные формы морального и материального поощрения

педагогов, которые активно участвуют в профилактической деятельности, а также создавать условия для их профессионального и личностного роста. Эти факторы будут способствовать преодолению проблемных зон профессионального развития педагогов в данной области.

Далее диагностическая работа была направлена на выявление динамики содержательно-операционального критерия профессиональной компетенции. На констатирующем этапе использовались ситуационные задания, на контрольном этапе — кейсы. Слушатели были объединены в подгруппы, для которых модератор озвучивал ситуационную задачу, а приглашенные социальные партнеры (сотрудник Госавтоинспекции, методист Центра по профилактике, преподаватель курсов) выступили в качестве экспертов. В процессе анализа ситуационных заданий педагоги учились выявлять проблемные зоны в организации обучения детей дорожной безопасности и разрабатывать эффективные стратегии для их устранения. На контрольном этапе слушателям предлагалось не только решить проблему, но и предложить, опираясь на полученные знания, формы и методы работы с обучающимися варианты профилактической педагогической деятельности в данной области (Приложение Г). Задачей экспертов была оценка решения кейса слушателями и присвоение определенных баллов.

Общение, выражающееся в обмене опытом при решении заданий, 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 об 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 7, демонстрирует повышение знаний в исследуемой области.

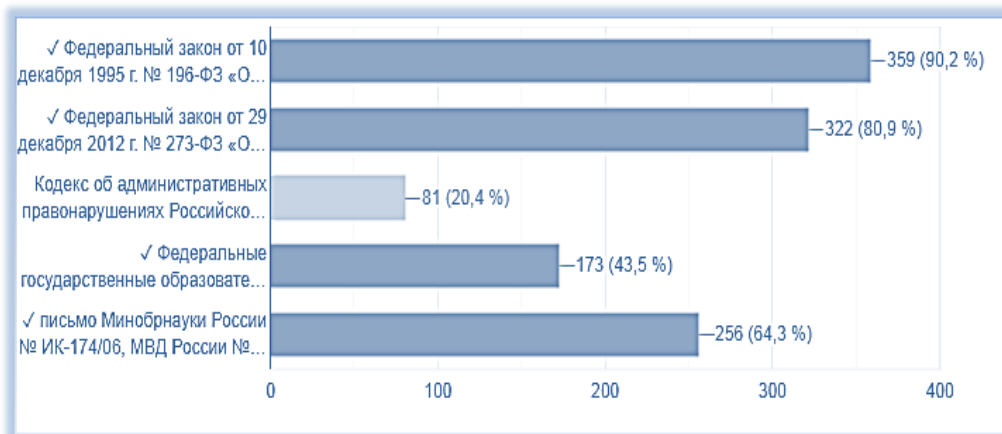


Рисунок 7 – Результаты контрольного этапа исследования по методике 4 (НПА) (в %)

Модератор при работе с группой направлял и корректировал тематику выступлений слушателей, а эксперты фиксировали ответы. По завершению обсуждения кейса, приглашенные гости делились своим видением решения ситуации. В таком формате происходил не только обмен информацией о

возможных ресурсах, но и проработка новых форм взаимодействия. Так, для 76% респондентов обеих групп ситуационные задачи были сложными для решения. Лишь 18,8% педагогов из ЭГ-2 и учителей со стажем из ЭГ-1 смогли справиться с заданиями, 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% из ЭГ-1 и 81,3% из ЭГ-2. Ситуации, касающиеся правил для пешеходов и пассажиров, решались участниками эксперимента более успешно, 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 результаты значительно изменились, динамика уровня знаний педагогов из ЭГ-1 отражена на Рисунке 8.

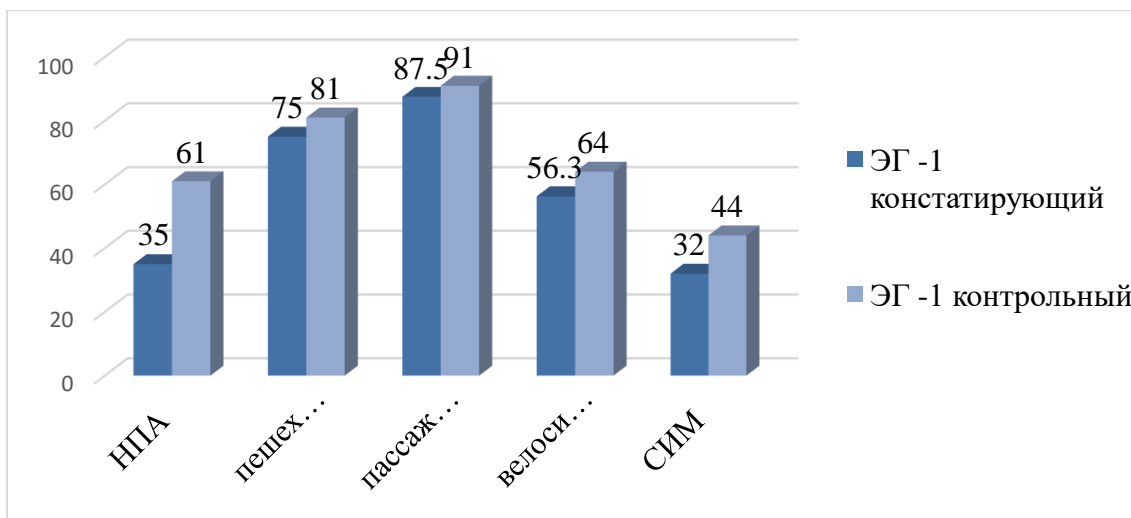


Рисунок 8 – Динамика результатов исследования в ЭГ-1 по методике 4 (в %)

На начальном этапе эксперимента было выявлено, что педагогам необходимо методическое сопровождение при организации образовательного процесса с детьми, а именно 37,5% в ЭГ-1 и 31,3% педагогов в ЭГ-2 отметили важность методической помощи. При этом на контрольном этапе при анализе методик обучения детей наблюдалась значительная разница в предлагаемых педагогами формах работы в данном направлении. Так, на начальном этапе педагоги ЭГ-1 предлагали традиционные формы обучения детей правилам дорожного движения (игры, экскурсии и встречи с сотрудниками Госавтоинспекции), 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. Динамика результатов примененной методики экспериментальной группе 2 отражена на Рисунке 9.

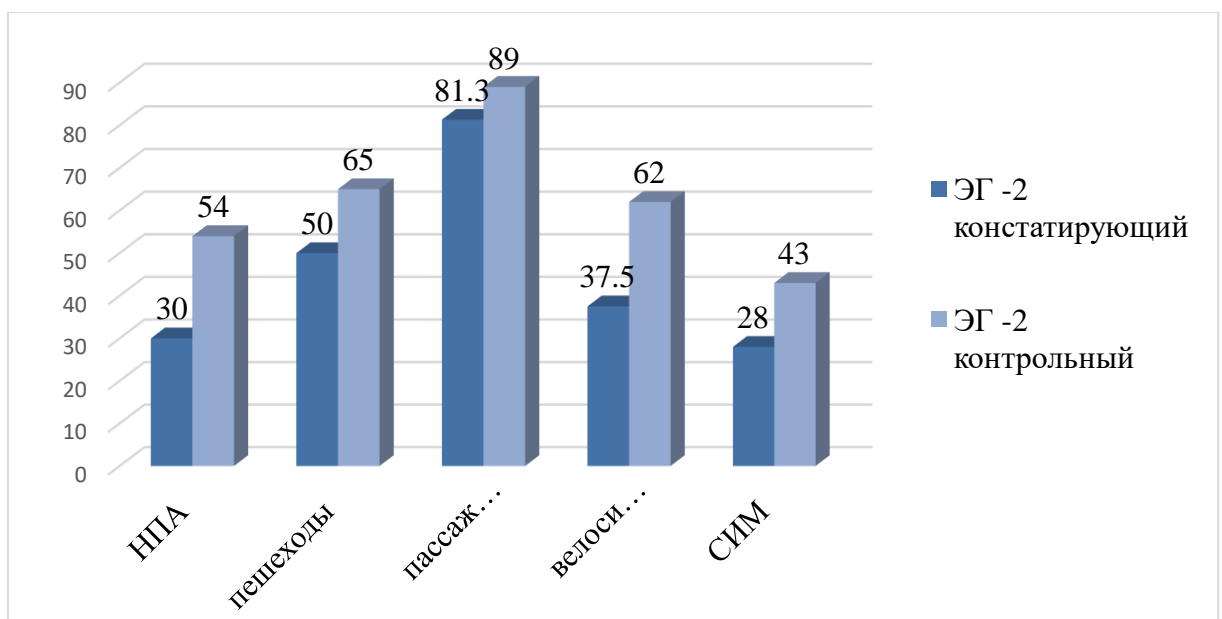


Рисунок 9 – Динамика результатов исследования в ЭГ-2 по методике 4 (в %)

К социальным партнерам педагоги ЭГ-1 отнесли ГАИ (100%), МЧС (62,5%), средства массовой информации (50%). Педагоги ЭГ-2 в качестве социальных партнеров выделили ГАИ (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 почти на 15% в обеих экспериментальных группах.

Участие ГИБДД, МЧС, представителей учреждений культуры, здравоохранения в курсах программы способствовало углублению знаний педагогов о ресурсах этих организаций и готовности их участия в образовательном процессе с детьми. Таким образом, применение кейс-измерителя как 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 и профессиональной переподготовке, 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 10). 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.

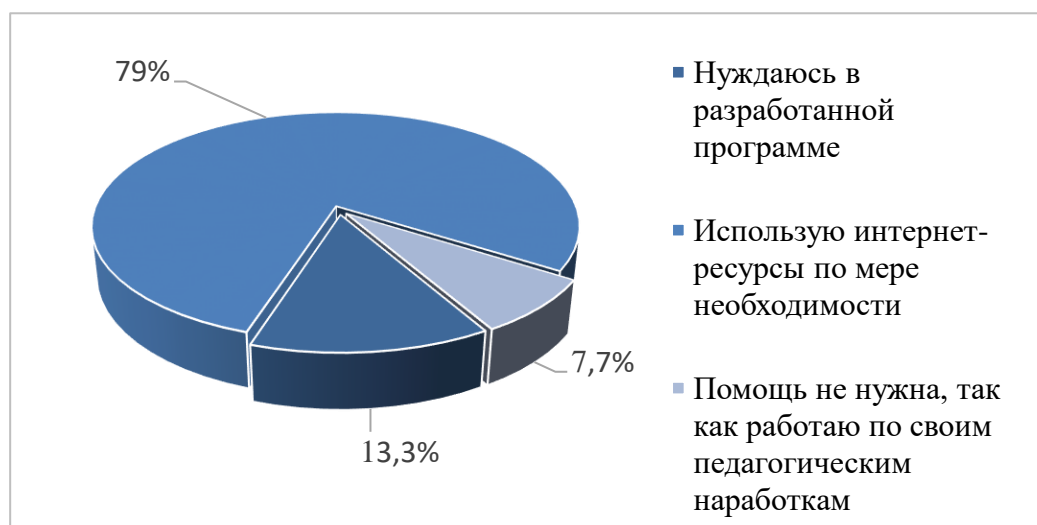


Рисунок 10 – Результаты исследования на констатирующем этапе по методике 5 (в %)

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 31,2% 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 11).



Рисунок 11 – Результаты исследования на контрольном этапе по методике 5 (в %)

О возможности трансляции приобретенного опыта среди коллег заявили 23% в ЭГ-1 и 15% педагогов в ЭГ-2. Необходимо отметить, что в результате проведенного обучения по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах увеличилось количество учителей, которые выразили свою готовность к организации профилактической работы (ЭГ-1 на 9%; ЭГ-2 на 8%).

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. 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	46	43	51

Продолжение таблицы 10

Необходимо ли Вам методическое сопровождение для организации профилактической работы в образовательной организации?	51	31	53	24
Можете ли Вы поделиться опытом сотрудничества с социальными партнерами в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах?	12	23	4	15

Следующим шагом опытно-экспериментальной работы был анализ примененных методик, по результатам которого проведена выборка по комплексному показателю. 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 преобладанием у педагогов внутренних мотивов, связанных с осознанием ценности безопасной жизнедеятельности детей в окружающей среде; наличием базовых знаний в области безопасного поведения на дорогах; активным участием в профессиональных конкурсах, семинарах и тренингах, направленных на совершенствование профессиональных умений в профилактической работе; позитивной мотивацией к сотрудничеству с социальными партнерами; способностью внедрять в образовательный процесс инновационные методы обучения детей и создавать положительную атмосферу для усвоения знаний;

средний уровень определяется нестабильной мотивацией педагога к организации профилактической деятельности в образовательном учреждении; наличием достаточных теоретических и методических знаний, но при этом преобладанием традиционных способов взаимодействия с обучающимися в образовательном процессе; фрагментарным сотрудничеством с социальными партнерами, слабой ориентацией в профессиональном развитии и невыраженными установками к саморазвитию в данной сфере;

низкий уровень характеризуется невыраженной мотивацией к организации

профилактической работы; наличием базовых теоретических знаний, но недостаточных методических умений по использованию инновационных форм в работе с детьми; отсутствием интереса к саморазвитию в данной области, изучению ресурсов социальных партнеров и взаимодействию с ними в образовательной организации.

При оценке уровня, по каждой методике максимально можно было набрать до 5 баллов. Таким образом, 25 баллов — верхний предел высокого уровня по всем пяти методикам, тогда как низкий уровень соответствует минимальному значению в 5 баллов.

Высокий уровень сформированности профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дороге будет определяться значением при наборе от 18 до 25 баллов, средний уровень – от 10 до 17 баллов, а низкий уровень – от 5 до 10 баллов.

В результате проведенной выборки в обеих экспериментальных группах получены следующие результаты, представленные в Таблице 11, отражающие соответствующие уровни по выделенным критериям.

Данные результаты свидетельствуют о том, что произошли изменения по всем критериям профессиональной компетенции:

- ценностно-мотивационный демонстрирует возросший уровень внутренней мотивации по организации профилактической работы, связанной с осознанием ценности безопасной жизнедеятельности детей в окружающей среде;
- содержательно-операциональный свидетельствует о достаточном уровне базовых знаний и методических умений педагога, используемых для реализации образовательного процесса с обучающимися в этой сфере;
- рефлексивный характеризует умения определять пути саморазвития в данной области при взаимодействии с социальными партнерами.

Таблица 11 – Уровни сформированности критериев профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах (в %)

Критерии	Уровни	ЭГ-1		ЭГ-2	
		Констатирующий	Контрольный	Констатирующий	Контрольный
Ценностно-мотивационный	высокий	12	20	19	20
	средний	46	59	72	76
	низкий	42	21	9	4
Содержательно-операциональный	высокий	19	23	8	20
	средний	56	65	52	68
	низкий	25	12	40	12
Рефлексивный	высокий	12	15	8	12
	средний	53	71	36	76
	низкий	35	14	56	12

Для приведения к единому знаменателю и удобства сравнения полученных результатов, по всем критериям вычисляем среднее значение по каждому уровню. Проанализируем динамику изменений полученных уровней сформированности профессиональной компетенции в области обучения детей безопасному поведению на дорогах в экспериментальных группах на констатирующем и контрольном этапах эксперимента (Таблица 12)

Количественный и качественный анализ сформированности уровней профессиональной компетенции педагогов свидетельствует о том, что количество педагогов, показавших высокий уровень по отобранным критериям в ЭГ-1 увеличилось на 6% (63 чел.), в свою очередь, в ЭГ-2 данный показатель увеличился на 8 % (5 чел.).

Количество педагогов ЭГ-1, продемонстрировавших низкий уровень после проведения формирующего эксперимента, снизилось на 19 % (47 чел.), а в ЭГ-2 – на 28% (2 чел.).

Таблица 12 – Динамика уровней сформированности профессиональной компетенции в экспериментальных группах

Уровни	Констатирующий этап				Контрольный этап			
	ЭГ-1 (n=309 чел.)		ЭГ-2 (n=25 чел.)		ЭГ-1 (n=309 чел.)		ЭГ-2 (n=25 чел.)	
	%	чел.	%	чел.	%	чел.	%	чел.
высокий	15	44	12	3	21	63	20	5
средний	51	159	52	13	64	199	72	18
низкий	34	106	36	9	15	47	8	2

В период проведения курсов педагоги активно осваивают формы и методы обучения детей безопасному поведению на дорогах с привлечением к образовательному процессу социальных партнеров, разрабатывают технологические карты занятий, у слушателей стала проявляться направленность на саморазвитие и самосовершенствование в своей профессиональной деятельности. Повысилась мотивация к данному виду деятельности, а также установка на взаимодействие с социальными партнерами. Статическая проверка полученных после проведенного формирующего эксперимента данных проводилась с помощью критерия ϕ^* – углового преобразования Фишера. Этот критерий был выбран, поскольку он позволяет сопоставлять выборки разного объема и сравнивать их по частоте встречаемости анализируемого признака.

На основании статистического анализа данных, полученных после формирующего эксперимента, можно сделать следующие выводы. Использование критерия ϕ^* (угловое преобразование Фишера) выбрано для сравнения разных по объему экспериментальных групп (ЭГ-1 и ЭГ-2), с целью определения частоты встречаемости признака «наличие эффекта» (сформированность профессиональной компетенции на высоком и среднем уровне) и «нет эффекта» (сформированность профессиональной компетенции на низком уровне).

Рассматривая результаты по группам можно утверждать, что в ЭГ–1 «эффект» наблюдался у 66% участников (203 человека), а «нет эффекта» — у 34% (106 человек). Общий размер группы — 309 человек (Таблица 13).

Таблица 13 – Четырехклеточная таблица подсчета критерия ϕ^* – для выявления различий в уровнях сформированности профессиональной компетенции на констатирующем и контрольном этапе эксперимента в ЭГ - 1

Группа ЭГ-1	«Есть эффект» - (высокий+средний)		«Нет эффекта»- (низкий)		Всего чел.:
	%	чел.	%	чел.	
До эксперимента	66	203	34	106	309
После эксперимента	85	262	15	47	309

На рисунке 12 представлены результаты применения критерия ϕ^* углового преобразование Фишера.



Рисунок 12 – Результаты эмпирического значения критерия Фишера в ЭГ-1

Анализируя полученные данные по группе ЭГ-1, можно сделать вывод о том, что эмпирическое значение критерия Фишера ($\phi_{\text{эмп.}}$) составило 5,606, что превышает критическое значение ($\phi_{\text{кр}} = 2,31$). Это указывает на статистически значимые различия между группами. Принятие альтернативной гипотезы (H_1), согласно которой $\phi_{\text{эмп.}} > \phi_{\text{кр}}$, делается вывод о наличии достоверных различий в характеристиках экспериментальной группы 1 после формирующего эксперимента.

Аналогично проанализируем полученные результаты в экспериментальной группе 2, в которой «эффект» наблюдается у 64% слушателей (16 человек), а «нет эффекта» — 36% (9 человек). Общий размер группы — 25 человек (Таблица 14).

Таблица 14 – Четырехклеточная таблица подсчета критерия ϕ^* – для выявления различий в уровнях сформированности профессиональной компетенции на констатирующем и контрольном этапе эксперимента в ЭГ - 2

Группа ЭГ-2	«Есть эффект» - (высокий+средний)		«Нет эффекта»- (низкий)		Всего чел.:
	%	чел.	%	чел.	
До эксперимента	64	16	36	9	25
После эксперимента	92	23	8	2	25

Получаем следующие значения, подтверждающие, что эмпирическое значение критерия Фишера ($\phi_{\text{эмп}}$) составило 2,521, что превышает критическое значение ($\phi_{\text{кр}} = 2,31$) (Рисунок 13). Применение гипотезы (H_1) подтверждает различия между результатами сформированности профессиональной компетенции до эксперимента и после эксперимента статистически значимы.



Рисунок 13 – Результаты эмпирического значения критерия Фишера в ЭГ-2

Таким образом, на основании статистически значимых различий в группах после эксперимента делается вывод об эффективности проведенного формирующего эксперимента. Результаты указывают на то, что формирующий эксперимент оказал положительное влияние на формирование профессиональной компетенции у участников экспериментальных групп, и эти результаты являются

статистически значимыми. Следовательно, опытно-экспериментальная работа оказала положительное влияние на формирование профессиональной компетенции у педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

Результатом объективного оценивания качества сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах может являться положительная динамика результатов профилактической работы в образовательных организациях. Так, итоги социологического исследования по изучению работы образовательных организаций г.о. Тольятти в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, проведенного кафедрой социологии гуманитарно-педагогического института Тольяттинского государственного университета в 2024 году, свидетельствуют о том, что по сравнению с 2021 годом увеличилось количество респондентов-обучающихся, отметивших запоминающимися встречи и беседы с сотрудниками Госавтоинспекции, недели, месячники безопасности дорожного движения. Особую значимость школьники придают личным встречам с сотрудниками Госавтоинспекции.

Данные подтверждают, что результаты проведенного обучения педагогов дали импульс развитию социального партнерства в образовательных организациях города по вопросам обучения детей безопасному поведению на дорогах. Включение в процесс дополнительного профессионального образования социальных партнеров оказало влияние на деятельность педагогов, которые стали активнее использовать ресурсы социальных партнеров при обучении детей безопасному поведению на дорогах.

Количество обучающихся от общего числа опрошенных представлено в Таблице 15.

Таблица 15 – Количество обучающихся, принимавших участие в профилактической работе социальных партнеров по безопасному поведению на дорогах (%)

Мероприятия	2021	2024
Тематические классные часы, беседы	90	91
Встречи и беседы с сотрудниками ГАИ	48	69
Тестирование на знание ПДД	46	54
Конкурсы и тематические выставки	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

По данным на 01.02.2025 года, в городском округе Тольятти произошло снижение по всем показателям дорожных происшествий с участием несовершеннолетних. Так, зафиксировано снижение на 20% количества пострадавших в ДТП детей, снижение на 32% количества ДТП, произошедших по неосторожности несовершеннолетних [103].

Количественный и качественный анализ результатов проведенного исследования, подтвержденный методами математической статистики, позволяют констатировать, что разработанная модель образовательного процесса по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах является эффективной. Педагоги, принявшие участие в обучении по программе, показывают положительную динамику сформированности ценностно-мотивационного, содержательно-операционального и рефлексивного критериев профессиональной компетенции. Следовательно, подтверждена выдвинутая нами гипотеза исследования, достигнута ее цель, решены поставленные задачи. Внедрение программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки кадров показало эффективность дальнейшей целенаправленной работы в данном направлении.

Выводы по второй главе

Во второй главе диссертационного исследования «Организация опытно-экспериментальной работы по подготовке педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства» решены следующие задачи:

- определены цели, задачи опытно-экспериментальной работы, критерии, показатели, уровни сформированности профессиональной компетенции как результата подготовки педагогов в системе дополнительного профессионального образования;
- реализована практическая часть работы на основе разработанной модели подготовки педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах;
- проведена интерпретация полученных данных.

1. Опытно-экспериментальная работа проходила в три этапа. На констатирующем этапе была сформулирована ее цель и задачи. Образовательный результат в системе дополнительного профессионального образования оценивается на основании изучения уровня сформированности профессиональной компетенции. Было обосновано выделение в составе профессиональной компетенции критериев (ценностно-мотивационного, содержательно-операционального, рефлексивного) и показателей. Проведен отбор оценочных инструментов для диагностики уровня сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах. По результатам констатирующего эксперимента сделан вывод о наличии проблем, которые характеризуют: недостаточный уровень мотивации педагогов к организации профилактической деятельности в образовательных организациях; уровень теоретических знаний и методических знаний, не соответствующий современным нормативно-правовым документам в данной области; отсутствие

интереса к взаимодействию с социальными партнерами в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах.

2. В рамках опытно-экспериментальной работы на формирующем этапе эксперимента, реализованном на базе Института дополнительного образования «Жигулевская долина» Тольяттинского государственного университета, была апробирована программа повышения квалификации педагогов «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», и модульный курс, включенный в профессиональную переподготовку воспитателей дошкольных образовательных организаций. Важным аспектом осуществления данной программы стало участие социальных партнеров в ее реализации. Участие ГАИ, МЧС, представителей учреждений культуры, здравоохранения в программе повышения квалификации и модульном курсе профессиональной переподготовки способствовало углублению знаний педагогов о ресурсах этих организаций и готовности их участия в образовательном процессе с детьми. Эффективность реализации программы обеспечивалась за счет использования интерактивных форм и методов работы со слушателями, направленных на формирование каждого из критериев профессиональной компетенции в области обучения безопасному поведению на дорогах.

3. Оценка эффективности подготовки педагогов, проводимая на основе трех ключевых критериев: ценностно-мотивационного, содержательно-операционального и рефлексивного, а также связанных с ними показателей. Она 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%. 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 о том, что участие в программе «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма» 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%), подтверждает движение в правильном направлении, но акцент на дальнейшее улучшение подготовки педагогов остается актуальным. Эффективность проведенного формирующего эксперимента подтверждена в результате обработки статистических данных исследования с применением критерия ϕ (угловое преобразование Фишера), позволяющего осуществлять выборки разного объема и сравнивать их по частоте встречаемости анализируемого признака.

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 дают возможность сделать выводы:

1. Систематизация работ в рассматриваемой области позволила констатировать, что в педагогической науке и профессиональном образовании импульсом к активизации исследований в рассматриваемой области выступают нормативно-правовые документы, формулирующие государственный заказ на обеспечение безопасной жизнедеятельности детей в современном социуме. Нормативная регламентация данной деятельности на разных уровнях, обращенность к работникам образования обозначили необходимость научно-методического сопровождения педагогов к организации работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, обоснования выбора содержания, форм, методов работы с детьми по обучению их безопасному движению на дорогах в условиях развития социального партнерства. В настоящее время подготовка педагогов к обучению детей безопасному поведению на дорогах является приоритетом для достижения государственных стратегических целей в области профилактической работы среди несовершеннолетних.

2. 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 уточнения профессиональных функций педагогов образовательных организаций (мотивационной, воспитательной, обучающей, организационной, превентивной, диагностической), готовность к выполнению которых характеризуется сформированностью профессиональной компетенции. Данное исследование раскрывает содержание этих функций, которые коррелируют с критериями профессиональной компетенции педагога.

3. Подготовка педагога может осуществляться в рамках дополнительного профессионального образования 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 организации 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 и профессиональной подготовке кадров. Организационно-деятельностный компонент модели позволил систематизировать формы и методы подготовки педагогов, к которым относятся

интерактивные практикумы, проектная деятельность, лекции-презентации, 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 профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах.

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. В экспериментальном исследовании в процессе реализации программы изменились результаты в уровне теоретических знаний педагогов, необходимых для организации профилактической работы в образовательной организации. Произошла положительная динамика в методических умениях, что, безусловно, будет способствовать улучшению образовательных результатов среди обучающихся. Формы и методы работы по программам дополнительного профессионального образования обеспечили позитивную динамику развития уровня мотивации педагогов к организации профилактической работе среди детей в образовательных организациях, использованию ресурсов социальных партнеров при реализации проектов и программ профилактической направленности. Таким образом, комплексный показатель сформированности профессиональной компетенции педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах может служить основой для дальнейшего профессионального развития педагогов в данной области.

В ходе опытно-экспериментальной работы подтверждена выдвинутая гипотеза, доказана эффективность разработанной модели подготовки педагогов к

обучению детей безопасному поведению на дорогах в условиях социального партнерства.

Результаты диссертационного исследования имеют важное практическое значение для совершенствования процесса подготовки педагогических кадров в системе дополнительного профессионального образования на основе межведомственного взаимодействия. Владение педагогом профессиональной компетенцией в области обучения детей безопасному поведению на дорогах объективно обусловлено, значимо в аспекте выполнения им трудовых функций, а также соответствует современным тенденциям развития социального партнерства в образовании.

Перспективы исследования связаны с возможностью модификации и адаптации предложенной модели к особенностям профессиональной подготовки будущих педагогов в учреждениях высшего и среднего профессионального образования; а также специалистов и магистров, где вопросы безопасности жизнедеятельности детей являются неотъемлемой частью профессиональной деятельности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агре, Н. В. Безопасность и культура дорожного движения / Н.В. Агре. // 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 // Вестник НЦБЖД. – 2022 – № 1 (51). – С. 7–14.
3. Антонова, Д. А. Методологические основы продуктивного обучения / Д. А. Антонова, Е. В. Оспенникова [Электронный ресурс] // Педагогическое образование в России. – 2020. – № 6. – С. 163–173. – Режим доступа: <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: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / Асянова Светлана Рифовна. – Уфа, 2012. – 219 с.
5. Ахмадиева, Р. Ш. Формирование безопасности жизнедеятельности на дорогах как компетенции будущего педагога: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.08 / Ахмадиева Роза Шайхайдаровна. – Казань, 2011. – 353 с.
6. Ахметшина Л. Г. Организационно-педагогические условия профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (На примере Республики Татарстан): дис. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / Ахметшина Лилия Гусмановна. – Казань, 2003. – 201 с.
7. Безрукова, В. С. В поисках новой педагогики / В.С. Безрукова // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2012. – № 2(12). – С. 4–11.
8. Беликов, В. А. Образование. Деятельность. Личность : монография / В.А. Беликов. – М.: Академия Естествознания, 2010. – 310 с.

9. Белякова, М. А. Система практического обучения студентов колледжа в условиях социального партнерства: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08 / Белякова Маргарита Александровна. – М., 2002. – 22 с.
10. Бережнова, Е. В. Фундаментальное и прикладное в педагогических исследованиях / Е.В. Бережнова // Педагогика. – 2001. – № 4. – С. 3–7.
11. Беспалько, В. П. Персонализированное образование (теория) / В.П. Беспалько // Школьные технологии: научно-практический журнал школьного технолога (завуча). – М., 2007. – № 4. – С. 40–55.
12. Бондаревская, Е. В. Методологические проблемы становления педагогического образования университетского типа / Е.В. Бондаревская // Известия Южного федерального университета. Педагогические науки. – 2010. – № 8. – С. 15–29.
13. Быстрой, Е.Б. Межкультурно-партисипативный подход как теоретико-методологическая стратегия формирования межкультурной педагогической компетентности / Е. Б. Быстрой // Вестник ОГУ. – 2003. – С. 78–83.
14. Вашкевич, А. В. Профессиональное взаимодействие Госавтоинспекции и органов образования как основа осуществления целостного педагогического процесса формирования правосознания и правовой культуры несовершеннолетних / А.В. Вашкевич, В.А. Смородина, А.В. Никишкин // Мир политики и социологии. – 2018. – № 9–10. – С. 88–109.
15. Введенский, В. Н. Моделирование профессиональной компетентности педагога / В.Н. Введенский // Педагогика. – 2023. – № 10. – С. 51–55.
16. Вербицкий, А. А. Формирование познавательной и профессиональной мотивации студентов / А. А. Вербицкий, Т. А. Платонова – М.: НИИВШ, 1986. – 40 с.
17. Верхотурцев, В. С. Организационные формы социального партнерства как фактор построения профессиональной карьеры студентами колледжа: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08 / Верхотурцев Вячеслав Сергеевич. – Нижневартовск, 2014. – 200 с.

18. Волобуева, Т. Б. Моделирование повышения квалификации педагогов по развитию гибких навыков / Т.Б. Волобуева // Научное обеспечение системы повышения квалификации кадров. – 2022. – № 3 (52). – С. 45–53.
19. 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 // Пермский педагогический журнал. – 2021. – № 12. – С. 31–38.
20. Выготский, Л. С. Психология / Л.С. Выготский. – М.: ЭКСМО-Пресс, 2000. – 1008 с.
21. Ганиева, Г. Р. Организационно-педагогические условия обучения младших школьников правилам дорожного движения во внеурочной деятельности / Г.Р. Ганиева, Н.А. Габдуллина // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2023. – №5–2(80). – С. 59–62.
22. Глушанок, Т. М. Социальное партнерство как средство повышения качества профессионального образования / Т.М. Глушанок // Современные проблемы науки и образования. – 2008. – № 6. – С. 80–83.
23. Горская, А. В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.01 / Горская Арина Викторовна. – Санкт-Петербург, 2004. – 21 с.
24. Даргель, Т.М. Социальное партнерство и сотрудничество участников образовательной деятельности как механизм реализации идей устойчивого развития и образования / Т.М.Даргель // Наука – образованию, производству, экономике: материалы XXIV (71) Региональной научно-практической конференции преподавателей, научных сотрудников и аспирантов (Витебск, 14 февраля 2019 г.) – Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2019. – С. 121-123.
25. Дейнега, С. А. Особенности реализации проектно-модульного обучения в техническом вузе / С.А. Дейнега – // Сибирский педагогический журнал. – 2011. – № 1. – С. 94–101.

26. Добровольская, Н. Ю. Модульно-пирамидальное обучение на примере повышения квалификации учителей информатики / Н.Ю. Добровольская // Научное обеспечение системы повышения квалификации кадров. – 2021. – № 3 (48). – С. 71–80.

27. Единая концепция по обучению безопасности дорожного движения в образовательных организациях [Электронный ресурс] // Институт изучения детства, семьи и воспитания Российской академии образования. – Режим доступа: https://bdd-eor.edu.ru/uploads/files/normative_doc/30/edinaa-koncepcia-obucenia-detej-bezopasnomu-povedeniu-na-dorogah.pdf (дата обращения: 30.01.2023).

28. Зеер, Э. Ф. Некоторые концептуальные положения развития профессионально-педагогического образования / Э.Ф. Зеер, В.Н. Ларионов, Г.М. Ромаанцев // Профессионально-педагогическое образование: Содержание и проблемы развития: Сб. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. проф.-пед. ун-та, 1994. – С. 5–15.

29. Зеер, Э. Ф. Проблемы модернизации профессионального и профессионально-педагогического образования: панорамный подход / Э.Ф. Зеер // Профессиональное образование и рынок труда. – 2022. – № 2 (49). – С. 13–21. – DOI 10.52944/port.2022.49.2.002.

30. Зимняя, И. А. Компетенция и компетентность в контексте компетентностного подхода в образовании / И.А. Зимняя // Ученые записки национального общества прикладной лингвистики. – 2013. – № 4 (4). – С. 16–31.

31. Иванова, С. В. Актуальные вопросы совершенствования методологии исследования образовательного пространства / С.В. Иванова, О.Б. Иванов // Ценности и смыслы. – 2023. – № 3 (85). – С. 61–73. – DOI 10.24412/2071-6427-2023-3-61-73.

32. Иорданский, Н. Н. Основы и практика социального воспитания [Текст: электронный] / Н.Н. Иорданский. – Режим доступа: http://elib.old.gnpbu.ru/text/iordanskiy_osnovy--sotsialnogo-vospitaniya_1925/go,0;fs,1/ (дата обращения: 01.06.2023).

33. Камерилова, Г. С. Профессиональный конкурс как значимый ресурс повышения педагогического мастерства / Г.С. Камерилова, И.В. Прохорова // Вестник Мининского университета. – 2022. – Т. 10. – № 3. – С. 1–19.

34. Каптерев, П. Ф. История русской педагогики / П.Ф. Каптерев. – СПб.: Алетейя, 2004. – 560 с. – ISBN 5-89329-644-3.

35. Карелин, А. А. Большая энциклопедия психологических тестов / А.А. Карелин. – М.: Эксмо, 2007. – 416 с.

36. Коблева, А. Л. Роль системы дополнительного профессионального образования в развитии профессиональной компетентности педагога с учетом требований профессионального стандарта педагога / А.Л. Коблева // – // Современные наукоемкие технологии. – 2019. – № 4. – С. 113–117.

37. 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.

38. Колесникова, И. А. Смыслы и логика подготовки педагога-воспитателя (отклик на появление профессионального стандарта специалиста в области воспитания) / И.А. Колесникова // Непрерывное образование: XXI век. – 2017. – № 1 (17). – С. 22–32.

39. 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 НМЦ «СУВАГ», 2014. – 35 с.

40. 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.

41. Концепция подготовки педагогических кадров для системы образования на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 июня 2022 г. № 1688-р [Электронный ресурс] // Правительство России. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/5hVUIZXA2JMcPrHoJqfohMeoToZAwA5.pdf> (дата обращения: 01.06.2023).

42. 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 [Электронный ресурс] // Правительство России. – Режим доступа: <https://rulaws.ru/acts/Rasporyazhenie-Minprosvescheniya-Rossii-ot-16.12.2020-N-R-174/> (дата обращения 01.06.2023).

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

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

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

46. Лазарева, Г. Ю. Профессиональная социализация студентов в условиях социального партнерства университетов, работодателей и государства : на примере технических вузов Ростовской области: дис. ... канд. соц. наук: 5.4.4 / Лазарева Галина Юрьевна. – Новочеркасск, 2023. – 227 с.

47. Ларина, Е. А. Социальное партнерство образовательных и досуговых учреждений по формированию экологической культуры молодежи: дис. ... канд. пед. наук 13.00.05 / Ларина Елена Александровна. Тамбов, 2013. – 216 с.
48. Леонтьев, А. Н. Образ мира / А.Н. Леонтьев // Мир психологии. – 2003. – № 4 (36). – С. 10–18.
49. Леонтьева, М. Р. Контроль и оценка результатов обучения в начальной школе (методическое письмо) / М.Р. Леонтьева // Журнал по проблемам образования и культуры. – 1998. – № 6 (27). – С. 3–20.
50. Лешер, О. В. Партиципативный подход как теоретико-методологическая основа воспитания коммуникативной креативности магистрантов вуза / О.В. Лешер, А.В. Казикин // Современные проблемы науки и образования. – 2017. – № 2. – С. 175-175.
51. Лихачев, Б. Т. Педагогика. Курс лекций / Б.Т. Лихачев. – М.: ВЛАДОС, 2010. – 648 с.
52. Логинова, Н. Н. Модель социального партнерства как фактор инновационного развития организации дополнительного образования детей / Н.Н. Логинова, И.А. Новоселов // Мир науки, культуры, образования. – 2019. – № 5 (78). – С. 335–339.
53. Мамедов, А. Ш. Пути повышения эффективности образовательной системы по непрерывному обучению несовершеннолетних основам правил дорожного движения / А.Ш. Мамедов // Вестник Северо-восточного федерального университета им. М.К. Аммосова. Серия: Педагогика. Психология. Философия. – 2020. – № 3 (19). – С. 10–19.
54. Полонский, В. М. Междисциплинарные исследования в педагогике: методологический анализ / В.М. Полонский, В.В. Краевский, В.В. Кумарин [и др.]. – М.: Институт теоретической педагогики и международных исследований в образовании РАО, 1994. – 229 с.
55. Миронова, А. Н. Подготовка магистрантов к использованию субъектно-ориентированных технологий в профессиональной деятельности / А.Н.

Миронова – // Ярославский педагогический вестник. – 2024. – № 3 (138). – С. 107–115.

56. Назначило, Е. В. Развитие информационно-аналитической компетентности преподавателя в процессе непрерывного педагогического образования: дис. ... канд. пед. наук: спец. 13.00.08 / Назначило Елена Валерьевна. – Магнитогорск, 2003. – 193 с.

57. Никандров, Н. Д. Текст как средство формирования ценностных представлений учащихся / Н.Д. Никандров // Аксиологическая лингвометодика: мировоззренческие и ценностные аспекты в школьном и вузовском преподавании русского языка : Материалы международной научно-практической конференции к юбилею профессора А.Д. Дейкиной и ее научной школы: в 2 ч.. ч. 1. (Москва, 22–23 марта 2019 г.). – Москва: Московский педагогический государственный университет, 2019. – С. 65–80.

58. Новиков, А. М. Методология научного исследования / А.М. Новиков, Д.А. Новиков. – М.: Либроком, 2010. – 280 с.

59. Новиков, А. М. Образовательный проект (методология образовательной деятельности) / А.М. Новиков, Д.А. Новиков. – М.: Эгвес, 2004. – 120 с.

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

61. Новиков, Д. А. Комплексные модели системной оптимизации производственно-экономической деятельности предприятия / Д.А. Новиков // Управление большими системами: сб. трудов. – 2017. – № 65. – С. 118–152.

62. 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. .

63. Олейникова, О.Н. Социальное партнерство в профессиональном образовании / О.Н. Олейникова. – М., 2005. – 82 с.

64. Орлянская, А. В. Повышение квалификации педагогов в области обучения детей безопасному поведению на дорогах / А. В. Орлянская // Азимут научных исследований: педагогика и психология. – 2023. – Т. 12, № 4(45). – С. 129-133. – DOI 10.57145/27128474_2023_12_04_27. – EDN JVKDOA.

65. Орлянская, А. В. Социальное партнерство как инновационный ресурс профессионального развития педагогов в системе повышения квалификации / А.В. Орлянская // Сибирский педагогический журнал. – 2025. – № 1. – С. 116–128.

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

67. Орлянская, А. В. Педагогические аспекты обучения детей безопасному поведению на дорогах / А. В. Орлянская // Педагогическое образование и наука. – 2023. – № 4. – С. 153–157.

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

69. Орлянская, А. В. Психолого-педагогическое сопровождение обучающихся в области безопасного поведения на дорогах / А.В. Орлянская, И.В. Руденко // «Инновационные технологии в современном образовании: стратегия, задачи, внедрение»: Материалы международной научно-практической конференции, II Книга. (Костанай, 23 февраля 2024 г.). – Костанай: Костанайский региональный университет имени А.Байтұрсынұлы, 2024. – С. 973–977.

70. Орлянская, А. В. Сетевое взаимодействие в образовании как ресурс формирования культуры безопасности жизнедеятельности будущих педагогов /

А. В. Орлянская // Общество: социология, психология, педагогика. – 2022. – № 4 (96). – С. 198–202.

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

72. Орлянская, А. В. Организационно-педагогические условия совершенствования работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма в муниципальной системе образования / А. В. Орлянская // Казанская наука. – 2025. – № 1. – С. 127–131.

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

74. Пашкевич, А. В. Проектирование социально-педагогических условий профессионального самоопределения студентов бакалавриата: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08 / Пашкевич Александр Васильевич. – Великий Новгород, 2013. – 25 с.

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

76. Пидручная, С. Н. Формирование основ культуры безопасности по Правилам дорожного движения у детей старшего дошкольного возраста: автореф. дисс. ... канд. пед. наук: 13.00.07 / Пидручная Светлана Николаевна. – М., 2009. – 24 с.

77. 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.

78. 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.. – М.: Гуманитар, изд. центр ВЛАДОС, 2007. – 463 с.

79. Постановление Правительства Российской Федерации от 04.10.2000 N 751 «О национальной доктрине образования в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_97368/ (дата обращения: 10.08.2023).

80. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 10.08.2023).

81. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.12.2017 №1642 (ред. от 21.02.2025) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации „Развитие образования“» [Электронный ресурс] // Правительство России. – <http://government.ru/docs/all/115042/> (дата обращения: 10.08.2023).

82. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. N 864. «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/ (дата обращения: 12.08.2023).

83. Преображенская, Е. В. Инновационные образовательные технологии: программа и учебный курс «Культура безопасности дорожного движения» / Е.В.

Преображенская, Т.Н. Черняева // Информационные технологии в образовании. – 2022. – № 5. – С. 211–217.

84. Проектно-наставническая деятельность в развитии и воспитании школьников через социальное партнерство по безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Добрая Дорога Детства. – Режим доступа: <https://www.dddgazeta.ru/news/regions/67154/> (дата обращения: 01.03.2023).

85. Профессиональный стандарт «Педагог (педагогическая деятельность в сфере дошкольного, начального общего, основного общего, среднего общего образования) (воспитатель, учитель)» [Электронный ресурс] / Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 18 октября 2013 № 544н // СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155553/fcd5ad2f7bcae420af7b0e706a20935cafd7f5ec/ (дата обращения: 12.08.2023).

86. Прохорова, М.П. Социальное партнерство как механизм инновационного развития профессионального образования [Электронный ресурс] / М.П. Прохорова, А. М. Петровский // Интернет-журнал «Наукovedение». – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/205PVN515.pdf> (дата обращения 02.02.2023).

87. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.10.2012 № 1995-Р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» [Электронный ресурс] // СПС «КонтурНорматив». – Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document moduleId=1&documentId=205586> (дата обращения: 01.06.2023).

88. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. №1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 гг.» [Электронный ресурс] // Правительство России. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/> (дата обращения 02.02.2023).

89. Реан, А. А. Психология и психодиагностика личности: теория, методы, исслед., практикум : арсенал практического психолога / А.А. Реан. – Санкт-Петербург: Прайм-Еврознак, 2006. – 255 с.
90. Рондырев-Ильинский, В. Б. О готовности студентов в процессе профессионального образования к обучению безопасному поведению на дорогах / В.Б. Рондырев-Ильинский, Н.В. Дымченко // Вестник науки и образования. – 2017. – № 6 (30). – С. 92–94.
91. Рубинштейн, С.Л. Основы общей психологии / С.Л. Рубинштейн. – СПб.: Питер, 2000. – 712 с.
92. Рыбкина, Н. В. Социально-культурная деятельность как средство профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.05 / Рыбкина Наталья Васильевна. – Тамбов, 2006. – 216 с.
93. Сайгушев, Н. Я. К вопросу о функциях педагогической деятельности / Н.Я. Сайгушев, О.А. Веденева, А.С. Валеев // Проблемы современного педагогического образования. – 2019. – № 64–4. – С. 196–199.
94. САКЛА: портал по безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sakla.ru/> (дата обращения: 01.06.2023).
95. Селезнев, В. А. Проектно-ориентированная система повышения квалификации педагогов / В.А. Селезнев // Научное обеспечение системы повышения квалификации кадров. – 2018. – № 3 (36). – С. 51–59.
96. Сериков, В. В. Формирование инновационной позиции педагогов в условиях сетевых форм повышения квалификации / В.В. Сериков, Н.В. Малышева // Ценности и смыслы. – 2020. – № 3 (67). – С. 59–74. – DOI 10.24411/2071-6427-2020-10024.
97. Сиденко, А. С. Педагогический эксперимент: понятие и этапы деятельности. Занятие 2. Трактовки понятия «Эксперимент» / А.С. Сиденко, В.С. Хмелева // Эксперимент и инновации в школе. – 2008. – № 2. – С. 21–25.

98. Симакова, Т. П. Формирование субъектной позиции семьи на основе социально-образовательного партнерства: автореф. ... д-ра пед. наук: 13.00.01 / Симакова Татьяна Петровна. – Томск, 2012. – 41 с.

99. 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. – 303 с.

100. Слостенин, В. А. Аксиологический аспект содержания современного педагогического образования / В.А. Слостенин, Е.И. Артамонова // Педагогическое образование и наука. – 2002. – № 3. – С. 4–8.

101. Современный образовательный процесс: основные понятия и термины / сост. М.Ю. Олешков, В.М. Уваров. – М.: Компания Спутник+, 2006. – 191 с.

102. 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 // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. – 2020. – Т. 9. – № 1-1. – С. 246–256.

103. Статистика [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 02.03.2025).

104. Студенты и преподаватели ТвГУ участвуют в реализации проекта «Хищные дороги» [Электронный ресурс] // Тверской государственный университет: официальный сайт. – Режим доступа: <https://tversu.ru/news/18750> (дата обращения: 14.03.2023).

105. Темняткина, О.В. Исследование мотивационной готовности педагогов к непрерывному профессиональному развитию [Электронный ресурс] / О. В. Темняткина. – Текст: электронный // Мир науки. Педагогика и психология. – Режим доступа: <https://mir-nauki.com/PDF/08PDMN121.pdf> (дата обращения 02.02.2024).

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

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

108. Толочко, Е. И. Методика формирования культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах на основе интеграции школьного и дополнительного образования: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.02 / Толочко Евгения Ивановна. – Санкт-Петербург, 2017. – 253 с.

109. Тряпицына, А. П. Проектирование процесса изучения дисциплины «Педагогика» в контексте развития профессиональной компетентности студентов / А. П. Тряпицына // Известия Российской академии образования. – 2014. – № 4 (32). – С. 17–27.

110. Указ Президента Российской Федерации от 17.05.2023 № 358 «О Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_447320/ (дата обращения: 30.05.2023).

111. Федеральные государственные образовательные стандарты [Электронный ресурс] // ФГОС. – Режим доступа: <https://fgos.ru/> (дата обращения: 23.06.2023).

112. Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования [Электронный ресурс] // ФГОС. – Режим доступа: <https://fgos.ru/fgos/fgos-44-03-01-pedagogicheskoe-obrazovanie-121/> (дата обращения: 23.06.2024).

113. Федеральный государственный образовательный стандарт начального общего образования [Электронный ресурс] // ФГОС. – Режим доступа: <https://fgos.ru/fgos/fgos-noo/> (дата обращения: 23.06.2023).

114. Федеральный государственный образовательный стандарт основного общего образования [Электронный ресурс] // ФГОС. – Режим доступа: <https://fgos.ru/fgos/fgos-ooo/> (дата обращения: 23.06.2023).

115. Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования [Электронный ресурс] // ФГОС. – Режим доступа: <https://fgos.ru/fgos/fgos-44-02-02-prepodavanie-v-nachalnyh-klassah-1353/> (дата обращения: 23.06.2024).

116. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021, с изм. от 27.10.2022) «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // ФГОС. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения 02.02.2023).

117. Федеральный закон Российской Федерации от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // RG.RU – интернет-портал «Российской газеты». – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/12/30/obrazovanie-dok.html> (дата обращения 02.02.2023).

118. Федоров, В. А. Профессионально-педагогическое образование: теория, эмпирика, практика : монография / В.А. Федоров; науч. ред. Г.М. Романцев. – Екатеринбург: Российский государственный профессионально-педагогический университет, 2001. – 330 с.

119. Цквитария, Т.А. Социальное партнерство как фактор развития непрерывного образования [Электронный ресурс] / Т.А. Цквитария. - Режим доступа: https://mir_nauki.com/PDF/56PDMN418.pdf (дата обращения: 02.02.2022).

120. Чамина, О. Г. Продуктивное обучение: потенциал развития в высшей школе [Электронный ресурс] / О.Г. Чамина. // Современные проблемы науки и образования. – Режим доступа: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=22454> (дата обращения 23.06.2023).

121. Чмыхова, Г. В. Подготовка педагогов в учреждениях дополнительного образования к обеспечению безопасности жизнедеятельности детей:

специальность 13.00.08 теория и методика профессионального образования: автореф. диссертации на соискание степени кандидата пед. наук: / Чмыхова Галина Васильевна. – Шуя, 2012. – 22 с.

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

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

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

125. Школа «Безопасность в Движении» [Электронный ресурс] // Движение Первых. – Режим доступа: <https://xn--90acagbhgrca7c8c7f.xn--p1ai/projects/1376> (дата обращения: 01.06.2023).

126. Школа безопасных наук: инновационный проект [Электронный ресурс] // Академия педагогических проектов Российской Федерации. – Режим доступа: <https://xn--d1abbusdciv.xn--p1ai/edu-10-2023-pb-131062/> (дата обращения: 01.06.2023).

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

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

129. Щедровицкий, П. Г. Организационное проектирование в системе управленческой деятельности [Электронный ресурс] / П.Г. Щедровицкий // Системное управление – проблемы и решения. – Режим доступа: <https://shchedrovitskiy.com/organizacionnoe-proektirovanie-v-sisteme-upravlencheskoj-dejatelnosti/> (дата обращения: 01.06.2023).

130. Щербаков А.В. Развитие профессионального мастерства педагогов как воспитателей в процесс реализации рабочей программы воспитания школы / А. В. Щербаков, А. В. Кисляков, Н. Н. Журба, О. А. Семиздралова // Казанский педагогический журнал. – 2022. – № 3(152). – С. 18–27.

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

132. Эльконин, Д. Б. Основная единица развернутой формы игровой деятельности. Социальная природа ролевой игры / Д.Б. Эльконин // Мир психологии. – 2004. – № 1 (37). – С. 60–68.

133. Югфельд, Е. А. Профессиональная социализация студентов колледжа посредством социального партнерства: автореф. дисс. ... канд. пед. наук: 13.00.08 / Югфельд Елена Александровна. – Челябинск, 2016. – 22 с.

134. Юные Инспекторы Движения России: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://юидроссии.рф/> (дата обращения: 01.06.2023).

135. Якунин, В. А. Психология управления учебно-познавательной деятельностью студентов / В.А. Якунин. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1986. – 44 с.

136. Якупов, А. М. Организационно-педагогические условия подготовки школьников к безопасному участию в дорожном движении: дис. ... пед. наук: 13.00.01 / Якупов Александр Мубинович. – Магнитогорск, 1997. – 166 с.

137. Borgatti, S. P. The Network Paradigm in Organizational Research: Review and Typology / S. P. Borgatti, P. C. Foster // Journal of Management. – 2003. – Т. 29, no. 6. – P. 991–1013.

138. Costa, E. Supporting Schools in Times of Crisis: A Case of Partnerships and Networking with School by the Institute of Education at the University of Lisbon /

E. Costa, M. Baptista, N. Dorotea // *University and School Collaborations during a Pandemic*. – Cham : Springer. – 2022. – 357 p.

139. 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 [et al.] // Nottingham : National College for School Leadership, 2006.

140. 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.

141. 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.

142. 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. – No. 62. – P. 173–183.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Фрагмент дополнительной профессиональной программы «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»

1. Общая характеристика программы

1.1. Цель реализации программы

Формирование у слушателей профессиональной компетенции, области обучения детей безопасному поведению на дорогах, необходимых для профессиональной деятельности в вопросах профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

1.2. Планируемые результаты обучения

В результате освоения программы, педагогические работники образовательных организаций должны обладать профессиональной компетенцией, включающей

знания:

– нормативных документов в области реализации стратегических задач государственной политики страны, требования федеральных законов, федеральных государственных образовательных стандартов, Примерной программы воспитания, отражающих деятельность образовательных организаций по обучению детей безопасному поведению на дорогах;

– профессиональную терминологию в области ПДД;

– возрастные особенности детей и требования к образовательным результатам в области ПДД;

– принципы, подходы и требования к разработке программ внеурочной деятельности в области ПДД на основе использования ресурсов социальных партнеров.

умения:

- 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;
- 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 с учетом возраста обучающихся ситуационные задачи и кейсы по закреплению и обобщению тематических знаний.

способы деятельности:

- координирование процесса привлечения социальных партнеров и родительской общественности к обучению детей безопасному поведению на дорогах;
- разработка и реализация совместно с социальными партнерами (Госавтоинспекция, представители здравоохранения и МЧС) программ и проектов превентивной направленности, ориентированных на воспитание обучающихся, позитивное воздействие на социальное окружение в области безопасного поведения на дорогах;
- мониторинг образовательных результатов детей для профессионального самосовершенствования и творческого саморазвития в данной области.

Таблица А1 – Учебно-тематический план программы повышения квалификации «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма»

№	Наименование модуля/раздела	Объем часов	в том числе		самостоятельная работа
			теория	практика	
1	2	3	4	5	6
Раздел 1	Общие нормативно-правовые основы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в ОО	8	2	2	4
	Тема 1. Особенности организации педагогического процесса образовательной организации по обеспечению безопасности детей в сфере дорожного движения в условиях реализации ФГОС и Примерной рабочей программы воспитания ОО	4	1	1	4
	Тема 2. Нормативно-правовые основы образовательной деятельности в области безопасности дорожного движения	4	1	1	2
Раздел 2	Формы и методы обучения юных участников дорожного движения	40	8	12	20
	Тема 1. Обучение безопасному поведению на дорогах детей-пешеходов.	4	2	3	4
	Тема 2. Особенности обучения навыкам управления средствами индивидуальной мобильности.	6	2	3	6
	Тема 3. Обучение детей-велосипедистов безопасному поведению на дорогах.	6	2	3	6
	Тема 4. Правила для юных пассажиров.	4	2	3	4
Раздел 3	Взаимодействие с социальными партнерами при обучении детей правилам дорожного движения	24	6	10	12
	Тема 1. Развитие «ЮИД» движения	4	2	2	4
	Тема 2. Формы и методы работы с родителями по предупреждению ДТП с участием детей.	2	1	2	2

Продолжение таблицы А1

№	Наименование модуля/раздела	Объем часов	в том числе		самостоятельная работа
			теория	практика	
1	2	3	4	5	6
Раздел 3	Тема 3. Формы сотрудничества с социальными партнерами в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах в рамках модуля «Профилактика и безопасность» Примерной рабочей программы воспитания ОО	2	1	2	2
	Тема 4. Роль педагога в планировании и реализации взаимодействия с социальными партнерами.	2	1	2	1
	Тема 5. Мониторинг эффективности проведения профилактической работы с детьми в вопросах безопасного поведения на дорогах	2	1	2	1
	Итоговая аттестация: (тест)	2			
	Всего	72	16	24	36

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Результаты диагностики по методике Темняткиной О.В.

Таблица Б1 – Результаты диагностики по методике Темняткиной О.В на контрольном этапе (%)

№	Причины	Всегда		Часто		Иногда		Никогда	
		ЭГ 1	ЭГ 2	ЭГ 1	ЭГ 2	ЭГ 1	ЭГ 2	ЭГ 1	ЭГ 2
Блок А									
эмоционально-психологический									
1	Испытываю положительные эмоции от повышения своей профессиональной компетентности по любому вопросу	3	7	53	51	25	38	19	4
2	С трудом выделяю время на повышение квалификации, так как эта тема не особо близка к моей профессиональной	47	35	28	29	13	22	12	14
Блок Б регулятивный									
3	Для меня важно после прохождения курсов повышения квалификации получить стимулирующую часть зарплаты	25	29	41	38	19	22	15	11
4	Администрация образовательной организации поощряет педагогов, повышающих квалификацию	7	13	16	14	21	19	56	54
Блок В социальный									
5	Интересно познакомиться с ресурсами других ведомств в вопросах обучения детей безопасному поведению на дорогах	51	64	32	27	15	8	2	1
6	Активно распространяю свой опыт взаимодействия с социальными партнерами	9	8	12	11	48	37	31	44
Блок Г аналитический									
7	Я публикую свои методические материалы в этой области	5	0	16	13	32	41	47	46
8	Планирую ресурс курсов повышения квалификации использовать для разработки занятий с обучающимися	73	69	15	17	12	14	0	0
Блок Д творческий									
9	Мне нравится осваивать новые формы работы по обучению детей культуре безопасного поведения на дорогах	13	27	19	32	67	41	1	0
10	Я считаю, что мой опыт достаточен для реализации педагогических задач в области профилактической работы	25	28	56	47	15	22	4	3
Блок Е самосовершенствования									
11	Имею намерение проводить постоянную работу с детьми по этому направлению	26	27	45	38	29	35	0	0
12	Буду продолжать собирать «методическую копилку» в данной области	26	38	32	47	42	15	0	0

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Результаты диагностики по методике Замфира К. в модификации Реана А.А. «Изучение мотивации профессиональной деятельности»

Таблица В1 – Экспериментальная группа 1 (констатирующий этап)

Мотив	1 балл	2 балла	3 балла	4 балла	5 баллов
1) Стимулирование деятельности при организации данной работы с обучающимися денежной компенсацией	8%	9%	19%	21%	43%
2) Возможность использования и применения результатов деятельности по обучению детей основам безопасности на дорогах при получении квалификационной категории и карьерном росте	9%	15%	21%	38%	17%
3) Стремление избежать критики со стороны руководителя или коллег в случаях получения учащимися травм в дорожных происшествиях	4%	13%	28%	34%	21%
4) Стремление избежать возможных наказаний или неприятностей при выявлении нарушений ПДД учащимися	5%	21%	23%	36%	15%
5) Потребность в достижении социального престижа и уважения со стороны других	15%	27%	24%	21%	13%
6) Удовлетворение от самого процесса и результата работы	19%	22%	24%	20%	15%
7) Возможность наиболее полной самореализации в данной деятельности	7%	31%	28%	23%	11%

продолжение приложения В

Таблица В2 – Экспериментальная группа 2 (констатирующий этап)

Мотив	1 балл	2 балла	3 балла	4 балла	5 баллов
1) Стимулирование деятельности при организации данной работы с обучающимися денежной компенсацией	2%	13%	21%	41%	23%
2) Возможность использования и применения результатов деятельности по обучению детей основам безопасности на дорогах при получении квалификационной категории и карьерном росте	7%	6%	8%	23%	56%
3) Стремление избежать критики со стороны руководителя или коллег в случаях получения учащимися травм в дорожных происшествиях	21%	28%	17%	14%	10%
4) Стремление избежать возможных наказаний или неприятностей при выявлении нарушений ПДД учащимися	19%	21%	27%	19%	14%
5) Потребность в достижении социального престижа и уважения со стороны других	16%	15%	18%	29%	22%
6) Удовлетворение от самого процесса и результата работы	14%	15%	13%	27%	31%
7) Возможность наиболее полной самореализации в данной деятельности	6%	13%	21%	32%	28%

Значения баллов:

1 балл – в очень незначительной мере

2 балла – в достаточно незначительной мере

3 балла – в небольшой, но и в немаленькой мере

4 балла – в достаточно большой мере

5 баллов – в очень большой мере

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Примеры кейсов «Твоя безопасность»

Кейс № 1 (НПА)

Цель: оценить теоретические знания слушателей в области нормативно-правовых актов, предусматривающих обучение детей безопасному поведению на дорогах в образовательных организациях, а также их умений организовать профилактическую работу с социальными партнерами в данной области.

18 октября 2024 года в образовательную организацию поступило информационное письмо из Госавтоинспекции с уведомлением о следующем инциденте: Иванов Иван, ученик 5 класса (12 лет), учащийся лицея №48 города, нарушил правила дорожного движения РФ дважды за последние два месяца.

1) 02.09.2024 в районе д.5 по ул.Туполева, Иван, управляя велосипедом пересек пешеходный переход, не спешившись.

2) 10.10.2024г. Иван, управляя мотобайком (мощностью двигателя свыше 150 куб.см.), двигаясь по проезжей части, допустил наезд на световую опору и в результате получил телесные повреждения.

Вопросы и задания к кейсу:

1. Какие нарушения в области ПДД допустил школьник? Какая за это предусмотрена ответственность? Какие документы предусматривают организацию деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в образовательной организации?

2. Предложите пошаговый план работы по активизации деятельности по предупреждению и профилактике правонарушений в образовательной организации.

3. Какие ресурсы социальных партнеров можно использовать в данной профилактической работе.

Кейс № 2 (Пешеходы)

Цель: оценить знания слушателей в области правил дорожного движения для пешеходов, а также методические умения по организации профилактической работы с социальными партнерами в данной области.

Марии Ивановне, классному руководителю 4 А класса с педагогическим стажем более 5 лет, поступило указание принять участие в акции «Учись быть пешеходом», так как ученица ее класса допустила нарушение ПДД, перейдя дорогу в неустановленном месте. Мария Ивановна дала ученикам домашнее задание по предмету «Окружающий мир»: нарисовать картину о правилах дорожного движения для пешеходов. На следующий день она оформила выставку рисунков учащихся в классе, о чем отчиталась заместителю директора по воспитательной работе.

Вопросы и задания кейсу

1. Будет ли оптимальной и эффективной такая форма разъяснения правил для пешеходов и последующая проверка усвоения знаний обучающимися?
2. Предложите варианты организации участия в акции для пешеходов.
3. Какие ресурсы социальных партнеров можно использовать в профилактической работе.

Кейс № 3 (Пассажиры)

Цель: оценить теоретические знания слушателей в области правил для пассажиров и организации перевозки групп детей, а также методические умения по организации профилактической работы в данной области.

На зимних каникулах классный руководитель Наталья Петровна запланировала поездку с детьми в зоопарк, расположенный в другом районе. Наталья Петровна попросила своего знакомого водителя за минимальную плату помочь ей перевезти 15 учащихся в соседний район. На следующий день довольные родители усаживали своих пятиклашек в далеко не новый автомобиль

ГАЗ. Из-за резких погодных перепадов на дорогах возникла гололедица, и водитель с трудом справлялся с управлением автомобилем. В микроавтобусе отсутствовали ремни безопасности. На обратном пути на очередном развороте водитель не справился с управлением и допустил съезд в кювет. Все пассажиры получили значительные травмы.

Вопросы и задания кейсу:

1. Какими документами регламентируется организованная перевозка групп детей? Какие условия были нарушены в данной ситуации? Какая ответственность предусмотрена за нарушения в данной области?

2. Предложите сценарий занятия по обучению детей правилам для пассажиров.

3. Какие ресурсы социальных партнеров можно использовать в образовательном процессе при обучении детей правилам для пассажиров?

Кейс № 4 (Велосипедисты)

Цель: оценить теоретических знания слушателей в области правил для велосипедов, а также методические умения в организации профилактической работы в данной области.

21.05.2024 в 13:00 ученик 4-го класса Иванов Данил (10 лет) после окончания учебных занятий возвращался домой на велосипеде. Приближаясь к регулируемому пешеходному переходу рядом со школой, он продолжил движение на велосипеде. В этот момент ученица 7-го класса другой школы, управлявшая электросамокатом, двигалась по тротуару и неожиданно выехала на пешеходный переход. В результате столкновения оба ребенка получили травмы различной степени тяжести.

Вопросы и задания к кейсу:

1. Какие нарушения в области ПДД допустили школьники?

2. Предложите методы ознакомления младших школьников с этим пунктом правил дорожного движения?

3. Какие ресурсы социальных партнеров можно использовать в профилактической работе.

Кейс № 5 (СИМ)

Цель: оценить теоретические знания слушателей в области правил дорожного движения для средств индивидуальной мобильности, а также методические умения в организации профилактической работы в данной области.

В образовательную организацию поступило уведомление о приглашении на заседание территориальной комиссии по делам несовершеннолетних, где будет рассматриваться административный материал по факту нарушения ПДД РФ ученицей 6 класса Пименовой Машей. Маша, имея доступ к аккаунту своей матери, взяла в кикшеринговой компании на прокат электросамокат. 15 мая 2024 года Маша, управляя электросамокатом, везла на нем свою одноклассницу и, пересекая пешеходный переход, совершила наезд на пожилого пешехода. В результате ДТП пешеход получил тяжкие телесные повреждения, а подруга-одноклассница ушибы и ссадины.

Вопросы и задания к кейсу:

1. Какие нарушения в области ПДД РФ допустила школьница?
2. Предложите методы ознакомления школьников с правилами дорожного движения для средств индивидуальной мобильности.
3. Какие ресурсы социальных партнеров можно использовать в профилактической работе в данной области.

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Варианты вопросов, включенных в перечень для итоговой аттестации по результатам обучения

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

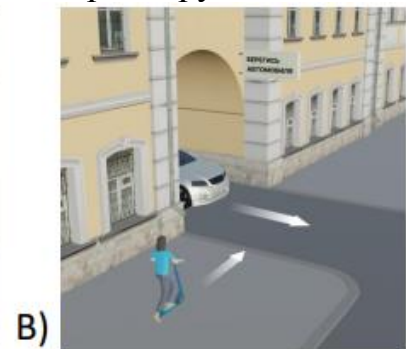
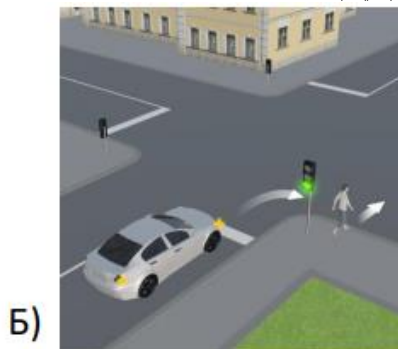
Воспитательная деятельность

Развивающая деятельность

правильный ответ (воспитательная)

3. Отметьте 3 интерактивные формы работы по изучению Правил дорожного движения с младшими школьниками

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



А и В

А

А, Б и В

правильный ответ А, Б и В

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Справка о внедрении результатов



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

Москва, 125080, Тр. Бульварный, д. 154Б, e-mail: info@instytutdetstva.ru, тел.: (495) 632-35-43

№ 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



Handwritten signature in blue ink.

Н.В. Арге

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж
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

20.09.2023 № 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