

**Кузь Наталья Александровна**

*Кандидат педагогических наук, заведующая кафедрой теории и методики дошкольного образования, Новосибирский государственный педагогический университет, г. Новосибирск. E-mail: kuz1977@rambler.ru*

**Бережинская Татьяна Владимировна**

*Заведующая муниципальным казенным дошкольным образовательным учреждением города Новосибирска «Детский сад № 46 комбинированного вида “Зоренька”», г. Новосибирск. E-mail: tvberezhinskaya@mail.ru*

## **ОРГАНИЗАЦИЯ СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДОШКОЛЬНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ С СОЦИАЛЬНЫМИ ПАРТНЕРАМИ «БЕЗОПАСНЫЙ ПЕРЕКРЕСТОК»**

Цель статьи – представление результатов внедрения инновационной практики сетевого взаимодействия дошкольной образовательной организации с социальными партнерами при решении проблемы обеспечения безопасности детей дошкольного возраста на дорогах. Описываются структура, содержание, условия и этапы реализации сетевой парциальной программы «Безопасный перекресток» для детей старшего дошкольного возраста.

*Ключевые слова:* сетевое взаимодействие, безопасность детей на дороге, инновационные практики сетевого взаимодействия, парциальная программа, дети старшего дошкольного возраста, дошкольная образовательная организация, социальные партнеры.

**Kuz Natalia Aleksandrovna**

*Candidate of pedagogical Sciences, the Theory and Methods of Preschool Education  
Department head, Novosibirsk State Pedagogical University, Novosibirsk.  
E-mail: kuz1977@rambler.ru*

**Berezinskaya Tatiana Vladimirovna**

*The head of Novosibirsk Municipal State Preschool Educational Institution  
«Kindergarten No. 46 of the combined type “Zorenka”», Novosibirsk. E-mail:  
tvberezhinskaya@mail.ru*

## **IMPLEMENTING “SAFE CROSSROAD” NETWORK INTERACTION OF THE PRESCHOOL EDUCATIONAL INSTITUTION AND SOCIAL PARTNERS**

The purpose of the article is to present results of innovation practice of network interaction of preschool educational setting and social partners aimed at solving the problem of preschoolers' traffic and road safety. The authors describe structure, content, conditions and stages of the implementation of “Safe Crossroad” network programme.

*Key words:* network interaction, preschoolers' traffic and road safety, innovative practices of cooperation, partial programme, preschoolers, preschool educational setting, social partners.

Современные представления о сущности культуры безопасности и подходах к ее формированию, а также принципы дошкольного образования, отраженные в Федеральном государственном образовательном стандарте дошкольного образования, ориентированы на воспитание мотивации к безопасности, формирование компетенций безопасного поведения в окружающей обстановке, воспитание личностных качеств, способствующих предупреждению и преодолению опасных ситуаций, и умения не только ориентироваться в новой нестандартной для ребенка дорожной ситуации, но и принимать решения, применять ранее полученные знания.

Очевидно, что традиционные методы, применяемые в дошкольных образовательных организациях (далее – ДОО), в основном направлены на взаимодействие педагога и ребенка, а процесс формирования у дошкольников навыков безопасного поведения на дороге предполагает активное взаимодействие всех участников образовательного процесса: детей, педагогов, родителей (законных представителей) и социума.

На территории Российской Федерации правовые основы безопасности дорожного движения регламентирует Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 26 июля 2017 г.) «О безопасности дорожного движения». Задачами настоящего Федерального закона являются «охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий»<sup>1</sup>.

Пристальное внимание к обозначенной теме приковано не случайно. По статистике, из 100 % дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов 50 % происшествий случилось по вине пешеходов, треть из них с участием детей в возрасте до 12 лет. Высокие цифры участия детей в ДТП свидетельствуют о незнании детьми Правил дорожного движения и неумении правильно ориентироваться в дорожной обстановке, что является следствием недостаточного внимания к проблемам предупреждения детского травматизма со стороны взрослых [1].

Фундамент безопасности дорожного движения – понимание первопричин беспечности детей на дорогах. Как правило, это обусловлено их психологическими особенностями. Возрастные особенности дошкольников в возрасте 3–5 лет, связанные с ориентировкой на дороге, – непонимание сути тормозного пути и массы автомобиля; видение предметов только перед собой (эффект туннельного зрения); непонимание сути перспективы (удаленный предмет видим меньшим); ошибочное определение реальных размеров предметов; сложности правильного определения источника звука; как правило, несформированность понятий «право» и «лево»; формирование возможности дифференцировать движущийся предмет от статичного, при этом затруднение определения и сравнения скорости движения; дезорганизованность при ориентации в пространстве и правильном обходе препятствий; ограничение ресурсов внимания возможностью сосредоточиться на одном простом действии и неспособность при этом анализировать окружающую обстановку.

В возрасте 6 лет возможности детей как участников дорожного движения все еще ограничены: они по-прежнему имеют недостаточно сформированное периферийное зрение, им необходимо поворачивать голову, чтобы увидеть ма-

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» с изм. и доп. от 26.07.2017 [Электронный ресурс]. – URL: <https://pdd-russia.com/dopolnenie/bezopasnost/dorojnogo-dvijeniia.html> (дата обращения: 10.08.2018).

шину; им сложно адекватно оценить, какое транспортное средство движется быстрее; плохо ориентируются в определении источника и направлении звука; затруднено распределение внимания на дороге. Начиная с 7 лет, адаптационные возможности детей улучшаются, но они еще недостаточно сформированы: детям бывает сложно адекватно отреагировать на опасность на дороге, но они уже отличают понятия «лево» и «право» и начинают анализировать окружающую обстановку. Примерно с 8 лет дети готовы к осознанному поведению на дороге, но до 10–12 лет они все еще будут иметь ограниченные возможности, связанные с психологическими особенностями и физическими данными [1].

Первыми учителями, которые могут помочь обществу решить проблему обеспечения безопасности детей на дорогах должны стать родители и педагоги. Но, как правило, родители, даже если и знают правила дорожного движения, не всегда выполняют их, действуя на дороге ситуативно, подвергая тем самым опасности своих детей.

Одним из важнейших аспектов успешности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма является интеллектуальный и ресурсный потенциалы кадрового состава ДОО. Из-за недостаточного количества в дошкольных организациях педагогических работников, которые имеют образование соответствующего направления, проблема качества обучения детей дошкольного возраста правилам дорожного движения решается не в полном объеме. Поэтому перед детскими садами стоят задачи привлечь и активизировать ресурсы для повышения компетентности педагогов по вопросам обеспечения безопасности детей на дорогах, а также увеличения информационной, финансовой и социальной поддержки образовательного процесса в этом направлении. В ситуации дефицита ресурсного обеспечения ДОО (кадрового, материально-технического

и финансового) организация сетевого взаимодействия с социальными партнерами позволяет объединить и направить ресурсы нескольких организаций на решение обозначенной проблемы.

Таким образом, проблема развития инновационных практик сетевого взаимодействия ДОО с социальными партнерами с точки зрения обеспечения безопасности детей на дорогах в крупных городах с интенсивным автомобильным движением является значимой.

Использование ресурсов системы сетевого взаимодействия для детских садов в настоящее время является инновационной технологией, которая дает возможность активно развиваться образовательным организациям и обогащать образовательную среду для детей дошкольного возраста. В процессе сетевого взаимодействия не только реализуются сотрудничество, обмен информацией и инновационными разработками, но и осуществляется творческая работа образовательных организаций в процессе совместных проектов, разрабатываются совместные программы [2–4].

Нормативной основой для организации сетевого взаимодействия ДОО с социальными партнерами является Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (далее – Закон). В ст. 15 Закона раскрывается понятие «сетевые формы реализации образовательных программ»: «Сетевая форма реализации образовательных программ... обеспечивает возможность освоения обучающимся образовательной программы с использованием ресурсов нескольких организаций, осуществляющих образовательную деятельность, в том числе иностранных, а также при необходимости с использованием ресурсов иных организаций<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> *Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» с изм. и доп. от 29 июля 2017 г. № 216-ФЗ*

В приказе Министерства образования и науки Российской Федерации от 30 августа 2013 г. № 1014 «Об утверждении порядка организации и осуществления образовательной деятельности по основным общеобразовательным программам – образовательным программам дошкольного образования» в п. 5 отмечается: «Образовательная организация может использовать сетевую форму реализации образовательной программы дошкольного образования, обеспечивающую возможность ее освоения воспитанниками с использованием ресурсов нескольких организаций, осуществляющих образовательную деятельность, а также при необходимости с использованием ресурсов иных организаций»<sup>3</sup>.

К сожалению, ресурсы социального партнерства в рамках сетевого взаимодействия нечасто используются дошкольными образовательными организациями, и, как правило, это сотрудничество носит эпизодический характер. Причинами затруднений организации сетевого взаимодействия педагогические коллективы называют недостаточную разработанность нормативно-правовых основ сотрудничества, сложность софинансирования проектов несколькими организациями, жесткую регламентацию деятельности детских садов, низкий уровень заинтересованности родителей детей дошкольного возраста и др.

Для успешного решения проблем необходимо переходить на инновационные процессы взаимодействия с социумом, для этого не следует замыкаться в сфере своей организации, необходимо реа-

лизовать процесс социализации с помощью «открытой системы» [5, с. 260].

Примером инновационной практики сетевого взаимодействия ДОО с социальными партнерами является парциальная программа «Безопасный перекресток» (парциальная программа встроена в вариативную часть основной образовательной программы дошкольного образования МКДОУ города Новосибирска «Детский сад № 46 комбинированного вида “Зоренька”»).

При проектировании программы авторский коллектив рассматривал сетевое взаимодействие как систему связей, позволяющих разработать, апробировать и предложить профессиональному сообществу и обществу в целом инновационные модели содержания образования, связанные отношениями взаимовыгодного сотрудничества по разработке и проектному внедрению инноваций [6].

Сетевая парциальная программа «Безопасный перекресток» (далее – Программа) по обучению детей старшего дошкольного возраста правилам дорожного движения разработана в соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом дошкольного образования и с учетом отечественного опыта инновационных практик сетевого взаимодействия образовательных организаций с социальными партнерами по проблеме обеспечения безопасности детей на дорогах.

Цель программы – формирование основ культуры безопасности дорожного движения у детей дошкольного возраста в рамках сетевого взаимодействия МКДОУ д/с № 46 с социальными партнерами (отдел по пропаганде безопасности дорожного движения ГИБДД Управления МВД России по г. Новосибирску и Центр развития и досуга «СТРИЖАТА» г. Новосибирска).

Программа представляет собой цикл мероприятий, направленных на формирование у детей 5–7 лет устойчивых на-

[Электронный ресурс]. – URL: <http://base.garant.ru/70291362/> (дата обращения: 10.08.2018).

<sup>3</sup> Приказ Министерства образования и науки РФ от 30 августа 2013 г. № 1014 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по основным общеобразовательным программам – образовательным программам дошкольного образования» [Электронный ресурс]. – URL: <http://base.garant.ru/70291254/> (дата обращения: 10.08.2018).

выков соблюдения и выполнения правил дорожного движения посредством применения инновационных технологий с использованием интеллектуального и материально-технического потенциалов организации и социальных партнеров. План работы по взаимодействию участников реализации Программы предусматривает сотрудничество детей и родителей; педагогического коллектива и семей воспитанников; педагогов, семей и социальных партнеров.

Совместная деятельность организована в соответствии с тематическим планом, который состоит из четырех блоков: «Улицы города», «Участники дорожного движения», «Знаки дорожного движения», «Правила дорожного движения». Кратность и временные параметры совместной деятельности определяются режимом дня для каждой возрастной категории детей, длительность мероприятий соответствует нормам СанПиН.

На базе учреждения ведется постоянная комплексная профилактическая работа по предотвращению ДТП с участием детей-пешеходов [7]. Инспекторы по пропаганде безопасности дорожного движения принимают участие в родительских собраниях, где объясняют родителям, насколько важно обучение детей навыкам безопасного поведения на дороге (родитель-пешеход, родитель-водитель, родитель-пассажир общественного транспорта и др.), проводят встречи с целью напомнить им Правила дорожного движения [8]. Ведется постоянная работа и с педагогическим составом образовательной организации, в том числе по вопросам обеспечения обучающихся светоотражающими элементами, а также усиления общественного контроля за их использованием на одежде детей.

Формированию устойчивого сетевого взаимодействия в решении проблемы безопасности детей на дорогах способствовали территориальная близость партнеров сети, оперативный обмен данными

через информационно-образовательную среду (специальные разделы на официальных сайтах организаций), общие социокультурные условия (цели, задачи, принципы реализации проекта) [8; 9].

Организация сетевого взаимодействия предполагала этапность, соответствующую генезису педагогических инноваций [10].

I этап – организационный: актуализация проблемы обеспечения безопасности детей на дорогах; определение ресурсных возможностей партнеров сетевого взаимодействия; совместная разработка стратегии реализации общих планов и распределение функций участников-партнеров сетевого взаимодействия.

II этап – информационный: повышение уровня профессиональной компетентности субъектов инновационного процесса посредством интерактивного обучения, проведения практических занятий, персонифицированных консультаций по общему направлению исследования.

III этап – проблемно-аналитический: изучение, анализ и оценка деятельности организации по проблеме обеспечения безопасности детей на дорогах, выделение проблем, связанных с общей темой исследования.

IV этап – проектно-деятельностный: разработка, экспертиза и реализация сетевой парциальной программы для детей дошкольного возраста «Безопасный перекресток», популяризация основных идей инновационной деятельности.

V этап – рефлексивный: мониторинг результатов инновационной деятельности в условиях сетевого взаимодействия, их представление к обсуждению в профессиональном сообществе участников сетевого взаимодействия.

VI этап – трансляционный: анонсирование результатов инновационной деятельности в условиях сетевого взаимодействия дошкольной образовательной



организации с социальными партнерами (публикации, мастер-классы, деловые игры, тренинги, лекции, консультации, семинары и др.).

Анализ перспективы развития сетевого взаимодействия в Российской Федерации показывает, что потребность дошкольных образовательных организаций развиваться возникает в силу того, что этот тип взаимодействия между организациями становится высокоэффективным механизмом коммуникации и позволяет динамично реализовать инновационные образовательные задачи.

Рассмотрев проблему обеспечения безопасности детей дошкольного возраста на дорогах с помощью ресурсов сетевого взаимодействия дошкольной образовательной организации с социальными партнерами, сформулируем следующие выводы:

1) важный фактор обеспечения безопасности детей дошкольного возраста на дорогах – формирование мотиваци-

онно-ценностных ориентиров по преодолению опасных ситуаций в дорожно-транспортной среде у всех участников движения на дороге (водителей, пассажиров и пешеходов);

2) условием повышения уровня сформированности культуры безопасного поведения детей на дорогах являются ресурсы сетевого взаимодействия дошкольной образовательной организации с семьями воспитанников и социальными партнерами;

3) современная дошкольная образовательная организация – открытая социально-педагогическая система, взаимодействующая с различными социальными партнерами. При использовании ресурсов социальных партнеров такое сотрудничество позволяет предоставлять широкий перечень образовательных услуг, реализовывать дополнительные образовательные потребности детей и родителей.

### Список литературы

1. *Гризик Т. И.* Безопасность на дорогах: пособие для детей 5–7 лет. – М.: Просвещение, 2014. – 549 с.
2. *Алтыникова Н. В., Барматина И. В., Калашиников С. П.* Модернизация педагогического образования в РФ: подходы, технологии, перспективы (основные результаты работы Всероссийской конференции) // Вестник педагогических инноваций. – 2015. – № 3(39). – С. 5–11.
3. *Шапошникова Т. Л., Котлярова Е. А., Терновая Л. Н.* Сетевое взаимодействие как механизм распространения инноваций в образовании // Ученые записки Университета им. П. Ф. Лесгафта. – 2017. – № 12(154). – С. 305–311.
4. *Королева О. В.* Реализация деятельностного подхода путем сетевого взаимодействия образовательных организаций // Профессиональное образование в России и за рубежом. – 2017. – № 3(27). – С. 159–162.
5. *Цирульников А. М.* Феномены и культурные практики: формальное и неформальное образование в контексте социокультурного подхода // Вопросы образования. – 2016. – № 3. – С. 260–275.
6. *Адамский А. И.* Нужно продвигать гибкие формы детских учреждений, а не строить фабрики [Электронный ресурс] // Современное дошкольное образование. – 2008. – № 5. – 16 марта. – URL: <https://sdo-journal.ru/journalnumbers/nuzhno-prodvigat-gibkie-formy-detskih-uchrezhdenij.html> (дата обращения: 01.06.2018).
7. *Госавтоинспекция* [Электронный ресурс]. – URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.01.2018).
8. *Марфин С.* Педагогический менеджмент в системе социального партнерства // Народное образование. – 2006. – № 9. – С. 102–104.

9. *Заякина Р. А., Ромм М. В.* Инновационный вуз как субъект сетевого взаимодействия // Высшее образование в России. – 2013. – № 4. – С. 118–124.

10. *Коломийченко Л. В.* Организация сетевого взаимодействия педагогических инициатив в социальном развитии и воспитании детей дошкольного возраста // Сибирский педагогический журнал. – 2010. – № 9. – С. 179–186.