

Полицейская деятельность

Правильная ссылка на статью:

Темняков Д.А., Григорьев И.А. Психолого-педагогические факторы обуславливающие необходимость самообучения пожилых водителей // Полицейская деятельность. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2454-0692.2024.2.70107 EDN: DJVXRW URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70107

Психолого-педагогические факторы обуславливающие необходимость самообучения пожилых водителей

Темняков Дмитрий Александрович

кандидат педагогических наук

заместитель начальника кафедры организации деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

143100, Россия, Московская область, пос. Старотеряево, Старотеряево, 1

✉ Dima-terjewo@rambler.ru

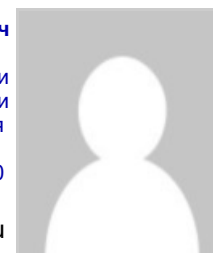


Григорьев Иван Александрович

преподаватель, кафедры организации деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

143402, Россия, Московская область, г. Красногорск, пр-д Железнодорожный, 5, кв. 20

✉ gribug@mail.ru



[Статья из рубрики "Профилактическая деятельность полиции"](#)

DOI:

10.7256/2454-0692.2024.2.70107

EDN:

DJVXRW

Дата направления статьи в редакцию:

11-03-2024

Аннотация: Предметом исследования является выявление факторов влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения водителями транспортных средств. Объектом исследования являются психолого-педагогические факторы влияющие на обеспечение безопасности дорожного движения пожилыми водителями в процессе самообучения. Авторами проводится административно-правовой анализ статуса водителя транспортного средства в рамках законодательства Российской Федерации.

Раскрываются статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях совершенных водителями различных возрастных групп за 9 месяцев 2022 года. Авторы приводят статистику показателей аварийности по вине водителей, имеющих различный стаж управления транспортными средствами. Авторы анализируют проблему ограничения использования транспортных средств пожилыми водителями с точки зрения их социальной активности и адаптации пожилых водителей к новым условиям обеспечения безопасности дорожного движения при управлении автомобилем. Особое внимание авторы уделяют изучению физиологических и психологических изменений происходящих у пожилых водителей и влияющих на безопасность при управлении транспортным средством. Авторы предлагают в рамках профилактики безопасности дорожного движения внедрение специализированной программы самообучения пожилых водителей. В процессе исследования применялись диалектический метод научного познания, а также комплекс общенаучных и специальных методов изучения факторов влияющих на обеспечение безопасности пожилыми водителями при управлении транспортными средствами. Основными выводами проведенного исследования являются полученные авторами системные компоненты, влияющие на безопасность дорожного движения при управлении транспортными средствами пожилыми водителями. Особым вкладом авторов в исследование темы является предложенная ими специализированная программа самообучения. Авторы, отмечают, что программы должны учитывать физиологические и психологические особенности пожилых людей. Они могут включать в себя игровые направления обучения изменениям в правилах дорожного движения, особенности техники безопасного вождения применимые без использования специализированных полигонов, а также методы управления стрессом и приемы саморегуляции, комплекс упражнений по повышению концентрации внимания. Новизна исследования заключается в раскрытии основных положений программы самообучения пожилых водителей безопасному управлению транспортными средствами с учетом их физиологических и психологических особенностей.

Ключевые слова:

пожилые водители, водитель, самообучение, автомобиль, участники дорожного движения, показатели аварийности, когнитивные изменения, стаж вождения, группа риска, физиологические изменения

Государство несет ответственность перед всеми гражданами за безопасную среду на дорогах, государственные органы обязаны информировать об обстоятельствах различных изменений на дорогах. Законодательством России провозглашен приоритет обязательств и ответственности государства перед гражданами в области безопасности дорожного движения.

По состоянию на 2022 год на территории России зарегистрировано 53,86 млн. транспортных средств, подлежащих регистрации, что составляет 440 транспортных средств на 1000 человек, то есть почти у каждого второго человека в нашем государстве имеется транспортное средство. Из них легковых автомобилей - 45,39 млн., грузовых - 3,72 млн., мотоциклов и иной мототехники - 2,13 млн., автобусов - 0,41 млн. ^[1]. В 2022 году получили водительских удостоверений около 1,36 млн. человек ^[2]. Конечно, на основании данных приведенных статистических сведений нельзя судить о количестве участников дорожного движения в нашей стране. Любой гражданин ежедневно и даже неоднократно в течение дня может приобретать статус участника дорожного движения,

становясь водителем, пешеходом или пассажиром транспортного средства.

Однако приведенные статистические данные позволяют представить себе огромный масштаб возможного количества участников дорожного движения, которые обязаны обладать правовой грамотностью, знать и соблюдать установленные для процесса дорожного движения правила, чтоб не подвергать опасности ни себя ни других участников дорожного движения.

Водитель, как определяют Правила – это лицо, управляющее транспортным средством. Транспортным средством признается любое устройство, предназначенное для перемещения людей: трамвай, автомобиль и др.

К водителю транспортного средства приравнивается так же педагог, обучающий вождению в рамках специальной образовательной деятельности, осуществляемой организацией, несмотря на то, что фактически учебным автомобилем управляет обучающийся кандидат в водители. Приказом МВД России от 20.02.2021 № 80 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений», регламентирована процедура проведения практического экзамена на право управления транспортным средством. К процессу экзаменования привлекается сотрудник Госавтоинспекции. Экзаменатор контролирует ход выполнения кандидатом в водители испытаний, подает команды экзаменуемому, фиксирует в экзаменационном листе ошибки, выставляет итоговую оценку. Экзаменатор имеет дублиеры средств управления и при возникновении опасной внештатной ситуации, обязан вмешаться в процесс управления транспортным средством, предпринять меры к предотвращению угрозы безопасности участников дорожного движения. Безусловно, что обучающийся кандидат в водители транспортного средства фактически является участником дорожного движения.

В круг «водителей» законом включены такие категории участников дорожного движения, как погонщик животных (стада); лицо, управляющее гужевой повозкой. Определение погонщика и водителя гужевой повозки в разряд водителей вызывает сомнения в терминологическом характере. И погонщик (ямщик, вьючник, каюр, гуртовщик) и лицо, управляющее гужевой повозкой, хоть и осуществляет собственное осмысленное передвижение себя лично и управление стадом, запряженным животным, однако фактически не могут полностью отвечать за действия этих животных, которые могут иметь непредсказуемое поведение. Погонщик может не находиться на транспортном или в транспортном средстве, а осуществлять прогон стада в пешем порядке. Однако Правилами дорожного движения отдельными положениями определен порядок действий для данных участников дорожного движения, например в п. 25 Правил описаны «Дополнительные требования к движению гужевых повозок, а также к прогону животных». Указанных лиц, по нашему мнению не следует именовать водителями, они представляют собой «иных участников дорожного движения».

Современное общество сталкивается с растущим числом пожилых водителей, которые продолжают использовать автотранспорт как основное средство передвижения. С увеличением участия пожилых водителей на дорогах неизбежно возрастает и их доля в авариях. Кроме того, поскольку физическая уязвимость возрастает с возрастом, аварии с участием пожилых водителей чаще приводят к серьезным травмам и смертельным исходам. Несмотря на сложности в прогнозировании будущих событий, очевидно, есть основания для серьезной озабоченности. Кроме того, исследования указывают на возможное увеличение риска для водителей с возрастом. Однако до сих пор

фактические данные о возрастном увеличении числа ДТП неубедительны по двум причинам. Во-первых, большая часть того, что, по-видимому, увеличивает риск водителей с возрастом, связана с предвзятостью, присущей измерению риска. Во-вторых, проблема не заключается в возрасте, а в определении, какие пожилые водители подвержены повышенному риску из-за болезней или возрастного снижения функциональности. Как показывают статистические данные наибольшее количество ДТП (21 794, или 25,7%) совершено водителями возрастной группы от 30 до 40 лет. В таких происшествиях также отмечено наибольшее число погибших [\[3, с. 17\]](#). (2 402, или 27,2%) и раненых (28 578, или 25,9%). Мы не утверждаем, что пожилые водители чаще других категорий попадают в ДТП так как Рост показателей аварийности отмечен практически во всех возрастных группах. При этом необходимо обратить внимание на значительный рост количества ДТП (+55,7%), совершенных лицами, управлявшими ТС и имеющими возраст менее 18 лет. Также отмечен рост числа погибших (+18,6%) по вине водителей в возрасте от 18 до 21 года. Подавляющее большинство таких водителей являются малоопытными водителями. Однако необходимо отметить, что наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП, совершенные водителями возрастных групп от 50 до 60 лет и свыше 70 лет. Кроме возрастных особенностей управления транспортным средством необходимо рассматривать и стаж управления. В показателях дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года отмечается, что увеличилось количество ДТП (+3,1%, 5 638), совершенных водителями со стажем управления транспортным средством менее двух лет, а также погибших в таких ДТП – на 4,4% (7 971). Увеличились все основные показатели аварийности по вине водителей, имеющих стаж управления ТС от 2 до 5 лет и свыше 15 лет. В рамках нашего исследования необходимо обратить внимание, что большинство ДТП (25,7%, или 21 799) совершено водителями со стажем управления свыше 30 лет, в них погибли 2 588 (29,3%) и получили ранения 27 735 (25,1%) человек [\[3, с. 18\]](#). Сохраняется тенденция распределения тяжести последствий ДТП в зависимости от стажа водителей, виновных в совершении ДТП. По мере увеличения стажа водителей растет значение тяжести последствий совершенных ими ДТП. Так, для начинающих водителей (со стажем управления до двух лет) величина данного показателя составила 5,6, а для водителей со стажем свыше 30 лет – 8,5. В связи с тем, что абсолютные показатели аварийности в зависимости от возраста или стажа виновных в совершении ДТП водителей в значительной степени зависят от численности водителей соответствующих возрастных групп и групп с различным стажем управления ТС, целесообразно оценить водителей по возрасту и стажу, рассмотрев их коэффициент виновности. В данном случае коэффициент виновности показывает долю ДТП, произошедших по вине водителей соответствующей возрастной категории и с определенным стажем управления ТС, от общего количества ДТП с их участием. Высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель превышает 60% (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет (47,9%) и от 45 до 50 лет (57,8%). С увеличением водительского стажа происходит снижение коэффициента виновности во всех возрастных группах. Наименьшие значения отмечены для водителей в возрасте от 25 до 55 лет, имеющих стаж управления не менее 10 лет. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 51,3%. Относительно высокие показатели коэффициента виновности наблюдаются при достижении водителями возраста 60 лет. Однако стоит заметить, что водители в возрасте от 60 до 65 лет, имеющие стаж 25 лет и более, все же отличаются несколько меньшими показателями.

К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее

значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 68,8%, то есть данные водители являлись виновными практически в 7 из 10 ДТП с их участием. Причем, в отличие от других возрастных групп, водители данной группы, имеющие большой стаж, не так значительно отличаются от малоопытных водителей.

Вождение автомобиля - это комплексная деятельность повседневной жизни, которая облегчает выполнение других жизненных функций. Вождение рассматривается многими пожилыми людьми в как необходимость и прочно ассоциируется с удобством, мобильностью и автономией. Пожилые водители, проживающие в удаленных населенных пунктах, оценивают его как второй по значимости жизненный фактор после использования мобильного телефона. В силу этого пожилые водители неохотно планируют прекращение вождения. Вождение автомобиля прочно вошло в современный образ жизни, и нынешнее поколение пожилых людей использует транспортные средства гораздо чаще, чем любое предыдущее поколение

Поскольку основная цель обеспечения безопасности на дорогах заключается в повышении благосостояния в текущих условиях, важно отметить, что аварии не являются единственной опасностью для здоровья пожилых людей, связанной с дорожным движением. Ограничение мобильности пожилых людей может негативно сказаться на их здоровье и благополучии. Эту ситуацию следует учитывать, особенно при обсуждении вопросов запрета на управление транспортными средствами пожилыми водителями. С возрастом у человека происходят различные физиологические и психологические изменения, которые могут повлиять на его способность по управлению транспортными средствами. В свете этих изменений становятся крайне важным разработка и проведение специальных профилактических мероприятий, направленных на адаптацию пожилых водителей к новым условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Физиологические изменения пожилых водителей влияющие на управление автотранспортом выражаются в снижении общей физической выносливости, ухудшении зрения, слабости мышц и снижении реакции. В связи с этим пожилым водителям необходимо осознавать эти изменения и принимать соответствующие меры для поддержания своего здоровья с целью обеспечения безопасности на дороге.

Психологические факторы, влияющие на безопасность при управлении транспортным средством, связанные с возрастными изменениями могут выражаться в ухудшении памяти и концентрации, затруднении в принятии быстрых решений и управлении сложными дорожными ситуациями. Также пожилые водители могут испытывать тревогу или стресс при управлении автомобилем. В связи с этим необходимо в рамках профилактической работы разработать специальные методические рекомендации для пожилых водителей, которые помогут им развить стратегии психологической устойчивости к этим проблемам и снизить уровень стресса на дороге [\[4, с. 23\]](#).

При отсутствии возможности реализации полноценной программы повышения квалификации пожилых водителей, необходимо разработать специальные программы самообучения. Программы должны учитывать физиологические и психологические особенности пожилых людей. Они могут включать в себя игровые направления обучения изменениям в правилах дорожного движения, особенности техники безопасного вождения применимые без использования специализированных полигонов, а также методы управления стрессом и приемы саморегуляции, комплекс упражнений по повышению концентрации внимания. Кроме того, можно предусмотреть в рамках профилактических мероприятий возможность пожилым водителям регулярно проверять зрение и физическое состояние для поддержания безопасности на дороге.

Профилактическое обеспечение безопасности пожилых водителей в рамках самообучения невозможно без поддержки близких водителю людей направления, поэтому важно вовлекать семью и ближайшее окружение в поддержку пожилых водителей. Родственники и близкие друзья могут помочь водителям в организации регулярных медицинских осмотров, предоставлении транспортной поддержки, например, сопровождение на дороге или помощь в планировании маршрутов. Кроме того, в рамках реализации проектов органов местного самоуправления «Активное долголетие» сообщество может организовывать специальные мероприятия и программы для пожилых водителей, например, обмен опытом между водителями, тренинги по безопасному вождению или возможность получить консультацию у автоэкспертов и юристов.

В целом разработка и реализация специальных программ самообучения для пожилых водителей являются важным шагом для обеспечения их безопасности и адаптации к изменяющимся условиям транспортной среды. В программах должны учитываться физиологические и психологические особенности пожилых людей, а также особенности поддержки со стороны семьи и сообщества. Такой комплексный подход поможет пожилым водителям сохранить и улучшить свои навыки вождения и повысить безопасность на дороге для всех участников движения [\[5, с. 131\]](#).

Для успешной реализации программы самообучения пожилых водителей необходимо учитывать их индивидуальные потребности и особенности. Некоторые пожилые люди могут иметь определенные физические или когнитивные ограничения, которые потребуют дополнительного внимания и адаптации программы самообучения. Например, для тех, у кого есть проблемы с подвижностью, может быть полезным предоставление информации о специальных устройствах и модификациях автомобилей, которые могут облегчить процесс управления транспортным средством.

Также стоит упомянуть о значимости регулярного обновления знаний и навыков пожилых водителей. Правила дорожного движения и технологии постоянно меняются, поэтому важно предоставлять им доступ к информации о последних изменениях и требованиях. Это может быть через обучающие программы, онлайн-курсы или информационные брошюры [\[6, с. 30\]](#).

В современном обществе все больше людей сохраняют активность и мобильность на протяжении всей жизни, и это включает в себя их участие в дорожном движении. Когнитивные изменения в поведении пожилых водителей могут влиять на способность принимать решения и сосредотачиваться на дороге. Пожилым водителям может потребоваться больше времени на обработку информации и реагирование на изменяющиеся ситуации на дороге. Поэтому важно предоставить им дополнительную информацию по стратегиям безопасного вождения, такую как - увеличение дистанции следования и активное наблюдение за окружающей обстановкой. Использование зарубежного опыта будет нелишним в реализации программы самообучения управлением транспортным средством пожилыми водителями. Сколь бы сложной системой не являлся тот или иной мировой опыт, он не будет «работать», если не станет органическим элементом еще более сложной системы – целостного отечественного опыта. Именно отечественный опыт является той «гиперсистемой», куда только в качестве одной из составных частей может входить опыт зарубежный [\[7, с. 68\]](#). Самообучение пожилых водителей должно включать в себя и адаптацию к новым технологиям и изменениям в конструкциях автомобилей. С развитием автомобильной индустрии и внедрением новых технологий пожилым водителям может быть непросто, приспособиться к современным автомобилям с электронными системами помощи и другими инновационными функциями.

Поэтому важно предоставить им доступное и понятное разъяснение, чтобы они могли использовать эти технологии безопасно и эффективно.

Для многих пожилых водителей процесс вождения является не только средством передвижения, но и источником независимости и самоутверждения. Поэтому важно поддерживать их мотивацию и уверенность, а также создавать дружественную и поддерживающую обстановку. Необходимо уделить внимание при реализации программы самообучения использованию современных технологий в автомобилях. Таких как: системы помощи при парковке, предупреждающие системы столкновений, адаптивный круиз-контроль и системы контроля полосы движения могут быть полезными инструментами для поддержки пожилых водителей и предотвращения аварий.

В целом безопасность пожилых водителей требует комплексного подхода, который включает программу самообучения, медицинский осмотр, улучшение дорожной инфраструктуры и использование современных технологических помощников.

Также полезно рассматривать управление транспортным средством пожилыми водителями с точки зрения трех уровней поведения:

Стратегическое поведение относится к принятию решений высокого уровня, связанных с планированием и подготовкой к поездке. На этом уровне водитель выбирает направление движения, определяет место проживания относительно выбранного направления (например, близость к друзьям или семье), выбирает транспортное средство, определяет время поездки и учитывает условия дороги, а также необходимость использования ремня безопасности. Решения на этом уровне принимаются до начала поездки и имеют долгосрочный характер.

Тактическое поведение связано с принятием решений, связанных с текущей ситуацией на дороге. На этом уровне водитель выбирает скорость движения, промежутки в потоке трафика и выполняет соответствующие маневры. Тактическое поведение помогает водителю эффективно перемещаться по дороге, избегать опасных ситуаций и приспосабливаться к изменяющимся условиям на дороге. Решения на этом уровне принимаются в режиме реального времени и имеют среднесрочный характер [\[8, с. 41\]](#).

Эксплуатационное поведение относится к деталям самого вождения и выполнению маневров. На этом уровне водитель использует методы сканирования дорожной обстановки, регулирует частоту и амплитуду поворотов рулевого колеса, изменяет скорость и выполняет другие аспекты, связанные с непосредственным управлением автомобилем. Эксплуатационное поведение требует точности и мастерства в управлении транспортным средством. Решения на этом уровне принимаются в режиме реального времени и имеют краткосрочный характер.

Рассматривая программы самообучения пожилых водителей, с точки зрения представленных трех уровней поведения водителя позволяет пожилым участникам дорожного движения лучше понять, как принимаются решения на разных уровнях и как эти решения влияют на безопасность и эффективность перемещения на дороге. Это также помогает разработчикам автомобилей и систем безопасности создавать технологии и функции, которые поддерживают пожилых водителей на каждом из этих уровней поведения.

Библиография

1. За рулем: «Сколько в России транспортных средств?» // Под ред. М. Кадаков // URL: <https://www.zr.ru/co№te№t/articles/949980-zhivite-bogato/> (дата обращения 01.01.2024).

2. Официальный сайт госавтоинспекции // <https://гибдд.рф/> (дата обращения 01.01.2024) Автомобильные новости: AutoNews // URL: <https://www.autoNews.ru/News/> (дата обращения 01.01.2024).
3. Баканов К.С. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года. Информационно-аналитический обзор / К.С. Баканов, П.В. Ляхов ; Под общей редакцией Д.В. Митрошина. – Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023, 40 с.
4. Темняков Д. А. Активные методы обучения сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения на курсах переподготовки и повышения квалификации / Д. А. Темняков, Е. Д. Алексеева // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. – 2022. – № 3. – С. 20-24.
5. Темняков Д. А. Социально-педагогические особенности обеспечения безопасности пожилых пешеходов / Д. А. Темняков, Д. В. Зражевский // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. – 2020. – № 2. – С. 129-134.
6. Темняков Д. А. Особенности организации педагогического процесса по пропаганде безопасности дорожного движения // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2020. № 3. С. 29-33.
7. Темняков, Д. А. Использование педагогических принципов при адаптации иностранного опыта в учебный процесс образовательных организаций МВД России / Д. А. Темняков, Е. Д. Темнякова // Полицейская деятельность. – 2021. – № 3. – С. 65-74.
8. Темняков Д. А. Обучение слушателей и курсантов образовательных учреждений МВД России тактике и методам обеспечения личной профессиональной безопасности: специальность 13.00.01 «Общая педагогика, история педагогики и образования»: диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук / Темняков Дмитрий Александрович. – Москва, 2002. – 266 с.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Объектом исследования в представленной для рецензирования работе выступает процесс психолого-педагогического сопровождения самообучения пожилых водителей, предметом же – его ключевые факторы.

Актуальность исследования обусловлена высокой значимостью безопасности дорожного движения и соответствующей социальной ответственностью государства. Новизна работы обусловлена редкостью рассматриваемой тематики на фоне общего публикационного поля.

С методологической точки зрения статья является теоретической, хотя автор и говорит о практически значимых аспектах, описание образовательного процесса с применением экспериментальных педагогических методов не осуществлено.

К положительным чертам основного текста статьи, заслуживающим внимания, нужно отнести следующие.

Обоснование актуальности на основе реальной статистики в весьма развёрнутом виде. Рассмотрение понятия «водитель» с нормативно-правовой точки зрения на достаточном уровне содержательной ёмкости.

В целом отметим, что статья весьма информативна, так автору удалось в формате весьма сжатого текста раскрыть очень широкий спектр аспектов проблемы пожилых водителей: от нормативно-правовых до психолого-педагогических и организационных.

С точки зрения стиля текст полностью удовлетворяет научным требованиям, имеет определенный публицистический крен, достаточно лёгок в восприятии представителем

широкой аудитории.

Статья может вызвать интерес у очень широкого круга читателей, поскольку вопросы безопасности дорожного движения являются насущными не только в научном, но и в повседневном разрезе.

Перечень литературы с содержательной точки зрения соответствует требованиям и находит содержательное отражение на страницах работы.

Апелляция к оппонентам отсутствует, однако, содержательный замысел и методология статьи позволяет исследованию сохранить целостность без нее.

Основное структурное замечание заключается в том, что текст не разбит на части, что традиционно принято в научных работах, однако, логика изложения материала достаточно четкая, что не мешает целостному восприятию замысла исследования.

С содержательной точки зрения отметим, что в работе отсутствует теоретический анализ на уровне рассмотрения схожих по тематике исследований с перечислением других авторов, их точек зрения, видения проблемы, векторов исследования и пр..

Отметим также, что если в заголовке фигурируют факторы как содержательное ядро, то их желательно было бы выделить любым из общепринятых текстовых способов: перечислением, списком, жирным шрифтом, может быть даже разместить в схематичной или табличной форме. Факторы в тексте представлены имплицитно, несколько размыты на его протяжении.

Вывод: указанные замечания носят рекомендательный характер и не отменяют понимания того, что рассматриваемая работа является авторским, целостным, достаточно содержательным произведением по актуальной не только педагогической, но и социальной проблематике и может быть опубликована в рецензируемом журнале по педагогическому направлению.