



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИМЕНИ В. Я. КИКОТЯ»

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ: ПРОБЛЕМНЫЕ
ВОПРОСЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

**Всероссийская научно-практическая конференция
(14 марта 2025 г.)**

Сборник научных трудов

1 электронный оптический диск (CD-R)
Текстовое электронное издание

Научное электронное издание

Старотеряево
Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя
(Московский областной филиал)
2025

© Московский университет МВД России
имени В. Я. Кикотя,
Московский областной филиал, 2025
ISBN 978-5-9694-1565-2

УДК 351.811.122
ББК 39.808.020.3
О75

Рецензенты:

начальник отдела Научного центра безопасности дорожного движения
МВД России кандидат психологических наук **Н. М. Кузнецова**; доцент кафедры
организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России
имени В. В. Лукьянова кандидат юридических наук **В. В. Афонин**

Редакционная коллегия:

А. Ю. Тарасов, к. ю. н., доц. (председатель);
Д. А. Темняков, к. пед. н., доц. (заместитель председателя);
А. А. Чамина (ответственный секретарь); члены: *В. А. Лохбаум*, к. ю. н., доц.;
Э. Н. Ларин; *Т. Н. Пилякина*

Составитель Д. А. Темняков

**Основные направления обеспечения безопасности дорожного
О75 движения в современных условиях: проблемные вопросы и пути
их решения** : сборник материалов Всероссийской научно-практической
конференции, 14 марта 2025 г. (Московский областной филиал МосУ
МВД России имени В. Я. Кикотя) / [сост. Д. А. Темняков]. – Старотеряево :
Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя (Московский
областной филиал), 2025. – 362 с. – 1 электронный опт. диск (CD-R). –
Системные требования: CPU 1,5 ГГц; RAM 512 Мб; Windows XP SP3; 1 Гб
свободного места на жестком диске.
ISBN 978-5-9694-1565-2

Сборник научных статей подготовлен по материалам Всероссийской научно-практической конференции «Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях: проблемные вопросы и пути их решения», проведенной 14 марта 2025 г. в Московском областном филиале Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя. В нем рассмотрены актуальные проблемы, связанные с особенностями деятельности Госавтоинспекции на современном этапе, рассмотрены перспективные и инновационные направления ее совершенствования, наиболее оптимальные пути развития и решения возникающих задач, отражены теоретические и прикладные аспекты в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Издание адресовано преподавателям, адъюнктам, курсантам и слушателям образовательных организаций МВД России, а также преподавателям, студентам, аспирантам, докторантам юридических, психологических и педагогических вузов. Сборник научных трудов может оказаться полезным для практических работников правоохранительных органов.

Научное электронное издание

Минимальные системные требования: CPU 1,5 ГГц; RAM 512 Мб;
Windows XP SP3; 1 Гб свободного места на жестком диске

© Московский университет
МВД России имени В. Я. Кикотя,
Московский областной филиал, 2025

Издание подготовлено с помощью программного обеспечения
Microsoft Word

Корректор *Пилякина Т. Н.*
Компьютерная верстка *Пилякина Т. Н.*

Подписано к изданию 20.06.2025
Объем издания: 2,56 Мб
1 электронный оптический диск (CD-R)

Московский областной филиал
Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя
143103, Московская обл., Рузский м. о., п. Старотеряево,
тер. МОФ МосУ имени В. Я. Кикотя, д. 1,
<http://www.mof.mosu.mvd.ru>, e-mail: mofmosu@mvd.ru

Амелин Н. В.¹,

заместитель начальника отдела
научного обеспечения профилактических
мероприятий и деятельности
по формированию правосознания
участников дорожного движения –
начальник отделения Научного центра
безопасности дорожного движения МВД России

Порываев А. И.²,

руководитель образовательного портала
ИСО «Профтех»

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Согласно статистическим данным достаточно высокий коэффициент виновности в дорожно-транспортных происшествиях отмечается у водителей, имеющих стаж управления транспортными средствами³ менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель равен или превышает 64 % (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет – 42,3 %) [1].

В течение последних двух лет растет количество погибших по вине «молодых» водителей⁴. Так, если в 2022 г. их количество составляло 678 человек, в 2023 г. – 736 (+ 7,88 %), то в 2024 г. их число составило 812 (+ 16,5 по сравнению с 2022 г.). При этом число таких водителей составило 2,15 млн, что меньше, чем двумя годами ранее на 6,1 %.

Показатель числа погибших по вине «молодых» водителей на 10 тыс. «молодых» водителей (аналог социального риска)⁵ в 2024 г. увеличился и составил 3,77 (2023 г. – 3,38 %) (рис. 1).

На этом фоне рассмотрим складывающуюся ситуацию со сдачей кандидатами в водители⁶ экзаменов на право управления транспортными средствами в части, касающейся проверки теоретических знаний. Общее количество проведенных теоретических экзаменов⁷ на протяжении четырех лет постоянно снижается (– 8,18 %). Вместе с тем количество сданных ТЭ с первого раза за последние три года возросло (+ 3,45 %) (рис. 2) [2].

¹ © Амелин Н. В., 2025.

² © Порываев А. И., 2025.

³ Далее – ТС.

⁴ Стаж управления ТС менее двух лет.

⁵ Далее – коэффициент опасности «молодого» водителя».

⁶ Далее – КВ.

⁷ Далее – ТЭ.

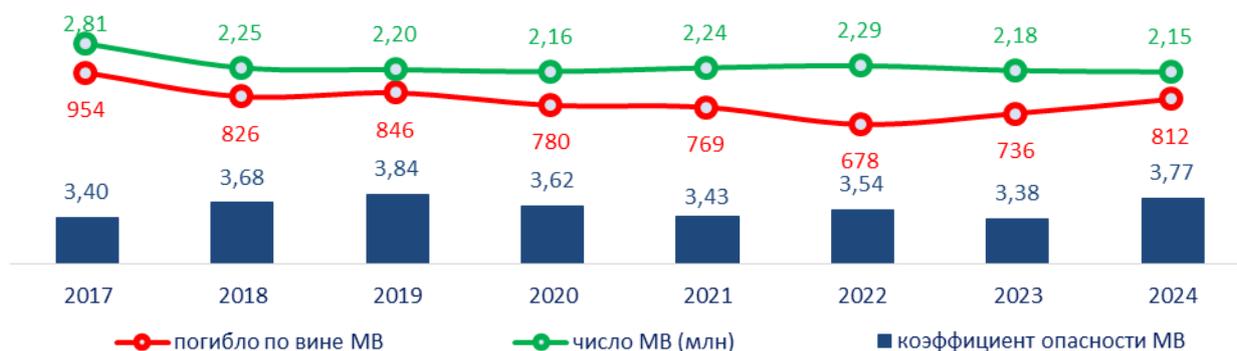


Рис. 1. Динамика числа «молодых» водителей, числа погибших в ДТП по их вине и коэффициента опасности «молодых» водителей

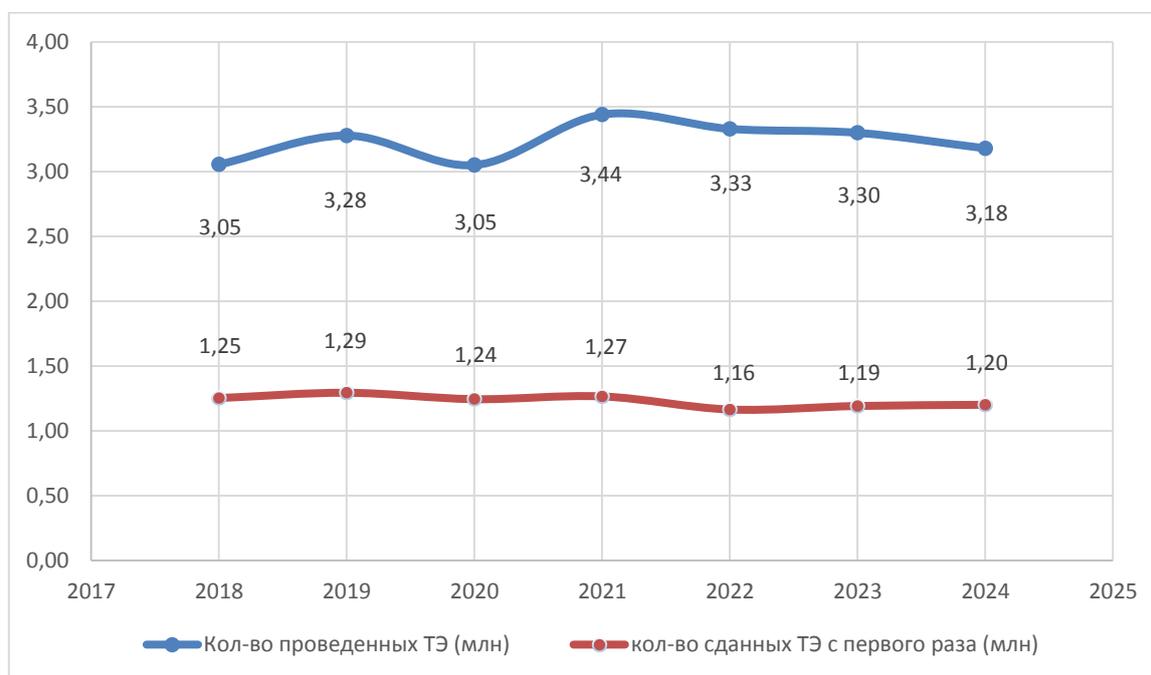


Рис. 2 Количество проведенных ТЭ и сданных с первого раза

Формально подходя к оценке роста доли сдачи ТЭ с первого раза можно предположить, что он обусловлен повышением уровня теоретических знаний КВ. Однако анализируя сферу подготовки КВ, возникает предположение о наличии недостатков в содержании и качестве необходимых знаний, которые, по нашему мнению, направлены только на сдачу ТЭ.

В подтверждение приведем две тенденции, выявленные в результате анализа сферы профессиональной подготовки КВ.

Во-первых, цифровизация освоения теоретического курса на фоне неизменной в течение продолжительного времени системы контроля теоретических знаний со стороны Госавтоинспекции. Предполагается, что публикация экзаменационных билетов с правильными ответами на них способствует изменению процесса обучения теоретическим знаниям в области БДД в организациях,

осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий¹. Вместо последовательного изучения разделов и тем учебных предметов преподавателями рекомендуется механическое запоминание содержания экзаменационных задач (изображений, вопросов и правильных ответов на них).

Анализ предложений на сайтах и в приложениях, специализирующихся на «изучении» билетов, а также отзывов пользователей, показывает, что такая «подготовка» занимает от 3 до 7 дней.

В результате таких подходов со стороны кандидатов в водители падает спрос на качественное обучение, со стороны автошкол уменьшается объем оказываемых образовательных услуг. Вместе с тем процент положительных результатов на экзамене растет.

Во-вторых, оптимизация деятельности автошкол. С учетом возросшего спроса на подготовку только к успешной сдаче ТЭ, а также влияния результатов сдачи на рейтинг автошкол, их руководство акцентирует внимание преподавателей на наиболее популярных способах подготовки. Так, подавляющее большинство теоретических занятий проводится «онлайн» в виде рассказа преподавателя об экзаменационных задачах и правильных ответах. Кандидаты в водители в свою очередь делают выбор в пользу преподавателей с наибольшим количеством подписчиков, оценивая их больше не по профессиональным качествам, а популярности. Короткие, веселые «видеоролики», занимательные рассказы об экзаменационных задачах и правильных ответах больше привлекают пользователей, чем анализ содержания вопроса, изучение изображения дорожной ситуации и используемых технических средств организации дорожного движения на нем, применение требований Правил дорожного движения² для выбора правильного ответа [3].

Помимо этого, из образовательного процесса исключаются темы, не отраженные в экзаменационных задачах, что также сокращает не только количество занятий, но и объем передаваемых кандидатам в водители знаний.

Можно сказать, что такой подход снижает не только качество передаваемых и получаемых знаний, но и отрицательно влияет на уровень квалификации преподавателей.

Таким образом, для решения проблемы перечисленных проблем, влияющих на качество знаний кандидатов в водители, целесообразно рассмотреть возможные изменения процесса проведения ТЭ и его содержания для обеспечения объективности допуска кандидатов в водители к управлению ТС.

Содержанием ТЭ является комплект экзаменационных задач, сформированных в экзаменационные билеты и имеющих строго определенную структуру. Экзаменационные вопросы (800 шт.) объединены в четыре группы и составляют тематические блоки, в каждом по пять вопросов, экзаменационный билет состоит из 20 вопросов. Помимо этого, формально экзаменационные задачи

¹ Далее – автошкола.

² Далее – ПДД.

разделены на темы, относящиеся к законодательству в области обеспечения БДД, в том числе ПДД и Основным положениям по допуску ТС к эксплуатации, основ безопасного управления ТС и порядку оказания первой помощи. В свою очередь к каждому порядковому номеру вопроса в билете относятся определенные темы. Однако достаточно объемные направления в области БДД не охвачены проверкой знаний, например, психофизиология, организация грузовых или пассажирских перевозок.

Таким образом, требуется увеличение количества тем для экзаменационных задач, что в свою очередь повлечет необходимость изменения структуры экзаменационного билета. В этой связи возможны два варианта изменения его структуры.

В первом случае потребуются перераспределение количества тем в позиции номера вопроса. Так как в действующих комплектах билетов на одну позицию вопроса может приходиться сразу несколько тем и при их увеличении вероятность попадания определенного вопроса в билет будет сокращаться.

Во втором варианте потребуется увеличение количества вопросов в билете, что, по нашему мнению, более целесообразно, в том числе для расширения области проверки знаний КВ, так как темы равномерно распределяются по позициям и вероятность участия вопросов по каждой теме увеличится.

Таким образом, следует пересмотреть порядок формирования билета и отказаться от его строгой структуры. Кроме того, его наполнение должно варьироваться в зависимости от цели проведения ТЭ и категории ТС, на которую он проводится.

Другими словами, для лиц, лишенных права на управление, экзаменационный билет должен в большей степени состоять из задач, направленных на проверку знаний, касающихся ответственности за нарушение требований ПДД и действий, влияющих на безопасность дорожного движения¹. Водителям, получающим российское водительское удостоверение взамен иностранного водительского удостоверения², следует формировать билет из задач, относящихся к требованиям законодательства в области БДД. Для кандидатов в водители, прошедших соответствующее обучение, экзаменационный билет не должен включать в себя задачи по другим категориям ТС, за исключением общих вопросов, относящихся ко всем категориям ТС. Так, потребуется увеличение количества экзаменационных задач и присвоение новым и действующим экзаменационным вопросам определенных отличительных обозначений, необходимых для идентификации их программой, формирующей соответствующий экзаменационный билет.

Еще одним таким отличительным критерием экзаменационной задачи должна стать оценка ее значимости относительно БДД. Поясним на примере несоблюдения требований ПДД водителями. Разные действия водителя могут повлечь соответствующие нарушения ПДД, иметь различные последствия для БДД и, как следствие, получить их определенную оценку в виде наказания.

¹ Далее – БДД.

² Далее – ВУ.

По нашему мнению, такой же принцип должен быть использован в содержании и системе оценки ТЭ. Представляется целесообразным введение критерия для экзаменационной задачи в виде наделения ее степенью влияния на БДД. Таким образом, разделить все экзаменационные задачи на обычные и с высокой степенью влияния¹. В случае ошибки на экзаменационную задачу с ВСВ кандидату в водители задаются дополнительные вопросы по этой теме с целью более детальной проверки этой области знаний. При повторном выборе неправильного ответа на такой вопрос экзамен прекращается и кандидату в водители выставляется оценка «Не сдал».

Содержание действующих экзаменационных задач также не имеет «гибкости» в строгой структуре, которая состоит и вопроса, одного изображения (в случае наличия), от двух до пяти вариантов ответов (с номером правильного ответа, присутствующим только этой позиции экзаменационной задачи в соответствующем блоке) и комментария.

В действующих задачах изображения представлены в различных видах – рисованные картинки, иллюстрации, фотографии, компьютерная анимация, которые зачастую далеки от реальных масштабов объектов дорожной инфраструктуры и ТС. Такое разнообразие препятствует формированию восприятия у КВ дорожной ситуации и в будущем применению знаний в условиях реального дорожного движения. Создание изображений в одном формате и приближенными к реальному восприятию со стороны участника дорожного движения² может нивелировать данные недостатки.

Считаем важным создание к одному вопросу нескольких визуально различных изображений, но одинаковых по содержанию. Их поочередное использование при формировании билетов усложнит запоминание правильного ответа в привязке к изображению и потребует от КВ для решения задачи применение анализа дорожной ситуации и необходимых знаний.

Функционал программного обеспечения, с помощью которого осуществляется проведение ТЭ, не предусматривает возможность изменения номера правильного ответа на вопрос. Другими словами, в каждом блоке экзаменационного билета номера правильных ответов не меняются даже при замене экзаменационной задачи [4, с. 18]. Такое положение способствует несанкционированной помощи КВ в сдаче теоретического экзамена, например путем скрытой дистанционной связи. Достаточно «помогающему» узнать первый вопрос в блоке, и он будет знать номера правильных ответов на следующие задачи. Этому способствует публикация экзаменационных билетов и правильных ответов к ним. Для решения данной проблемы необходимо доработать функционал программного обеспечения до возможности изменять номер правильного ответа в экзаменационной задаче и отказа от открытого размещения всех экзаменационных задач. Считаем достаточным публикацию части или примерных экзаменационных задач, используемых при проведении ТЭ.

¹ Далее – ВСВ.

² Далее – УДД.

Помимо этого, структура действующих экзаменационных задач предполагает только один правильный ответ, что в некоторых случаях ограничивает возможность проверки некоторых требований законодательства в области БДД. На наш взгляд, введение множественности правильных ответов на экзаменационные задачи повысит уровень контроля знаний кандидатов в водители.

В программном обеспечении проведения ТЭ не предусмотрена возможность получения статистики выбора правильных ответов на экзаменационные вопросы, что не позволяет анализировать их результативность. Например, если на экзаменационный вопрос более 90 % респондентов отвечают правильно или делают в нем ошибку, то такая экзаменационная задача может считаться неэффективной для проверки знаний и требует замены. Постоянная ротация экзаменационных задач сделает практически невозможным запоминание правильных ответов на них.

Таким образом, следует совершенствовать не только содержание и процесс теоретического экзамена, но и аппаратно-программный комплекс, с помощью которого осуществляется его проведение.

Вместо комплекта экзаменационных билетов необходимо сформировать комплект экзаменационных задач без привязки к блокам и билетам, который должен постоянно актуализироваться.

Направления тематик экзаменационных задач должны быть расширены и охватывать все сферы обеспечения БДД с акцентом на безопасное управление ТС.

Содержание экзаменационных задач должно иметь специфику вопросов относительно категорий (подкатегорий) ТС и влияния на БДД, отвечать современным требованиям к изображениям и быть направлено на проверку знаний, касающихся актуальных проблем БДД.

Формирование экзаменационного билета должно производиться в автоматическом режиме посредством случайного выбора экзаменационных задач из тематических направлений в зависимости от соответствующих условий [5, с 26] (категории / подкатегории ТС, вида трансмиссии ТС, восстановление права на управление ТС или получение российского ВУ взамен иностранного), степени влияния экзаменационной задачи на БДД.

Количество экзаменационных задач в билете должно быть не менее 20 – для лиц, лишенных права на управление ТС, 30 – для категорий «М», «А», «В» и подкатегорий «А1», «В1», 40 – для категорий «С», «D», «BE», «CE», «DE», «Тm», «Тb» и подкатегорий «С1», «D1», «С1Е», «D1Е».

Аппаратно-программный комплекс, с помощью которого проводятся теоретические экзамены, также требует модернизации.

С целью обнаружения и фиксации нарушений при проведении теоретических экзаменов требуется модернизация в целом автоматизированной системы проведения ТЭ и оснащение каждого автоматизированного рабочего места (далее – АРМ) оборудованием, обеспечивающим идентификацию личности КВ, аудио- и видеорегистрацию процесса проведения ТЭ, блокирование беспровод-

ных устройств передачи данных с целью исключения фактов «подмены» лица и несанкционированного вмешательства в процесс сдачи экзаменов.

Автоматизированная система должна в случайном порядке осуществлять назначение АРМ для проведения ТЭ, формировать экзаменационный билет, выбирать изображение (из имеющихся в экзаменационной задаче), распределять нумерацию вариантов ответов.

Данные совершенствования потребуют внесение изменений в законодательство, регулирующее допуск к управлению ТС, а именно: в порядок проведения и содержание теоретического экзамена на право управления ТС, в определение состава технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, в требования к указанным техническим средствам и условиям их применения, которые установлены Правительством Российской Федерации [6].

Представляется, что данные изменения способны повысить уровень контроля знаний кандидатов в водители, благоприятно отразятся на состоянии аварийности среди водителей со стажем управления менее двух лет и в целом на безопасности дорожного движения.

Список литературы

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году : информационно-аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025.

2. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС).

3. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

4. Темняков, Д. А. Оценка эффективности применения технических средств контроля знаний слушателей в образовательных учреждениях МВД России : учебно-методическое пособие / Д. А. Темняков. Домодедово : Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2000. 30 с.

5. Темняков, Д. А. Педагогическая эвальвация результативности использования технических средств обучения в образовательных организациях Российской Федерации / Д. А. Темняков, Е. Д. Темнякова. Ижевск : Типография «МарШак», 2019. 50 с.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений»).