

ISSN 2079-4401 (Print)
ISSN 2782-344X (Online)

NION 2010-0082
MOSURED 77/27-006

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Безопасность дорожного движения

1

2026

Журнал включен в Российский индекс
научного цитирования (РИНЦ)

Журнал в открытом доступе на гарант.ру,
cyberleninka.ru, eLIBRARY.RU, нцбдд.мвд.рф

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА / MODERN SCIENCE

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

Н.Д. Эриашвили, кандидат исторических наук, кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор, почетный работник сферы образования РФ, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Правительства РФ в области образования

N.D. Eriashvili, Candidate of Historical Sciences, Candidate of Legal Sciences, Doctor of Economic Sciences, Professor, Honored Worker of Education of Russia, Laureate of the Russian Government prize in science and technology, Laureate of the Russian Government prize in the field of education

Заместитель главного редактора / Deputy editor-in-chief of the journal

А.В. Мудрик, доктор педагогических наук, профессор, член-корреспондент РАО

A.V. Mudric, Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Corresponding Member of RAO

Редакционная коллегия / Editorial board

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПРАВО)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCE (LAW)

А.Б. Агапов,
доктор юридических наук, профессор

A.B. Agapov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

С.В. Алексеев,
доктор юридических наук, профессор,
почетный работник высшего профессионального
образования РФ, Почетный работник науки и техники РФ

S.V. Alekseev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary worker of higher professional education
of the Russian Federation, Honorary worker of science
and technology of the Russian Federation

Ю.М. Антонян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

Yu.M. Antonyan,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation

К.С. Баканов,
кандидат юридических наук

K.S. Bakanov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

А.В. Барков,
доктор юридических наук, профессор

A.V. Barkov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

К.К. Гасанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

K.K. Gasanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

А.Д. Гордеева,
кандидат юридических наук

A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

Н.Н. Дерюга,
доктор юридических наук, профессор

N.N. Deryuga,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

Л.Н. Древал,
доктор юридических наук, профессор

L.N. Dreval,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

С.В. Дубровин,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник высшей школы РФ

S.V. Dubrovin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored worker of the higher school
of the Russian Federation

О.В. Зиборов,
доктор юридических наук, профессор

С.М. Зырянов,
доктор юридических наук, профессор

С.В. Иванцов,
доктор юридических наук, профессор,
Почетный сотрудник МВД России

О.Ю. Ильина,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

И.Б. Кардашова,
доктор юридических наук, профессор

Н.А. Колоколов,
доктор юридических наук, профессор,
судья Верховного Суда РФ (в отставке)

А.М. Кононов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

М.В. Костенников,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

И.И. Кубарь,
кандидат юридических наук

Р.А. Курбанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

С.Я. Лебедев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

С.С. Маилян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

В.И. Майоров,
доктор юридических наук, профессор

А.А. Малофеев,
кандидат юридических наук,
профессор Российской академии естествознания

А.В. Мартынов,
доктор юридических наук, профессор

Н.П. Маюров,
доктор юридических наук,
Заслуженный юрист РФ

А.Л. Миронов,
кандидат юридических наук, доцент

К.В. Муравьев,
доктор юридических наук, доцент

Д.В. Митрошин,
начальник Научного центра БДД МВД России

O.V. Ziborov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

S.M. Zyryanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

S.V. Ivancov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary Officer of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

O.Yu. Ilyina,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

I.B. Kardashova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

N.A. Kolokolov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Judge of the Supreme Court (retired)

A.M. Kononov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

M.V. Kostennikov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

I.I. Kubar,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

R.A. Kurbanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation,
Honored Scientist of the Russian Federation

S.Ya. Lebedev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

S.S. Mailyan,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

V.I. Mayorov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

A.A. Malofeev,
Candidate of Sciences in Jurisprudence,
Professor Russian academy of natural sciences

A.V. Martynov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

N.P. Mayurov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.L. Mironov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

K.V. Muravyev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

D.V. Mitroshin,
Head of the Scientific State Institution of Road
Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Ф.Г. Мышко,
доктор юридических наук, доцент

А.М. Осавелюк,
доктор юридических наук, профессор

Р.Б. Осокин
доктор юридических наук, профессор
Почетный сотрудник МВД

И.М. Рассолов,
доктор юридических наук, профессор

Б.В. Россинский,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

Н.В. Румянцев,
доктор юридических наук, доцент

Б.В. Сангаджиев
доктор юридических наук, профессор,

С.А. Синенко,
доктор юридических наук, доцент

А.И. Стахов,
доктор юридических наук, профессор

Д.П. Стригунова,
доктор юридических наук, доцент

В.П. Уманская,
доктор юридических наук, доцент

Н.М. Чепурнова,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

Л.Т. Чихладзе
доктор юридических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ

А.П. Шергин,
доктор юридических наук,
Заслуженный деятель науки РФ

Ю.Б. Шубников,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник Высшей школы РФ

Б.С. Эбзеев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ,
Заслуженный юрист РФ, судья Конституционного
суда РФ (в отставке), член Центральной избирательной
комиссии РФ

А.Ю. Якимов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

А.Б. Янишевский,
доктор юридических наук,
Заслуженный сотрудник МВД России

F.G. Myshko,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

A.M. Osavelyuk,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

R.B. Osokin
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
Honorary employee of the Ministry of Internal Affairs

I.M. Rassolov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

B.V. Rossinsky,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

N.V. Rumyantsev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

B.V. Sangadzhiev
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,

S.A. Sinenko,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

A.I. Stakhov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

D.P. Strigunova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

V.P. Umanskaya,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

N.M. Chepurnova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

L.T. Chikhladze
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary worker of the Russian Federation in the sphere
of education

A.P. Shergin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence,
Honored scientist of the Russian Federation

Yu.B. Shubnikov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
worker of the Higher school of the Russian Federation

B.S. Ebzееv,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
scientist of the Russian Federation, Honored lawyer of the
Russian Federation, Judge of the Constitutional court
of the Russian Federation (retired), Member of the Central
election commission of the Russian Federation

A.Yu. Yakimov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.B. Yanishevsky,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Honored employee
of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПЕДАГОГИКА)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCES (PEDAGOGY)

О.В. Александрова,
доктор филологических наук, профессор

O.V. Alexandrova,
Doctor of Sciences in Philology, Professor

В.М. Алпатов,
доктор филологических наук, профессор,
член-корреспондент РАН

V.M. Alpatov,
Doctor of Sciences in Philology, Professor,
Corresponding member of the Russian academy of sciences

Н.Ф. Гейжан,
доктор педагогических наук,
профессор, Заслуженный работник Высшей школы РФ

N.F. Geizhan,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Honored worker of Higher school
of the Russian Federation

И.В. Грошев,
доктор психологических наук, доктор экономических
наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области науки и
техники, лауреат премии Правительства РФ
в области образования

I.V. Groshev,
Doctor of Sciences in Psychological,
Doctor of Sciences in Economic, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation,
Laureate of the Russian Government prize in science
and technology, Laureate of the Russian Government prize
in the field of education

Л.А. Казанцева,
доктор педагогических наук, профессор

L.A. Kazantseva,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor

И.А. Калининченко,
кандидат педагогических наук

I.A. Kalinichenko,
Candidate of Sciences in Pedagogy

С.Н. Кузнецов,
доктор филологических наук, профессор

S.N. Kuznetsov,
Doctor of Sciences in Philology, Professor

Ю.К. Кузьменко,
доктор филологических наук, профессор,
Почетный доктор Вильнюсского университета

Yu.K. Kuzmenko,
Doctor of Sciences in Philology, Professor,
Honorary doctor of Vilnius university

А.В. Мудрик,
доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

A.V. Mudric,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Corresponding Member of RAO

Е.В. Протас,
доктор педагогических наук,
кандидат юридических наук, профессор

E.V. Protas,
Doctor of Sciences in Pedagogy,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Professor

А.М. Прохорова,
кандидат биологических наук, доцент

A.M. Prokhorova,
Candidate of Sciences in Biology, Associate Professor

А.А. Реан,
доктор педагогических наук, профессор,
академик Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

A.A. Rean,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Academician of the Russian academy of education,
Honored scientist of the Russian Federation

В.Ф. Родин,
доктор педагогических наук, профессор,
академик РАЕН Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

V.F. Rodin,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Academician of the Russian academy of sciences,
Honored scientist of the Russian Federation

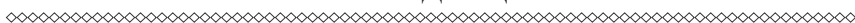
Л.В. Шманёва,
доктор экономических наук, доцент

L.V. Shmaneva,
Doctor of Sciences in Economics , Associate Professor

С.В. Шпорт,
доктор медицинских наук

S.V. Shport,
Doctor of Sciences in Medical

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ



FOREIGN MEMBERS OF THE EDITORIAL BOARD

Е.О. Алауханов,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель Казахстана, член Комиссии по
правам человека при Президенте Республики Казахстан

Г.Г. оглы Ахмедов,

доктор педагогических наук, профессор, ин. член РАО,
Заслуженный деятель науки и образования Российской
Федерации (Республика Азербайджан)

Г.А. Василевич,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РБ (Республика Беларусь)

Татьяна Дробот,

лицензиат Университета Сорбонны,
магистр Высшей Нормальной Школы (Лион, Франция)

Л.Н. Тепман,

доктор экономических наук, профессор
(Государство Израиль)

E.O. Alauhanov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
Worker of Kazakhstan, Member of the Commission on Human
Rights under the President of the Republic of Kazakhstan

G.G. oglu Akhmedov,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Member of RAO, Honored Worker of Science and Education
of the Russian Federation (Republic of Azerbaijan)

G.A. Vasilevich,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
lawyer of the Republic of Belarus (Republic of Belarus)

Tatiana Drobot,

Licentiate of the sorbonne University, Master's degree
Higher Normal School (Lyon, France)

L.N. Tepman,

Doctor of Sciences in Economic, Professor
(State of Israel)

Редакция:

Главный редактор объединенной редакции:

Н.Д. Эриашвили,

кандидат исторических наук,
кандидат юридических наук,
доктор экономических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области
науки и техники, лауреат премии Правительства РФ
в области образования

Заместитель главного редактора:

А.В. Мудрик,

доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

Научный редактор:

А.П. Шергин,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

В подготовке номера участвовали:

А.М. Прохорова,

кандидат биологических наук, доцент

А.Д. Гордеева,

кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцого**

Компьютерная верстка: **Е.В. Марцого**

Учредители и издатели:

ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Тел.: +7 (495) 184-32-23

ООО ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЮНИТИ-ДАНА»

ул. Ирины Левченко, д. 1, Москва,

Россия, 123298

Тел. +7 (499) 740-60-14

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций.

Ответственность за содержание публикаций
и достоверность фактов несут авторы материа-
лов. При перепечатке или воспроизведении ма-
териалов журнала любым способом полностью
или частично ссылка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах nibdd.mvd.pf, elibrary.ru,
cyberleninka.ru, sovнаука.com.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Материалы доступны по лицензии:

Creative Commons Attribution 4.0 International

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293

E-mail: sovнаука@mail.ru

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2026 г.
поз. 3

Формат 60x84/8. Печать цифровая.

Печ. л. 6,98

Номер подписан в печать 30.03.2026.

Номер вышел в свет 31.03.2026.

Бесплатно

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Содержание. 2026. № 1

НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Право

Амелин Н.В., Порываев А.И. Организационно-правовые проблемы
при обучении вождению и проведении практического экзамена.....8

Карпов А.Г. Генезис производства по делам об административных
правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных
в автоматическом режиме 12

Кузнецова Н.М. Использование детских удерживающих устройств
как важный фактор профилактики дорожно-транспортных
происшествий.....16

Мазурчук М.В. Анализ причин и пути решения проблемы аварийности
с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта.....19

Расторгугев В.Л. Исторические предпосылки разработки беспилотных
транспортных средств с учетом зарубежного опыта.....23

Ясникова В.А. Роль зарубежных организаций в формировании ключевых
направлений профилактики детского дорожно-транспортного травматизма
и обеспечении качества подготовки водителей транспортных средств.....20

Педагогика

Эпова М.А. Обучение безопасности дорожного движения как средство
профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.....35

ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПРАВА

Мугинова З.Р. Ретроспективный анализ становления института
принудительных мер воспитательного воздействия, применяемых
к несовершеннолетним.....39

Соловей Г.Ю., Рыченкова Д.А. К вопросу о тактике действий
специалистов правоохранительных органов в раскрытии преступлений
с использованием информационно-коммуникационных технологий.....43

Солотинская А.Ю., Лукичев М.В. Защита прав и законных интересов
несовершеннолетних в уголовном процессе.....48

ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПЕДАГОГИКИ

Кобрикова И.В., Лукичев М.В. Воспитательный потенциал
дополнительного образования: мотивация к саморазвитию.....52

Сергеев Ю.А., Рындин М.В. Профилактика и педагогическая коррекция
девиантного поведения детей.....56

The journal is registered
by federal service for supervision
in the sphere of telecom,
information technologies and mass
communications (Roskomnadzor)

Registration certificate
PI № FS77-39293 dated 30.03.2010

The journal is registered
Registration certificate
PI № FS77-80394 dated 17.02.2021

Editorial Board:

Editor-in-Chief Combined edition:

N.D. Eriashvili,
Candidate of Sciences in History,
Candidate of Sciences in Jurisprudence,
Doctor of Sciences in Economics, Professor,
Honored Worker of Education of Russia,
Laureate of the Russian Government prize
in science and technology, Laureate of the
Russian Government prize in the field of education

Deputy editor-in-chief of the journal

A.V. Mudric,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Corresponding Member of RAO

Scientific editor:

A.P. Shergin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Honored
Scientist of the Russian Federation
We participated in the preparation of the issue:

A.M. Prokhorova,
Candidate of Sciences in Biology,
Associate Professor
A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

Editor: **E.V. Martsoga**
Layout of the issue: **E.V. Martsoga**

Founders and publishers:

Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293
Tel. +7 (495) 184-32-23

CEO of publishing house
«UNITY-DANA»
ul. Irina Levchenko, d. 1, Moscow, Russia, 123298
Tel. +7 (499) 740-60-14

Editorial activity of the periodical «Modern
Science» is based on the recommendations
of the Committee of Publication Ethics (COPE).
Editorial opinion may not coincide
with the point of view of the authors
of the publications. When using the material, the
address/link of the journal must be noted.
The publications are available in open access at
ncbdd.mvd.ru, elibrary.ru, cyberleninka.ru and
sovнаука.com
The journal is indexed in Russian Science Citation
Index. Content is licensed under a *Creative
Commons Attribution 4.0 International license*
Editorial office address: ul. Poklonnaya,
d. 17, Moscow, Russia, 121293
E-mail: sovнаука@mail.ru

Plan-schedule of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»

for 2026 pos. 3

Format 60x84/8. Digital printing.
Pech. l. 6,98

Passed for printing 30.03.2026.
Published 31.03.2026

Free

MODERN SCIENCE

Contents. 2026. № 1

SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY

Law

- Amelin N.V., Poryvaev A.I.** Organizational and legal problems in driving
training and conducting a practical exam.....8
- Karpov A.G.** Genesis of proceedings in cases of administrative offenses
in the field of road traffic recorded in automatic mode.....12
- Kuznetsova N.M.** The use of child restraints as an important factor
in preventing road accidents 16
- Mazurchuk M.V.** Analysis of the reasons and solutions to the problem
of accidents involving minor motorcycle drivers 19
- Rastorguev V.L.** Historical background for the development of unmanned
vehicles, taking into account international experience.....23
- Iasnikova V.A.** The role of foreign organizations in forming key areas
of child road injury prevention and ensure quality driver training.....30

Pedagogy

- Epova M.A.** Road safety education as a means of preventing child
road traffic injuries.....35

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD LAW

- Muginova Z.R.** Retrospective analysis of the formation of the institution of
compulsory educational measures applied to minors.....39
- Solovey G.Yu., Rychenkova D.A.** On the tactics of law enforcement
agencies in the detection of crimes involving ICT technologies.....43
- Solotinskaia A.Yu., Lukichev M.V.** Protection of the rights and legitimate
interests of minors in criminal proceedings.....48

OTHER SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD PEDAGOGY

- Kobrikova I.V., Lukichev M.V.** The educational potential of additional
education: motivation for self-development.....52
- Sergeev Yu.A., Ryndin M.V.** Prevention and pedagogical correction
of deviant behavior in children.....56

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ОБУЧЕНИИ ВОЖДЕНИЮ И ПРОВЕДЕНИИ ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА

¹Николай Владимирович Амелин, ²Артем Игоревич Порываев¹Научный центр БДД МВД России²ООО «Профтехнология»¹namelin5@mvd.ru²artt177@yandex.ru

Аннотация. В статье обозначаются организационные проблемы процесса обучения профессии «водитель» в части, касающейся порядка проведения практических занятий по вождению, и правовые пробелы допуска к участию в дорожном движении кандидатов в водители при проведении практических экзаменов на право управления транспортными средствами. Анализируются нормативные правовые документы, регламентирующие данные процессы, выявляются организационные недостатки и приводятся их примеры, а также зарубежный опыт обучения вождению и допуска к управлению транспортными средствами.

Ключевые слова: ученическое водительское удостоверение, теоретический экзамен, практический экзамен, обучение вождению, автошкола, транспортное средство, дорожное движение, Правила дорожного движения Российской Федерации

Для цитирования: Амелин Н.В., Порываев А.И. Организационно-правовые проблемы при обучении вождению и проведении практического экзамена // Современная наука. 2026. № 1. С. 8–11.

Original article

ORGANIZATIONAL AND LEGAL PROBLEMS IN DRIVING TRAINING AND CONDUCTING A PRACTICAL EXAM

¹Nikolai V. Amelin, ²Artyom I. Poryvaev¹Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation²Proftehnologiya LLC¹namelin5@mvd.ru²artt177@yandex.ru

Abstract. This article identifies organizational challenges in the driver training process, particularly in the procedures for conducting practical driving lessons, and legal gaps in permitting driver candidates to participate in road traffic during practical driving exams. The regulatory documents governing these processes are analyzed, organizational shortcomings are identified, and examples are provided, along with international experience in driver training and permitting drivers to drive vehicles.

Keywords: learner's driving license, theoretical exam, practical exam, driving training, driving school, vehicle, road traffic, Traffic Regulations of the Russian Federation

For citation: Amelin N.V., Poryvaev A.I. Organizational and legal problems in driving training and conducting a practical exam // Modern Science. 2026. № 1. P. 8–11.

Обеспечение безопасности дорожного движения является важной частью общественной безопасности как в Российской Федерации, зарубежных странах, так и в мировом масштабе.

Освещению ее проблем и нахождению путей их решения посвящены доклады ведущих международных, зарубежных и отечественных организаций и экспертов в области здравоохранения и безопасности дорожного движения.

Так, Всемирной организацией здравоохранения совместно с профильными комиссиями Организации Объединенных Наций при поддержке заинтересованных организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения подготовлен «Глобальный

план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030», Европейским союзом (далее – ЕС) принята «Рамочная политика ЕС в области безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы».

Их целью является снижение смертности и тяжелых травм у участников дорожного движения в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

В Российской Федерации также уделяется пристальное внимание сфере обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД), например, в Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу

до 2036 года установлено, что ее целью является повышение БДД, а также снижение смертности в результате ДТП [1].

Одним из направлений достижения поставленной цели – повышение безопасности участников дорожного движения – является рассмотрение перспектив внедрения дифференцированного подхода к допуску к управлению транспортными средствами (далее – ТС), предполагающего в том числе поэтапный допуск к управлению ТС.

Обусловлено отражение данного направления в совершенствовании реализации государственной политики в области обеспечения БДД наличием некоторых проблем в организационно-правовом механизме обучения профессии «водитель» и предоставлении специального права на управление ТС.

В данной статье будет рассматриваться процесс получения права на управление ТС категории «В» как наиболее распространенной среди водителей.

В настоящее время право на управление ТС предоставляется лицам, сдавшим соответствующие экзамены, при соблюдении условий допуска к ним.

Основными условиями допуска кандидата в водители (лицо, претендующее на получение права на управление ТС) к сдаче экзаменов являются достижение минимального возраста, прохождение профессионального обучения и медицинского освидетельствования.

Обучение профессии «водитель» обязательно и проводится в организациях, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей ТС соответствующих категорий и подкатегорий (далее – автошкола), имеющих соответствующую лицензию.

При прохождении обучения осваиваются учебные предметы на теоретических и практических занятиях, в том числе по вождению в условиях дорожного движения (далее – обучение вождению). Освоение образовательной программы завершается итоговой аттестацией в форме квалификационного экзамена [2].

При этом согласно требованиям пункта 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) «обучающийся вождению» – лицо, проходящее в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение в организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей ТС соответствующих категорий и подкатегорий, имеющее первоначальные навыки управления ТС и освоившее требования ПДД РФ [3].

Данные требования также отражены в «Условиях реализации примерной Программы» раздела V Примерной программы профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В» (далее – примерная программа) [2].

Вместе с тем теоретический курс примерных программ подготовки состоит не только из изучения ПДД РФ, но и включает в себя обучение:

основным положениям по допуску ТС к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению БДД;

законодательству Российской Федерации в части, касающейся обеспечения БДД, а также уголовной, административной и гражданской ответственности водителей ТС;

основам безопасного управления ТС;

порядку оказания первой помощи лицам, пострадавшим при ДТП.

Как и базовые требования ПДД РФ, эти знания важны не только для участия в дорожном движении, но и в обучении первоначальным навыкам, поэтому, по нашему мнению, перед обучением вождению обучающийся должен освоить весь теоретический курс.

С учетом того, что процесс прохождения теоретического курса включает в себя усвоение материала, применение знаний и оценку результатов, то итоговую аттестацию в виде теоретического экзамена целесообразно осуществлять не после прохождения всей программы обучения, а после освоения ее теоретической части.

Вторым условием допуска к обучению вождению является наличие у обучаемого первоначальных навыков управления ТС. Обучение такому вождению должно проводиться на закрытых от движения площадках (автодромах) (далее – площадка).

В некоторых случаях, особенно в крупных городах, они находятся на значительном удалении от автошколы. Мастера производственного обучения вождению (далее – обучающий вождению, МПОВ, инструктор) с целью сокращения временных затрат включают в занятия движение до площадки по городу или проводят обучение на общественных парковках, прилегающих территориях и других, не соответствующих требованиям обучения пространствах улично-дорожной сети. Такие действия нарушают требования к процессу обучения и увеличивают риск совершения нарушений ПДД РФ и ДТП. Это одна из организационно-правовых проблем обучения профессии «водитель».

Далее перейдем к детальному анализу правового статуса процесса проведения экзаменов на право управления ТС. Водитель – это лицо, управляющее каким-либо ТС, погонщик, ведущий по дороге выючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению [3]. Но, исходя из значения слов, «приравнивается» не означает «является».

Управляет ТС именно обучающийся, но он не обладает специальным правом на управление ТС. Учебная езда по дорогам разрешается только с обучающим вождению, находящимся на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления ТС.

Другими словами, законно управлять ТС, не имея специального права, можно только во время прохождения обучения в автошколе и при наличии МПОВ рядом.

Обучение завершается итоговой аттестацией в форме квалификационного экзамена. При его успешной сдаче выдается свидетельство о профессии «водитель» [2], которое является одним из документов, необходимых для допуска к сдаче экзаменов на право управления ТС.

Согласно Правилам проведения экзаменов на право управления ТС (далее – Правила) кандидат в водители – лицо, желающее получить право на управление ТС соответствующей категории или подкатегории.

Экзамены проводятся в форме теоретического и практического экзаменов. Практический экзамен проходит по маршрутам улично-дорожной сети. Экзаменатор в это время находится на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления ТС [4].

Несмотря на то, что законодательство регламентирует порядок получения права на управление ТС и статус его субъектов (кандидата в водители и экзаменатора), в нем существует пробел в части, касающейся правового статуса допуска кандидата в водители к участию в дорожном движении.

Кандидат в водители управляет экзаменационным ТС, еще не имея на то специального права. Экзаменатор, находящийся на месте, с которого осуществляется доступ к дублирующим педалям, не обучающий вождению, так как не является педагогическим сотрудником образовательной организации и в его функциональные обязанности не входит образовательная деятельность [5].

Даже возможность нахождения во время экзамена обучающего вождению (инструктора) за дублирующими педалями [6] при выполнении установленных абзацем 2 пункта 3 приложения № 3 к Правилам требований не легитимизирует данный процесс, так как «учебная езда» закончилась с момента получения свидетельства о профессии «водитель», а проведение практического экзамена учебной ездой не является.

Кроме того, если кандидат в водители, например, после неудачной попытки сдачи практического экзамена, изъявит желание взять дополнительные занятия у инструктора по вождению, то они будут вне правового поля по той же причине.

Если подходить формально, то такие действия содержат признаки состава административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях – передача управления ТС лицу, заведомо не имеющему права управления ТС (за исключением учебной езды) [7].

Таким образом, в порядке обучения вождению и процессе проведения практических экзаменов

на право управления ТС существуют организационно-правовые проблемы, требующие решения.

Обратимся к зарубежному опыту допуска к участию в дорожном движении лиц, еще не имеющих права на управление ТС, таких как обучающиеся вождению в автошколе и кандидаты в водители, сдающих практические экзамены.

Для начала практических занятий по вождению в различных зарубежных странах, в том числе с низкими показателями аварийности (Княжество Андорра, Англия, Ирландия, Северная Ирландия, Канада), уполномоченным органом выдается «ученическое водительское удостоверение» (Learner's Permit) или другой документ, подтверждающий прохождение и освоение теоретического курса.

Например, сертификат о положительной сдаче теоретического экзамена, действующий в течение трех лет, на протяжении которых кандидат в водители может обучаться навыкам управления ТС и сдавать практический экзамен (Французская Республика).

Порядок и условия получения таких документов могут различаться, но общими правилами является успешная сдача теоретического экзамена (теста), а для обучения вождению – наличие «опытного водителя» рядом с обучающимся.

Требования к «опытному водителю» в зависимости от страны могут различаться, например, в Соединенных Штатах Америки ему достаточно иметь водительское удостоверение, в Англии и Северной Ирландии – быть старше 21 года и иметь стаж управления не менее трех лет, в Латвийской Республике – это может быть только преподаватель автошколы или инструктор по вождению, имеющий лицензию.

Не сдавшие теоретический экзамен не допускаются к обучению вождению ТС. «Ученическое водительское удостоверение» или другой аналогичный документ подтверждают наличие знаний для управления ТС в условиях дорожного движения.

Иными словами, обучающий вождению может быть уверен, что обучаемый знает требования ПДД РФ и у него в наличии имеются другие знания, необходимые не только для безопасного управления ТС, но и для участия в дорожном движении.

Таким образом, законодательно урегулирован правовой статус допуска к участию в дорожном движении лиц, еще не имеющих права на управление ТС.

Основываясь на зарубежном опыте, можно предположить, что синергия процессов обучения профессии «водитель» в автошколе и проведения экзаменов в Госавтоинспекции в виде промежуточного контроля теоретических знаний обучающегося и последующей выдачи документа, наделяющего кандидата в водители правом управления ТС в условиях дорожного движения,

может стать решением указанных организационно-правовых проблем.

Как следствие, такие меры должны снизить риски нарушения действующего законодательства, совершения ДТП и в целом положительно сказаться на обеспечении БДД.

Список источников

1. Указ Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 года № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.01.2026).
2. Приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 1 июля 2025 № 505 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.01.2026).
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») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.01.2026).
4. 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) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.01.2026).
5. Марцого Е.В. Требования к должностным лицам подразделений Госавтоинспекции, исполняющим служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами // Современная наука. 2024. № 4. С. 23–28. EDN SRSAYE.
6. Амелин Н.В., Морозов Е.С., Лещенко Л.Д. Практический экзамен на право управления транспортными средствами категории «В»: методические ре-

комендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 27 с. EDN CQZBVA.

7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.01.2026).

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.01.2026).
2. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation dated 01.07.2025 № 505 «On approval of sample professional training programs for drivers of vehicles of relevant categories and subcategories» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.01.2026).
3. Resolution of the Council of Ministers of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the road» (together with the «Basic regulations on the admission of vehicles to operation and duties of officials to ensure road safety») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.01.2026).
4. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 «On admission to driving vehicles» (together with the Rules for conducting examinations for the right to drive vehicles) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.01.2026).
5. Martsoga E.V. Requirements to officials of state traffic inspectorate units performing official responsibilities in conducting exams for the right to drive vehicles // Modern Science. 2024. № 4. P. 29–34.
6. Amelin N.V., Morozov E.S., Leshchenko L.D. Practical examination for the right to drive vehicles of category «B»: methodological recommendations. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 27 p. EDN CQZBVA.
7. Code of Administrative Offences of the Russian Federation dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.01.2026).

Информация об авторах

Н.В. Амелин – заместитель начальника отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

А.И. Порываев – руководитель образовательного портала и методист ООО «Профтехнология»

Контакты: ул. Свободы, д. 89, к. 5, Москва, Россия, 125481

Information about the authors

N.V. Amelin – Deputy Head of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities for the Formation of Legal Awareness of Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

A.I. Poryvaev – Head of the Educational Portal and Methodologist at Proftehnologiya LLC

Contacts: ul. Svobody, d. 89, k. 5, Moscow, Russia, 125481

Статья поступила в редакцию 11.02.2026; одобрена после рецензирования 12.03.2026; принята к публикации 18.03.2026. The article was submitted 11.02.2026; approved after reviewing 12.03.2025; accepted for publication 18.03.2026.

ГЕНЕЗИС ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЗАФИКСИРОВАННЫХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

Артем Гагикович Карпов

ФГБОУ ВО «Всероссийский государственный университет юстиции» (РПА Минюста России)

AGKarpov.91@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу поэтапного развития производства по делам об административных правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме. Рассмотрены теоретические основы и эволюция законодательства в данной области, а также ключевые особенности и проблемные аспекты указанного вида административного производства.

Ключевые слова: технические средства, автоматический режим, административное производство, автоматическая фиксация, доказательства, правовое регулирование

Для цитирования: Карпов А.Г. Генезис производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме // Современная наука. 2026. № 1. С. 12–15.

Original article

GENESIS OF PROCEEDINGS IN CASES OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC RECORDED IN AUTOMATIC MODE

Artem G. Karpov

All-Russian State University of Justice

AGKarpov.91@yandex.ru

Abstract. This article provides a comprehensive analysis of the phased development of administrative proceedings in road safety cases recorded automatically. It examines the theoretical foundations and evolution of legislation in this area, as well as the key features and problematic aspects of this type of administrative proceedings.

Keywords: technical means, automatic mode, administrative proceedings, automatic recording, evidence, legal regulation

For citation: Karpov A.G. Genesis of proceedings in cases of administrative offenses in the field of road traffic recorded in automatic mode // Modern Science. 2026. № 1. P. 12–15.

Динамичное развитие технологий, применяемых в целях контроля за соблюдением правовых норм, неизбежно влечет трансформацию соответствующих юридических механизмов, понятий и процедур.

Одной из стремительно развивающихся областей, иллюстрирующих данную тенденцию, является сфера обеспечения безопасности дорожного движения.

Правовой субинститут, регулирующий вопросы автоматической фиксации административных правонарушений, возникший как инструмент повышения эффективности надзора за дорожным движением, эволюционировал в относительно самостоятельный вид административно-юрисдикционного производства, который характеризуется наличием процессуальных особенностей.

Совокупность этих отличий (обезличенность, беспротокольность, ответственность собственника, цифровая доказательственная база, высокая степень автоматизации и заочность) формирует особую, технологически детерминированную модель административного процесса, существенно отличающуюся от традиционного состязательного производства с непосредственным участием сторон.

За последние два десятилетия российское административное законодательство претерпело значимые изменения, в ходе которых был сформирован административно-правовой механизм, обеспечивающий легитимизацию доказательств, получаемых автоматизированными системами фото- и видеофиксации дорожного движения.

Внедрение соответствующих положенийкрепило административные процедуры использования электронной информации в качестве основания для привлечения к ответственности и ввело механизм возложения соответствующего бремени доказывания на собственников (владельцев) транспортных средств на основе данных автоматически работающих технических средств [1, 2].

Значимым этапом в формировании правового механизма автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) стало принятие Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

Этим законом Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) был дополнен ст. 2.6.1, которая установила исключение из действия принципа презумпции невиновности (ст. 1.5 КоАП РФ) в отношении

собственников (владельцев) транспортных средств, чьи нарушения ПДД были зафиксированы путем автоматической видео- и фотосъемки.

Указанной нормой на собственников было возложено бремя доказывания своей невиновности. Одновременно законодатель включил в ст. 2.6.1 КоАП РФ механизм освобождения от ответственности. Он «активируется», если будет установлено, что на момент фиксации правонарушения принадлежащий собственнику автотранспорт находился во владении или пользовании другого лица либо выбыл из его законного обладания вследствие противоправных действий третьих лиц.

Однако реализация этого механизма на практике сопряжена с существенной трудностью – необходимостью достоверно установить лицо, фактически управлявшее автомобилем. В поисках оптимальных путей решения данной задачи несомненный интерес представляет позиция некоторых исследователей.

Так, А.З. Арсланбекова считает, что решить проблему, связанную с установлением лица, управлявшего транспортным средством в момент фиксации нарушения ПДД, проще с технической стороны, чем с юридической. Автор предлагает фиксировать не регистрационный знак автомобиля, а личность водителя [3].

Однако мы полагаем, что на современном этапе такой подход не может быть реализован ввиду несовершенства имеющихся технических средств, а выход из положения видится в оптимизации правового механизма привлечения к ответственности за нарушения ПДД, зафиксированные в автоматическом режиме.

Заслуживает внимания инициатива законодателя по адаптации административных процедур к потребностям практики применения средств автоматической фиксации нарушений ПДД, реализованная посредством принятия Федерального закона от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ [4]. Им были внесены изменения в ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, упростившие процесс привлечения нарушителей к административной ответственности.

Следствием этого явилось установление особого порядка, при котором применение результатов автоматической фиксации обрело черты «заочности» и «беспротокольности». Они выражаются в том, что постановление по делу об административном правонарушении выносится без составления соответствующего протокола и участия лица, в отношении которого возбуждено дело.

В свою очередь, сам порядок оформления постановления не имеет каких-либо отличий и соответствует общим требованиям, установленным ст. 29.10 КоАП РФ.

Правовая дефиниция «автоматического режима» была уточнена высшей судебной инстанцией. Согласно позиции, изложенной в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих

в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», под автоматическим режимом понимается автономное функционирование технического средства фиксации, исключающее непосредственное участие человека в процессе обнаружения и документирования правонарушений [5].

Что касается порядка обжалования постановления по делу об административном правонарушении, закрепленного положениями ст. 30.2 КоАП РФ, то с принятием Федерального закона от 7 апреля 2025 г. № 59-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» он был упрощен [6]. Законодатель упразднил требование к заявителю о необходимости использования электронной подписи при подаче жалобы в случае автоматической фиксации нарушений ПДД.

Процедура обжалования стала более доступной: сегодня достаточно подать обращение на сайте Госуслуг или с помощью ГАС РФ «Правосудие». Данная мера, безусловно, повысила доступность правовой защиты, однако породила дискуссии о необходимом балансе между процессуальной экономией и обеспечением надлежащих гарантий прав личности [7].

Совершенствуется административное законодательство и в направлении процессуального закрепления фото- и видеоматериалов в качестве доказательств. До 2016 года вопрос о том, принимать ли в качестве доказательств такие материалы, был прерогативой суда.

Однако Федеральный закон от 26 апреля 2016 г. № 114-ФЗ исключил неопределенность и отнес фото- и видеоматериалы, включая иные носители информации, к категории документов. Согласно ч. 1 ст. 26.7 КоАП РФ документы, содержащие сведения, имеющие значение для производства по делу об административном правонарушении, могут быть признаны доказательствами.

Таким образом, в случае, когда технические средства, работающие в автоматическом режиме, фиксируют момент правонарушения, это приобретает существенное доказательственное значение для дела.

Подчеркнем, что в административно-правовой науке особое значение придается четкому и однозначному определению ключевых понятий, поскольку от этого напрямую зависит единообразие правоприменительной практики и эффективность правового регулирования [8].

Положение о фундаментальном значении определения понятий в административном праве неоднократно подчеркивал в своих трудах Ю.Н. Стариков [9].

Несмотря на очевидную эффективность системы автоматической фиксации в части массового выявления нарушений и превентивного воздействия на водителей, данный вид производства порождает ряд существенных проблем и вызывает активные дискуссии в правовой науке и практике. Высокий

уровень дискуссионности обусловлен характерными отличительными чертами, которые присущи такому административному производству:

имперсональный характер фиксации (выявление производится техническим средством, что исключает непосредственный контакт должностного лица с водителем в момент совершения деяния);

беспротокольное производство (что в определенной степени противоречит общим принципам традиционного административного процесса);

особый субъект ответственности (собственник/владелец), что является отступлением от классического принципа индивидуальной ответственности; специфическая доказательственная база (данные фотовидеофиксации);

упрощенный порядок (минимальные процессуальные действия).

Рассматриваемый вид административного производства представляет собой самостоятельное правовое явление, использующее результаты технологического прогресса и остро нуждающееся в организации эффективного правового регулирования. Это производство является особым упрощенным, обезличенным и ускоренным видом административного процесса, имеющим специфическую доказательственную базу и особенности субъектного состава.

Эти особенности и порождаемые ими проблемы (ограничение действия презумпции невиновности, зависимость достоверности доказывания от исправности аппаратно-программных средств, сложности в реализации процессуальных гарантий) обуславливают отсутствие единого научного подхода к определению производства по делам об административных правонарушениях, зафиксированных в автоматическом режиме.

В административно-правовой науке до настоящего времени не сформулирована легальная или общепризнанная дефиниция данного правового субинститута, что, в свою очередь, порождает определенную несогласованность правоприменительной практики и затрудняет дальнейшее совершенствование законодательства в этой сфере.

Анализ различных взглядов ученых-административистов дает основания утверждать, что производство по делам об административных правонарушениях в данной сфере представляет собой самостоятельное административно-юрисдикционное производство, составляющее комплекс взаимосвязанных и взаимообусловленных процессуальных действий уполномоченных органов (должностных лиц), направленных на своевременное и всестороннее соблюдение норм и стандартов в области дорожного движения, разрешение административных дел согласно действующему законодательству и привлечение виновных лиц к административной ответственности.

Таким образом, под производством по делам об административных правонарушениях в сфере

обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированных в автоматическом режиме, следует понимать урегулированную материальными и административно-процессуальными нормами специфическую государственно-властную деятельность уполномоченных органов, направленную на выявление, фиксацию специальными техническими средствами, функционирующими в автоматическом режиме, и привлечение к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за нарушения правил дорожного движения, осуществляемую в беспротокольной и упрощенной форме на основании данных видеофиксации и фотофиксации.

Проведенный ретроспективный анализ позволяет констатировать, что эволюция производства по делам об автоматически фиксируемых правонарушениях в сфере дорожного движения представляет собой поступательный процесс внедрения технологических решений в административную практику, сопряженный с глубокой трансформацией классических административно-процессуальных институтов.

В результате сформировался обособленный, ускоренный и технологически зависимый вид юрисдикционного производства, обладающий значительным профилактическим потенциалом, но одновременно создающий новые вызовы для системы гарантий прав граждан.

Дальнейшее совершенствование данного административно-правового механизма требует комплексного подхода, призванного обеспечить баланс между целями общественной безопасности, процессуальной экономии и неукоснительного соблюдения принципов справедливости и законности.

Перспективными направлениями научного поиска видятся разработка процессуальных стандартов оценки достоверности полученных автоматически доказательств и создание эффективных компенсаторных механизмов для защиты прав добросовестных собственников транспортных средств.

Список источников

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 04.11.2025) // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (Часть 1). Ст. 1.
2. Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // Собрание законодательства РФ. 30.07.2007. № 31. Ст. 4007.
3. Арсланбекова А.З., Гаджиалиева М.Р. Актуальные проблемы привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3. Общественные науки. 2024. Т. 39. Вып. 3. С. 32–35.
4. Федеральный закон от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных поло-

жений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.02.2026).

5. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2019. № 9.

6. Федеральный закон от 7 апреля 2025 г. № 59-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 03.02.2026).

7. Кукасов М.В., Каширский Д.Ю. К вопросу о привлечении к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения при использовании средств автоматической фиксации нарушений // Безопасность дорожного движения. 2022. № 2. С. 28–30.

8. Куфтерин А.Н. Административно-правовое регулирование использования технических средств фиксации административных правонарушений в сфере дорожного движения // Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях: проблемные вопросы и пути их решения: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Старотеряево, 2025. С. 146–153.

9. Стариков Ю.Н. Административное право: История. Наука. Предмет. Нормы: в 2 ч. Воронеж: Издательство Воронежского университета, 1998. Ч. 1. 392 с.

References

1. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ (as amended on 04.11.2025) // Collection Legislation of the Russian Federation. 07.01.2002. № 1 (Part 1). Art. 1.

2. Federal Law dated 24.07.2007 № 210-FZ «On amendments to the Code of the Russian Federation on

Administrative Offenses» // Collection Legislation of the Russian Federation. 30.07.2007. № 31. Art. 4007.

3. Arslanbekova A.Z., Gadzhialieva M.R. Actual Problems of Bringing to Administrative Liability for Violation of Traffic Rules // Bulletin of the Dagestan State University. Series 3. Social Sciences. 2024. Vol. 39. Issue 3. P. 32–35.

4. Federal Law dated 14.10.2014 № 307-FZ «On amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses and certain legislative acts of the Russian Federation and on the recognition of certain provisions of legislative acts of the Russian Federation as invalid in connection with the clarification of the powers of state bodies and municipal bodies in terms of the implementation of state control (supervision) and municipal control» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.02.2026).

5. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 25.06.2019 № 20 «On certain issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for by Chapter 12 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses» // Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. 2019. № 9.

6. Federal Law dated 07.04.2025 № 59-FZ «On amendments to the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 03.02.2026).

7. Kukasov M.V., Kashirskiy D.Yu. On the issue of bringing to administrative liability for violation of traffic rules when using automatic violation recording devices // Road Safety. 2022. № 2. P. 28–30.

8. Kufterin A.N. Administrative and legal regulation of the use of technical means for recording administrative offenses in the field of road traffic // Main directions of ensuring road safety in modern conditions: problematic issues and ways to solve them: collection of materials of the All-Russian scientific and practical conference. Staroteryaev, 2025. P. 146–153.

9. Starilov Yu.N. Administrative law: History. Science. Subject. Standards: in 2 parts. Voronezh: Publishing House of Voronezh University, 1998. Part 1. P. 392.

Информация об авторе

А.Г. Карпов – кандидат юридических наук, доцент кафедры административного, финансового и информационного права ФГБОУ ВО «Всероссийский государственный университет юстиции» (РПА Минюста России)

Контакты: ул. Азовская, д. 2, корп. 1, Москва, Россия, 117638

Information about the author

A.G. Karpov – Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor of the Department of Administrative, Financial and Information Law All-Russian State University of Justice

Contacts: ul. Azovskaya, d. 2, k. 1, Moscow, Russia, 117638

Статья поступила в редакцию 12.02.2026; одобрена после рецензирования 12.03.2026; принята к публикации 19.03.2026.
The article was submitted 12.02.2026; approved after reviewing 12.03.2026; accepted for publication 19.03.2026.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Наталья Михайловна Кузнецова

Научный центр БДД МВД России

natkuznecova@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматривается проблема использования родителями и лицами, осуществляющими перевозку детей-пассажиров, детских удерживающих устройств, приводится статистика дорожно-транспортных происшествий с их участием, указываются распространенные установки в сознании, препятствующие формированию паттернов поведения на безопасную перевозку несовершеннолетних с использованием детских удерживающих устройств. Дается определение детских удерживающих устройств, подчеркивается важность их использования в рамках проведения профилактических мероприятий по привитию культуры безопасного поведения, а также необходимость демонстрации видеороликов и учебных фильмов, особенно в перинатальных центрах, центрах общественного здоровья и медицинской профилактики.

Ключевые слова: детские удерживающие устройства, дорожно-транспортные происшествия, дети-пассажиры, учебный фильм, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма

Для цитирования: Кузнецова Н.М. Использование детских удерживающих устройств как важный фактор профилактики дорожно-транспортных происшествий // Современная наука. 2026. № 1. С. 16–18.

Original article

THE USE OF CHILD RESTRAINTS AS AN IMPORTANT FACTOR IN PREVENTING ROAD ACCIDENTS

Natalya M. Kuznetsova

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

natkuznecova@yandex.ru

Abstract. This article examines the use of child restraints by parents and those transporting child passengers. It provides statistics on road accidents involving them, and identifies common attitudes that hinder the development of behavioral patterns for the safe transportation of minors using child restraints. The definition of child restraints is given, the importance of their use in the context of preventive measures to instill a culture of safe behavior is emphasized, as well as the need to show videos and educational films, especially in perinatal centers, public health centers and medical prevention centers.

Keywords: child restraints, road traffic accidents, child passengers, educational film, prevention of child road traffic injuries

For citation: Kuznetsova N.M. The use of child restraints as an important factor in preventing road accidents // Modern Science. 2026. № 1. P. 16–18.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) остаются одной из ведущих причин травматизма и смертности среди населения во всем мире.

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения, в результате ДТП наблюдается снижение смертности до 1,19 млн случаев (в 2018 году погибли 1,35 млн человек). Тем не менее ДТП остаются основной причиной смертности среди детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет [5].

Несмотря на то, что международная оценка реализации первого Десятилетия (2011-2020 годы) действий по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – БДД) указывает, что Россия вошла в число десяти стран, которым удалось снизить смертность в результате ДТП как минимум на 50% [1], продолжает оставаться актуальной проблема аварийности с участием несовершеннолетних участников дорожного движения (далее – УДД).

Дети наиболее уязвимы в ДТП не только из-за анатомо-физиологических особенностей (меньшая

масса тела, незрелость костно-мышечной системы и высокая чувствительность к травмам головы и грудной клетки), но и из-за того, что являются пассивными УДД, то есть не управляют транспортным средством (далее – ТС), и их безопасность во время движения напрямую зависит от действий водителей и технических средств защиты.

Согласно статистике за 2024 год, доля несовершеннолетних до 16 лет от всех пострадавших в ДТП составляет около 14%, при этом 40% ДТП произошли с участием детей-пассажиров. Такая же тенденция прослеживается и за 9 месяцев 2025 года. Пострадавшие дети участвовали в ДТП в качестве пассажиров ТС, доля погибших детей пришлась на детей-пассажиров и составила 57,2% [2]. Показатель тяжести последствий таких ДТП составил 3,9.

Одним из наиболее эффективных способов снижения тяжести последствий аварий для детей является использование детских удерживающих устройств (далее – ДУУ), обеспечивающих фиксацию ребенка в автомобиле.

Использование ДУУ позволяет значительно снизить риск тяжелых травм и смертности среди несовершеннолетних: смертность младенцев – на 70%, детей старшего возраста – более чем на 50%. Тяжесть последствий ДТП, в которых дети-пассажиры до 12 лет перевозились с нарушением установленных требований, в среднем в 2 раза выше по сравнению с происшествиями, при которых дети находились в ДУУ или были пристегнуты ремнями безопасности.

По данным Национального института безопасности дорожного движения США (NHTSA), правильно установленное автокресло снижает риск смерти ребенка при ДТП на 71%, а риск получения тяжелых травм – на 67% (NHTSA, 2019).

Во многих европейских странах безопасность детей при перевозке в автомобиле является одной из приоритетных задач современной транспортной политики. В странах ЕС действует единая система требований к ДУУ, основанная на Регламенте ЕС № 44/04 и его последующих обновлениях. Законодательство стран обязывает использовать ДУУ для детей до определенного роста (обычно 135-150 см) или возраста (до 12 лет).

В России требования к использованию ДУУ закреплены в Правилах дорожного движения Российской Федерации (п. 22.9) [3].

Так, перевозка детей в возрасте младше 7 лет в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Под детской удерживающей системой (устройством) понимается конструкция, предназначенная для перевозки детей в ТС в целях снижения риска причинения вреда их жизни и здоровью. Лямки, гибкие элементы с пряжками, адаптеры, фиксаторы, накладки на ремни безопасности и другие аналогичные предметы не являются детскими удерживающими системами (устройствами) [3].

Благодаря программно-целевому методу и стратегическому планированию в сфере БДД уровень использования автокресел в России вырос с 45% в 2015 году до 65% в 2022 году, а в период с 2017 по 2024 год удалось снизить число погибших в ДТП детей на 21,2% [1]. Тем не менее проблема использования ДУУ остается актуальной.

В сознании родителей и лиц, их перевозящих, существуют устойчивые стереотипы относительно использования ДУУ, например, «безопаснее ребенка держать на руках у взрослого» (заблуждение, которое основано на отсутствии знаний о законах физики: взрослый не сможет удержать ребенка, так как из-за силы инерции ребенок весом, например, 10 кг на скорости всего лишь 50 км/ч превращается в объект массой примерно 300 кг); «для коротких поездок кресло необязатель-

но» (большинство ДТП происходит именно вблизи дома, и скорость автомобиля зачастую становится решающим фактором травмы); «лучше купить универсальное кресло «на вырост» (автокресло должно соответствовать возрасту, росту и весу ребенка); «дешевые кресла ничем не хуже дорогих моделей» (качество материалов, прочность конструкции и эффективность крепления существенно влияют на безопасность, дешевые модели часто изготавливаются из менее прочных материалов и имеют упрощенные механизмы фиксации, что значительно ухудшает защиту ребенка в случае ДТП) и др.

В этой связи одним из ключевых факторов повышения безопасности несовершеннолетних является не только информирование родителей и водителей о важности использования ДУУ, но и о том, как сделать правильный выбор автокресла, как его установить и эксплуатировать. Как было отмечено ранее, неправильный выбор или установка ДУУ существенно снижают их эффективность.

Другим важным механизмом формирования дисциплины и правосознания водителей является контроль со стороны Госавтоинспекции [4]. Однако для дальнейшего снижения детского травматизма необходимо продолжать совершенствовать законодательство, повышать ответственность водителей за нарушения и расширять возрастные рамки обязательного использования ДУУ.

Кроме того, важно развивать систему сертификации и контроля качества автокресел на российском рынке. Многие родители сталкиваются с проблемой выбора качественного устройства из-за широкого ассортимента продукции.

Государственные программы субсидирования покупки сертифицированных автокресел для малообеспеченных семей позволят повысить доступность эффективных средств защиты детей для всех слоев населения.

Для повышения эффективности профилактических мер необходимо также активно использовать современные информационные технологии – социальные сети, мобильные приложения и онлайн-курсы для обучения родителей правилам безопасной перевозки детей.

Широкое распространение подобных ресурсов и демонстрация с их помощью видеороликов, учебных фильмов и др. позволит охватить большую аудиторию и сформировать устойчивые паттерны безопасного поведения.

В 2024 году Научным центром БДД МВД России совместно с ГУОБДД МВД России и Объединенной редакцией МВД России разработан учебный фильм для родителей «Детские удерживающие устройства как элемент безопасности детей», в котором освещены правила перевозки детей в салоне ТС, наиболее распространенные травмы, которые они получают в случае ДТП, виды и способы крепления ДУУ, особенности их выбора, а также представлены рекомендации психолога о том, как приучить ребенка к автокреслу.

Учебный фильм в свободном доступе размещен на официальных сайтах Научного центра БДД МВД России, ГУОБДД МВД России, официальном канале ГУОБДД МВД России видеохостинга RUTUB.

В Департамент государственной политики в сфере защиты прав детей Министерства просвещения Российской Федерации направлено информационное письмо с предложением рекомендовать исполнительным органам субъектов Российской Федерации, осуществляющим государственное управление в сфере образования, использовать учебный фильм при проведении обучающих, просветительских мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с педагогическими работниками, родителями (законными представителями), иными заинтересованными лицами.

Кроме того, информационные материалы, включая учебный фильм, направлены в Минздрав России для трансляции в медицинских учреждениях, а также для проведения тренингов по безопасной перевозке детей в ТС на базе родильных домов, перинатальных центров, центров общественного здоровья и медицинской профилактики (с использованием кабинетов для проведения группового профилактического консультирования (школ пациента), «школ будущих матерей»), а также иных медицинских организаций.

В заключение отметим, что использование ДУУ является одним из ключевых факторов профилактики ДТП с участием детей-пассажиров и снижения тяжести последствий аварий с ними.

Практический опыт показывает положительные тенденции в повышении уровня применения ДУУ, однако сохраняются проблемы с качеством приобретаемых устройств и осведомленностью населения.

Реализация положений Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года с акцентом на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма по-

зволит существенно снизить тяжесть последствий ДТП среди детей и повысить общую культуру безопасности на дорогах страны.

Список источников

1. Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.01.2026).
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 148 с.
3. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 16.07.2025) «О Правилах дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.01.2026).
4. Иванов А.П., Смирнова Т.В. Влияние контроля за перевозкой детей на уровень безопасности // Журнал транспортной безопасности. 2022. № 1. С. 20–27.
5. URL: www.who.int/ru/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue (дата обращения: 24.01.2026).

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future Up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
2. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road Traffic Accidents in the Russian Federation in 2024: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 148 p.
3. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 (as amended on 16.07.2025) «On the road traffic Regulations» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
4. Ivanov A.P., Smirnova T.V. The Impact of Child Transportation Monitoring on Road Safety // Transport Safety Journal. 2022. № 1. P. 20–27.
5. URL: www.who.int/ru/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue (date of access: 24.01.2026).

Информация об авторе

Н.М. Кузнецова – кандидат психологических наук, начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России
Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

N.M. Kuznetsova – Head of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities for the Formation of Legal Awareness of Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 02.02.2026; одобрена после рецензирования 03.03.2026; принята к публикации 10.03.2026.
The article was submitted 02.02.2026; approved after reviewing 03.03.2026; accepted for publication 10.03.2026.

АНАЛИЗ ПРИЧИН И ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ВОДИТЕЛЕЙ МОТОТРАНСПОРТА

Марина Владимировна Мазурчук

Научный центр БДД МВД России

mmazurchuk2@mvd.ru

Аннотация. В статье анализируются причины роста аварийности с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта, в том числе питбайков. Выявлены ключевые детерминанты проблемы: пробелы в правовом регулировании, психолого-возрастные особенности подростков и потребность в совершенствовании профилактических мер. Приведены статистические данные за 2024 и 2025 годы. Предложен системный подход к решению проблемы, включающий совершенствование административного законодательства (уточнение статуса питбайка, требований к управлению и мер ответственности за нарушение правил эксплуатации, регламентация ответственности родителей), а также оптимизация профилактических мер с учетом возрастных особенностей несовершеннолетних.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, несовершеннолетние водители, мототранспорт, питбайки, правовое регулирование, профилактическая работа, психофизиологические особенности

Для цитирования: Мазурчук М.В. Анализ причин и пути решения проблемы аварийности с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта // Современная наука. 2026. № 1. С. 19–22.

Original article

ANALYSIS OF THE REASONS AND SOLUTIONS TO THE PROBLEM OF ACCIDENTS INVOLVING MINOR MOTORCYCLE DRIVERS

Marina V. Mazurchuk

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

mmazurchuk2@mvd.ru

Abstract. The article analyzes the causes of the increase in accidents involving underage motor vehicle drivers, including pit bike drivers. The key determinants of the problem are identified: gaps in legal regulation, psychological and age-related characteristics of adolescents, and the need to improve preventive measures. Statistical data for 2024 and 2025 are provided. A systematic approach to solving the problem has been proposed, which includes improving administrative legislation (clarifying the status of pit bikes, requirements for management, and penalties for violating operating rules, as well as regulating the responsibility of parents), as well as optimizing preventive measures based on the age characteristics of minors.

Keywords: road safety, traffic accidents, underage drivers, motor vehicles, pit bikes, legal regulation, preventive measures, psychophysiological characteristics

For citation: Mazurchuk M.V. Analysis of the reasons and solutions to the problem of accidents involving minor motorcycle drivers // Modern Science. 2026. № 1. P. 19–22.

Анализ проблем безопасности дорожного движения демонстрирует, что наезды на пешеходов характеризуются повышенной тяжестью последствий ввиду их уязвимости как участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения сохраняет статус приоритетного направления государственной политики Российской Федерации, поскольку дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) остаются значимым фактором смертности и травматизма участников дорожного движения, в том числе несовершеннолетних.

Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года в качестве ключевых ориентиров утверждены повышение уровня безопасности дорожного движения и снижение смертности в результате ДТП [1].

Данные установки задают долгосрочный вектор, предполагающий системное снижение рисков для участников дорожного движения и ликвида-

цию фатальных последствий ДТП посредством нормативно-правового совершенствования, модернизации дорожной инфраструктуры, внедрения интеллектуальных систем контроля и целенаправленной профилактической работы.

Обозначенные стратегические ориентиры требуют дифференцированного подхода к различным категориям участников дорожного движения. Особого внимания заслуживают несовершеннолетние лица, которые образуют в структуре участников дорожного движения значимую группу, в том числе в качестве водителей мототранспортных средств.

Деликтное поведение лиц данной категории обладает выраженной социальной значимостью, поскольку оказывает непосредственное влияние на два взаимосвязанных компонента: текущий уровень правопорядка в дорожной среде (противоправные действия несовершеннолетних водителей провоцируют рост числа ДТП, нарушают базовые принципы безопасности движения и создают угрозу для всех участников) и долгосрочную перспек-

тиву безопасности дорожного движения (формируемые в подростковом возрасте поведенческие паттерны (стереотипы принятия решений, отношение к правилам дорожного движения (далее – ПДД) [5], оценка рисков) закрепляются и воспроизводятся во взрослой практике вождения, что обуславливает кумулятивный эффект – несоблюдение норм сегодня становится системной проблемой завтра) [2].

Отмеченная двойственность последствий порождает социальное беспокойство, так как статистические данные демонстрируют негативную динамику в этой сфере. Так, в 2024 году количество ДТП с участием несовершеннолетних водителей, управлявших мототранспортом, выросло на 31% (1 919 происшествий), число погибших в указанных происшествиях увеличилось на 22% (50 детей), число раненых – на 32,4% (1 896 детей).

Особую тревогу вызывает факт, что 20 из погибших несовершеннолетних управляли питбайками. Следует подчеркнуть, что питбайки (внедорожные мотоциклы) классифицируются как спортивный инвентарь, который не предназначен для передвижения по дорогам общего пользования и не подлежит государственной регистрации [3].

Предварительные данные за 9 месяцев 2025 года свидетельствуют о дальнейшем усугублении ситуации: зарегистрировано 1 968 ДТП (превышение показателя всего 2024 года), в которых погибли 56 детей и 1 940 получили травмы. Отдельно следует выделить статистику по эксплуатации спортивного инвентаря. Выявлено 659 ДТП, в которых несовершеннолетние управляли питбайками. В указанных происшествиях погибли 23 ребенка, ранения получили 753 несовершеннолетних [4].

Приведенные количественные показатели демонстрируют прогрессирующий рост аварийности с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта, повышенную тяжесть последствий при эксплуатации спортивного инвентаря на дорогах общего пользования, необходимость усиления профилактических мер по предотвращению подобных происшествий.

Проведенный анализ факторов, обуславливающих рост ДТП с участием несовершеннолетних водителей мототранспортных средств, позволяет выделить следующие ключевые детерминанты:

1. Пробелы в правовом регулировании. В рамках действующей нормативно-правовой базы, регламентирующей обеспечение безопасности дорожного движения Российской Федерации, выявлена неопределенность правового статуса отдельных видов мототехники, в частности питбайков. Действующее законодательство, включая Правила дорожного движения Российской Федерации [5] и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [6], не содержит нормативных положений, исключающих использование данной техники на дорогах общего пользования.

Указанная правовая коллизия проявляется в совокупности пробелов: отсутствии прямого норма-

тивного запрета на выезд питбайков на дороги общего пользования, отсутствии нормативно закреплённых возрастных ограничений для управления данной техникой, отсутствии обязательных требований к подготовке водителей, а также специализированных норм административной ответственности за нарушение правил эксплуатации.

Эти пробелы создают условия для неоднозначной трактовки допустимости использования спортивной мототехники в дорожном движении, ограничивают возможности контроля за ее эксплуатацией и снижают эффективность как профилактических, так и санкционных мер в отношении нарушителей [7].

Особую остроту проблеме придает тот факт, что наиболее часто питбайками управляют несовершеннолетние в возрасте 14-16 лет. Наличие правовых пробелов в действующем законодательстве приводит к тому, что несовершеннолетние получают беспрепятственный доступ к управлению мототехникой без прохождения обучения требованиям ПДД и основам безопасного вождения, без проверки практических навыков управления и без оценки психофизиологической готовности к ее эксплуатации.

Ситуацию усугубляют экономические факторы, стимулирующие массовое приобретение питбайков: сравнительно низкая стоимость техники делает ее доступной для широкого круга покупателей, отсутствие требований к государственной регистрации и страхованию существенно снижает совокупные затраты на ее приобретение и последующую эксплуатацию, возможность покупки через неофициальные каналы сбыта (частные сделки, интернет-площадки) полностью исключает механизмы верификации возраста покупателя.

Кроме того, родители или иные взрослые лица нередко приобретают питбайки без должной оценки потенциальных рисков, тем самым фактически обеспечивая подросткам доступ к опасной технике без необходимых знаний, навыков и правового контроля.

В результате складывается противоречивая правовая ситуация: несовершеннолетние получают фактическую возможность управления мототехникой при отсутствии механизмов привлечения их к юридической ответственности в качестве водителей транспортных средств.

Это приводит к росту числа нарушений ПДД (езда без мотошлема, движение по тротуарам и пешеходным зонам, превышение скорости, управление в состоянии опьянения) и, как следствие, повышению аварийности с участием несовершеннолетних водителей, не обладающих достаточными навыками и знаниями для безопасного маневрирования в транспортном потоке.

Одновременно у подростков закрепляется пренебрежительное отношение к требованиям ПДД ввиду отсутствия правовых ограничений и контроля, что создает риск закрепления деструктивных алгоритмов действий при последующем управлении транспортными средствами.

Отсутствие специализированных норм административной ответственности за нарушения при эксплуатации питбайков затрудняет привлечение лиц, не достигших возраста административной деликтоспособности, к ответственности.

2. Психолого-возрастные особенности несовершеннолетних (14-16 лет). Тяжесть последствий ДТП с участием несовершеннолетних водителей мототехники находится в прямой зависимости от особенностей психофизиологического развития детей подросткового возраста.

В данный период отмечается специфическая динамика когнитивного и эмоционально-волевого созревания, которая существенно влияет на способность подростка объективно оценивать дорожную ситуацию, прогнозировать ее развитие и принимать безопасные решения.

Ключевыми психолого-возрастными характеристиками в данном периоде являются: импульсивность поведения, склонность к риску, недооценка степени опасности, переоценка собственных возможностей, подверженность влиянию референтной группы, недостаточная сформированность механизмов самоконтроля и прогнозирования последствий [8].

Указанные особенности в условиях дорожного движения при управлении мототехникой не позволяют в полной мере осознавать масштаб потенциальных угроз, присущих дорожной среде, объективно оценивать собственные возможности как водителей, последовательно соблюдать требования ПДД в условиях эмоционального напряжения или группового влияния, что повышает вероятность нарушений, а недостаточный уровень знаний и отсутствие практического опыта управления транспортным средством усугубляют риски.

В контексте эксплуатации питбайков данные возрастные особенности приобретают особую значимость ввиду совокупности факторов. Прежде всего, динамические характеристики данного вида мототехники предъявляют повышенные требования к уровню развития моторной координации, скорости реакции и точности выполнения маневров, которые у подростков еще находятся в стадии формирования и не достигают уровня зрелости, характерного для взрослых водителей.

Кроме того, конструктивные особенности спортивной мототехники (специфика подвески, протектор шин, геометрия рамы и т.д.) целенаправленно оптимизированы для эксплуатации в условиях бездорожья, что обуславливает снижение ее устойчивости и управляемости при движении по дорогам с твердым покрытием.

Указанные технические характеристики в сочетании с возрастными особенностями несовершеннолетних существенно повышают травмоопасность в случае потери управления, падения или столкновения с препятствиями или другими участниками дорожного движения. В подобных ситуациях несовершеннолетний водитель зачастую лишен

возможности оперативно скорректировать траекторию движения или избежать аварийной ситуации.

3. Потребность в совершенствовании профилактических мер. В настоящее время профилактике детского дорожно-транспортного травматизма уделяется существенное внимание как со стороны Госавтоинспекции, так и в рамках государственной политики. Регулярно организуются и проводятся многочисленные информационно-пропагандистские мероприятия с привлечением широкого круга участников (несовершеннолетних, сотрудников Госавтоинспекции, педагогов образовательных организаций, родителей и представителей общественных организаций).

Однако для достижения более высоких результатов требуется ее дальнейшая оптимизация. Это обусловлено следующими тенденциями: у несовершеннолетних не в полной мере сформированы устойчивые модели безопасного поведения в условиях дорожного движения, их знания в области ПДД нередко носят фрагментарный характер и не всегда воплощаются в практических действиях. Кроме того, отмечается недостаточная вовлеченность родителей в профилактическую работу.

С целью повышения эффективности просветительской работы Научным центром БДД МВД России в 2025 году разработаны методические материалы для несовершеннолетних водителей мототехники – учебный фильм, лекция и презентация.

Они призваны повысить правосознание и правовую культуру подростков в области дорожного движения, сформировать устойчивую поведенческую установку на соблюдение ПДД и безопасное управление мототранспортом.

Их важное преимущество – адаптация к возрастным и психофизиологическим особенностям целевой аудитории, что позволяет обеспечить более глубокое понимание потенциальных рисков, связанных с управлением мототехникой, и правовых последствий нарушений ПДД.

Результаты проведенного анализа демонстрируют, что проблема роста аварийности с участием несовершеннолетних водителей мототранспортных средств носит многофакторный характер и обусловлена комплексом взаимосвязанных детерминант.

Следовательно, эффективное решение вопроса возможно на основе системного подхода, предполагающего реализацию комплекса нормативно-правовых и профилактических мер.

Существенное значение приобретает актуализация административного законодательства. В первую очередь – это правовое регулирование эксплуатации спортивного инвентаря (в частности, питбайков) на дорогах общего пользования (уточнение статуса питбайков, требований к управлению и мер ответственности за нарушение правил эксплуатации).

Не менее значимой является регламентация ответственности родителей (законных представителей) за предоставление несовершеннолетним до-

ступа к мототранспорту, а также за ненадлежащее исполнение родительских обязанностей в сфере профилактики рискованного поведения несовершеннолетних.

Наряду с нормативно-правовыми изменениями важны профилактические меры, нацеленные на повышение информированности несовершеннолетних о потенциальных рисках управления мототехникой, адаптированные к возрастным особенностям подростков. Такой подход позволит перейти от поверхностного ознакомления с ПДД к формированию устойчивых поведенческих установок, направленных на их соблюдение.

Таким образом, системная реализация обозначенного комплекса мер создаст необходимые условия для устойчивого сокращения числа ДТП с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта, формирования культуры безопасного поведения на дорогах и существенного снижения тяжести последствий дорожно-транспортного травматизма.

Список источников

1. Указ Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 19.01.2026).
2. Капустина Е.Г. Особенности профилактики административных правонарушений, совершаемых несовершеннолетними в области дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 3(92). С. 47–57.
3. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 148 с.
4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года: информационно-аналитический обзор М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 37 с.
5. Постановление 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 безопасно-

сти дорожного движения») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 19.01.2026).

6. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 16.01.2026).

7. Гайдуков А.А., Щеглов А.И. О некоторых проблемах правового регулирования эксплуатации пилбайков на дорогах общего пользования // Теория и практика общественного развития. 2020. № 11(153).

8. Шаповаленко И.В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология). М., 2005. 349 с.

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025 № 841 «On approval of the Strategy for Improving Road Safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 19.01.2026).
2. Kapustina E.G. Features of the prevention of administrative offenses committed by minors in the field of road traffic // Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.V. Lukyanov. 2022. № 3(92). P. 47–57.
3. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024: an information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 148 p.
4. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2025: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 37 p.
5. Decree of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the traffic Regulations» (together with the «Basic provisions on the admission of vehicles to operation and the responsibilities of officials for road safety») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 19.01.2026).
6. Federal Law dated 10.12.1995 № 196-FZ «On road traffic safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 19.01.2026).
7. Gaidukov A.A., Shcheglov A.I. On Some Problems of legal regulation of the use of pitbikes on public roads // Theory and Practice of Social Development. 2020. № 11(153).
8. Shapovalenko I.V. Age psychology (developmental and age-related Psychology). M., 2005. 349 p.

Информация об авторе

М.В. Мазурчук – научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

M.V. Mazurchuk – Researcher of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities for the Formation of Legal Awareness of Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 25.01.2026; одобрена после рецензирования 27.02.2026; принята к публикации 06.03.2026.

The article was submitted 25.01.2026; approved after reviewing 27.02.2026; accepted for publication 06.03.2026.

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗРАБОТКИ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

Вячеслав Львович Расторгуев
Научный центр БДД МВД России
vrastorguev3@mvd.ru

Аннотация. В статье рассмотрены предпосылки, история, актуальные проблемы и перспективы развития беспилотных транспортных средств, дается оценка внедрения электромобилей. Поднимаются вопросы о степени загрязнения окружающей среды автомобилями с двигателями внутреннего сгорания и электромобилей.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, загрязнение окружающей среды

Для цитирования: Расторгуев В.Л. Исторические предпосылки разработки беспилотных транспортных средств с учетом зарубежного опыта // Современная наука. 2026. № 1. С. 23–29.

Original article

HISTORICAL BACKGROUND FOR THE DEVELOPMENT OF UNMANNED VEHICLES TAKING INTO ACCOUNT INTERNATIONAL EXPERIENCE

Vyacheslav L. Rastorguev
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
vrastorguev3@mvd.ru

Abstract. The article discusses the background, history, current problems, and prospects for the development of unmanned vehicles, and provides an assessment of the introduction of electric vehicles. It also raises questions about the level of environmental pollution caused by internal combustion engine vehicles and electric vehicles.

Keywords: driverless vehicles, road safety, road accidents, environmental pollution

For citation: Rastorguev V.L. Historical background for the development of unmanned vehicles, taking into account international experience // Modern Science. 2026. № 1. P. 23–29.

По данным Всемирной организации здравоохранения, в 2023 году в результате дорожно-транспортных происшествий (далее также – ДТП) погибли 1,19 млн человек. ДТП, уносящие более двух человеческих жизней каждую минуту, остаются главной причиной смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет [1].

Согласно многочисленным статистическим исследованиям за последнее десятилетие человеческий фактор является причиной 93% ДТП в Северной Америке, Европе и Австралии. Ошибки могут возникать на уровне восприятия, интерпретации, оценки, принятия решений или действий. Водитель может совершать ошибки вследствие сложных дорожных условий, неопытности, усталости, снижения или отвлечения внимания.

По данным статистики США, дорожно-транспортные происшествия возникают в результате ошибочных действий водителя, в основном связанных с распознаванием дорожной ситуации (41%), принятием решений (33%), выполнением контраварийных действий (11%), со снижением внимания (7%) и другими причинами (8%) [2].

Исключение ошибок, связанных с человеческим фактором, демонстрирует огромный потенциал в снижении смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

Так, например, технологии предупреждения о лобовом столкновении, автоматическое экстренное торможение, предупреждение о сходе с полосы

движения, система удержания в полосе движения и система контроля слепых зон потенциально могут предотвратить в общей сложности около 40% всех ДТП с участием легковых автомобилей, 37% травм, полученных в результате таких происшествий, и 29% всех смертей в результате аварий с участием легковых автомобилей [7, 8].

Первоначальная идея заключалась в разработке встроенной системы для помощи водителю с целью предотвращения или уменьшения количества человеческих ошибок. Но очевидно, что этого недостаточно. В дальнейшем появилась идея разработать частично автоматизированные системы помощи водителю и автоматизированные системы, заменяющие водителя. Повышение безопасности на дорогах является одной из главных причин разработки автоматизированных (беспилотных) транспортных средств (далее также – ТС).

Беспилотные автомобили, оснащенные высокоточными сенсорами, камерами и системами искусственного интеллекта, не устают и не отвлекаются, способны мгновенно обрабатывать огромные массивы данных, что позволит избегать аварийных ситуаций, связанных с человеческим фактором.

В 1939 году на всемирной выставке в Нью-Йорке компания General Motors представила экспозицию «Футурама», а также фильм «К новым горизонтам», в котором посетителям представлялся будущий мир 1960-х годов с автоматизированными транспортными средствами, движущимися по многополосным автомагистралям (рис. 1).



Рисунок 1 – Экспозиция «Футурама» компании General Motors

В 50-60 годах журналы, газеты и фильмы представляли автомобили будущего, у которых управление будет автоматически контролироваться электронными устройствами, встроенными в дорогу. Никаких пробок, аварий и усталости водителя. Многие ожидали появления подобных технологий уже через 20 лет.

Но реальность внесла свои коррективы. Несмотря на то, что технологии, необходимые для обеспечения более высокого уровня автоматизации, быстро развиваются, достижение данного уровня автономии остается предметом дальнейших исследований и разработок.

Одним из основоположников беспилотных технологий можно назвать американского инженера Фрэнсиса Худину, который в 1925 году в США продемонстрировал первый автомобиль, который мог автоматически заводить мотор и переключать передачи, поворачивать руль и даже подавать звуковой сигнал.

Демонстрационные заезды состоялись в Нью-Йорке. Управление автомобилем осуществлялось по радиоканалу из сопровождающего автомобиля с закрытым кузовом. Фактически это была полномасштабная радиоуправляемая модель автомобиля.

В 1950-1960-х годах разрабатывались системы для управления автомобилем с помощью датчиков и магнитных полос на дорогах. В 1958 году компания General Motors успешно протестировала автомобиль, который ориентировался на провода, встроенные в дорожное покрытие.

В середине 1990-х годов большой толчок к развитию беспилотных автомобилей дал прорыв в области искусственного интеллекта, нейронных сетей и машинного обучения [3, 4, 5].

В 1986 году немецкий профессор Эрнст Дикманс разработал систему, которая позволяла автомобилю двигаться по трассе автономно, используя камеры и сенсоры для восприятия окружающей среды. Это исследование продолжилось в европейском государственном проекте EUREKA-«Прометей».

В 1993 году компания Bosch представила разработанные в рамках проекта «Прометей» навигационные системы и камеры, способные распознавать полосы движения.

Финальная демонстрация проекта «Прометей» состоялась на парижской трассе в 1994 году, где автомобиль профессора Дикманса проехал более 1000 км по трехполосному шоссе в условиях интенсивного движения со скоростью до 130 км/ч. Он автоматически пропускал более медленные автомобили в левом ряду и одновременно отслеживал до двенадцати других автомобилей.

В 1995 году команда проекта проехала 1758 км от Мюнхена до Дании и обратно со скоростью до 175 км/ч, продольное и боковое управление осуществлялось с помощью компьютерного зрения. Самый большой участок, который удалось проехать в режиме автопилота, составил 158 км.

В 2004 году прошли первые соревнования автомобилей-роботов (DARPA Grand Challenge), в которых приняли участие 15 команд. Беспилотным автомобилям необходимо было преодолеть около 230 км, за победу полагался приз 1 млн долларов. Победитель не был определен, так как ни один из 15 представленных автомобилей не преодолел маршрут [6].

Обществом инженеров автомобильной промышленности (SAE) была разработана классификация систем поддержки действий водителя, которой в настоящее время пользуется большинство государственных регуляторов, автопроизводителей и инвесторов.

Уровень 0 – «Без автоматизации».

Автомобилем полностью управляет человек. В случае аварийной ситуации могут использоваться системы предупреждения или помощи (система стабилизации, антиблокировочная система).

Уровень 1 – «Помощь водителю».

Автомобиль умеет держать скорость и дистанцию (адаптивный круиз-контроль) либо сам подруливать, чтобы не выехать за пределы полосы. Водитель контролирует все остальное.

Уровень 2 – «Частичная автоматизация».

Автомобиль может ехать по полосе, сам подруливает, сам держит дистанцию (продвинутые системы помощи водителю), но водитель обязан следить за дорогой. Система не реагирует на светофоры, пешеходов и др.

Уровень 3 – «Условная автоматизация».

Машина едет сама в определенных условиях (шоссе, хорошая разметка, хорошая погода). Водитель может убрать руки с руля. Система следит за дорогой вместо него. Водитель должен быть готов вмешаться, если машина столкнется с ситуацией, с которой не справится.

Уровень 4 – «Высокая автоматизация».

Машина может ездить полностью сама, но только в определенных условиях – например, в пределах города с хорошими навигационными

картами или по специально размеченным трассам. Если система не справляется, машина останавливается. Именно на этом уровне уже работают беспилотные такси.

Когда в 2016 году компания Uber официально запустила свою программу тестирования беспилотных такси, многие стали считать, что широкое распространение беспилотных автомобилей уже не за горами (рис. 2).

Во время демонстрации для журналистов в передней части салона находились два инженера один был готов взять управление, если автомобиль столкнется с ситуацией, с которой не сможет справиться, а другой следил за трехмерной картой автомобиля и делал заметки, как улучшить программное обеспечение автомобиля [10].



Рисунок 2 – Автомобили Uber выстроились в очередь, чтобы отвезти журналистов в поездку (Питсбург, 2016 г.)

Уровень 5 – «Полная автоматизация».

Полный автопилот, автомобиль едет сам в любых условиях. Система справляется со всеми возможными сценариями и полностью выполняет задачи управления ТС. На сегодняшний день такой уровень автономности технологически недостижим.

Переход с уровня 4 на уровень 5 на несколько порядков сложнее, чем переходы между другими уровнями. В настоящее время технология создания безопасных автономных транспортных средств разработана примерно на 80%. Оставшиеся 20% наиболее трудны, и для их преодоления могут потребоваться десятилетия.

Так, первые разработки беспилотных автомобилей, представляющие собой вершину развития систем помощи водителю, уже стали причиной множества дорожно-транспортных происшествий, в том числе со смертельным исходом (рис. 3.) [11].



Рисунок 3 – Автомобиль Tesla, находившийся под управлением системы автопилота, врезался в дорожное ограждение (Калифорния, март 2018 года)

В настоящее время единой платформы для производства беспилотных автомобилей не существует. Имеются несколько конкурирующих между собой концепций, но общие принципы работы всех беспилотных ТС примерно одинаковы.

Сенсоры (камеры, радары, лидары и др.) собирают информацию об окружающем мире и передают ее в блок системы управления, который планирует действия на основе этой информации, а также данных карт и локализации. Затем информация передается в блок управления автомобилем, который направляет его по заданной траектории [9].

В основе разработки автономного транспортного средства лежит сложная и многоуровневая архитектура программного обеспечения, которое позволяет автоматизированным системам вождения выполнять сложные задачи, такие как восприятие, планирование, принятие решений и приведение в действие.

Программное обеспечение основано на алгоритмах машинного обучения и нейронных сетях глубокого обучения, которые включают миллионы виртуальных нейронов, имитирующих человеческий мозг.

Нейронные сети не программируются алгоритмом «если произойдет X, то сделайте Y». Их обучают распознавать и классифицировать объекты на примерах миллионов видео и изображений из реальных условий вождения. Чем разнообразнее и репрезентативнее данные, тем лучше они распознают различные ситуации и реагируют на них (рис. 4.).

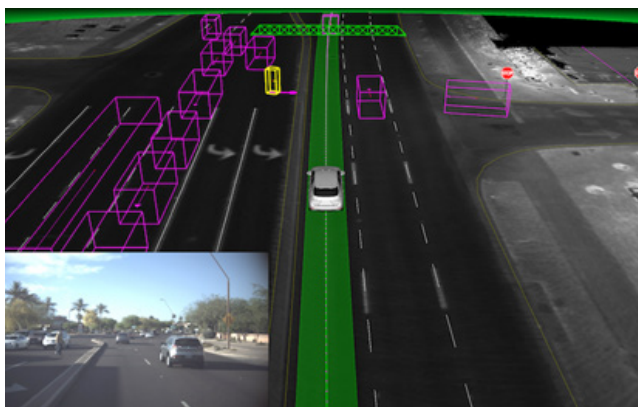


Рисунок 4 – Интерпретация окружающей среды автономным транспортным средством

Любой может купить несколько камер и лидаров, установить их на машину и назвать ее беспилотной. Но научить беспилотный автомобиль вести себя как водитель-человек или, что еще важнее, ездить лучше человека – задача на грани возможного в области исследований искусственного интеллекта.

Однако это только часть проблемы.

Массовое внедрение беспилотных автомобилей невозможно без дорожной инфраструктуры нового поколения, в основе которой лежит единая кооперативная интеллектуальная транспортная система для взаимодействия транспортных средств с любым объектом на основе высокоскоростных каналов связи.

Принцип работы заключается в следующем: транспортные средства не только получают информацию о пробках, ДТП или ремонтных работах на дороге, автомобили автоматически генерируют сообщения о возникающих ситуациях (предупреждение о препятствии, скользкой дороге и т.д.).

Эта информация транслируется другим транспортным средствам и дорожным службам, что позволяет беспилотному автомобилю справляться с критическими ситуациями, с которыми он не смог бы справиться в одиночку.

В связи с тем, что в настоящее время дорожная сеть страдает от роста плотности транспортных средств, еще предстоит найти оптимальный баланс между тремя ограничениями: транспортная ситуация, безопасность движения и энергопотребление. В этом контексте дорожная инфраструктура нового поколения будет иметь решающее значение для эффективного внедрения автоматизированных транспортных средств.

Кроме того, еще более актуальными станут проблемы, связанные с кибербезопасностью, от создания помех связи до получения доступа к программному обеспечению автомобиля, что потребует внедрения более сложных стратегий и протоколов безопасности [12].

Правовой статус беспилотных автомобилей до сих пор не определен.

Использование беспилотных транспортных средств потребует переосмысления и корректировки правовой базы, регулирующей правоотношения в сфере транспорта. Также потребуются определиться с вопросом о юридической ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием таких автомобилей [17].

Еще одной не менее значимой проблемой является загрязнение воздуха транспортными средствами. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно 4,2 млн смертельных случаев в мире связаны с загрязнением воздуха, и определенная доля этого загрязнения приходится на транспортный сектор.

По данным британской неправительственной организации Environmental Protection UK, около

22% от общего объема выбросов диоксида углерода (CO₂) в атмосферу приходится на транспортные средства.

Все чаще решения по снижению углеродного следа ТС сводятся к гибридным, водородным или электрическим технологиям.

Представляется, что беспилотные автомобили будущего будут электрическими. Но утверждать, что электрические технологии являются решением проблемы, нельзя.

Очевидно, что с развитием аккумуляторных технологий в ближайшем будущем емкость и эффективность аккумуляторных батарей, а также их сверхбыстрая зарядка будут значительно улучшены.

Но необходимо отметить, что потребление электроэнергии автомобилем, управляемым водителем, составляет приблизительно 2 ватта, в то время как энергопотребление радаров, датчиков и других встроенных функций, необходимых для беспилотных автомобилей, составит более 200 ватт. Таким образом, с точки зрения энергопотребления беспилотный автомобиль менее эффективен, чем человек [13].

В 2023 году в мире доля продаж новых электромобилей превысила 11% и продолжает увеличиваться. Отсюда возникает вопрос о методе выработки электроэнергии, необходимой для зарядки, так как это напрямую влияет на загрязнение окружающей среды.

Так, например, в Австралии (г. Квинсленд) небольшой электромобиль (Renault Zoe) может загрязнять окружающую среду больше, чем полноприводный дизельный автомобиль (рис. 5.) [14].

В России на долю «чистой» электроэнергии (гидроэнергия, атомная, ветровая, солнечная) приходится 35% вырабатываемой электроэнергии, тем не менее электроэнергетическая отрасль оказывает самое негативное влияние на атмосферный воздух по количеству выбросов (рис. 6.), но в настоящее время альтернативы получения электричества, необходимого для зарядки электромобилей, не существует. Солнечные, ветряные и другие «чистые» источники энергии пока не дают требуемой мощности, и вряд ли ситуация кардинально изменится в ближайшее время [15].

К сожалению, загрязнение воздуха в процессе получения электроэнергии для эксплуатации электромобилей является только вершиной айсберга. Не меньше вреда несет само производство экологически «чистых» электромобилей. Производство электромобилей конструктивно практически ничем не отличается от производства автомобилей с двигателем внутреннего сгорания (далее – ДВС). Для снижения веса сталь стараются заменить алюминием, вместо бензобака – литий-ионная батарея, вместо ДВС – электродвигатель.

Используемый в производстве батарей литий является чрезвычайно токсичным щелочным металлом. В местах, где добывают литий, природа

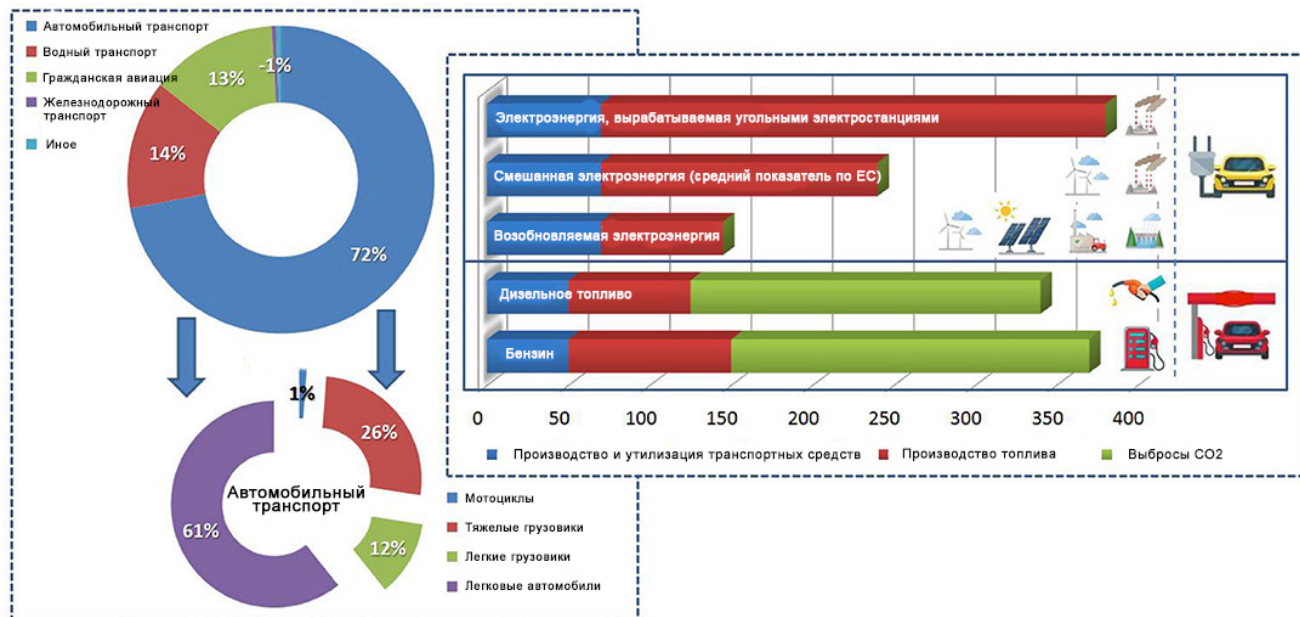


Рисунок 5 – Выбросы CO₂ различными видами транспорта. Распределение выбросов по видам транспорта (2016 г.) (слева); диапазон выбросов CO₂ за весь жизненный цикл для различных типов транспортных средств и видов топлива (справа)

Доли отраслей промышленности в загрязнении воздуха России



Рисунок 6. Доли отраслей промышленности в загрязнении воздуха в России

погублена окончательно, кроме того, не решена проблема переработки и утилизации использованных литиевых батарей, которые производились обществом последние 10 лет. Алюминий является дешевым металлом. Но при его производстве затрачивается огромное количество электроэнергии.

Увеличение потребления лития и алюминия, как и отходов этих производств, уже в ближайшее время начнет серьезно влиять на экологию,

возможно, гораздо больше, чем выхлопные газы автомобиля с ДВС.

Утверждать, что электромобили, а также беспилотные автомобили на их базе в обозримом будущем заменят классические транспортные средства, нельзя. В ряде регионов эксплуатация электромобилей сопряжена с такими сложностями, что становится невозможной [16].

Тем не менее разработка автономных транспортных средств будет продолжаться. Если вышеуказанные проблемы удастся решить, массовое внедрение автономных транспортных средств может спасти сотни тысяч жизней каждый год, одновременно обеспечивая другие экологические и экономические выгоды.

В настоящее время наиболее существенный прогресс в области автономных транспортных систем наблюдается в сегментах автономных такси и тяжелых транспортных средств. Несмотря на то, что некоторые специалисты отрасли оптимистично заявляют о скором создании автономных автомобилей с уровнем 5, большинство экспертов прогнозируют, что это может занять десятилетия, более осторожные специалисты сомневаются, что столь сложная система вообще возможна или будет экономически оправдана.

Реалистичный сценарий развития автономных транспортных средств – постепенное расширение зон и условий работы систем уровня 4, то есть с фиксированными маршрутами, выделенными полосами и ограниченной географией.

Таким образом, развитие беспилотного транспорта – это не революционный, а, скорее, эволюционный процесс, растянутый на десятилетия и сравнимый по масштабу и долгосрочности последствий с процессом массовой автомобилизации населения в начале XX века [18, 19, 20, 21].

Список источников

1. URL: <https://www.who.int/publications/item/9789240086517> (дата обращения: 15.02.2026).
2. NHTSA (2008). National Motor Vehicle Crash Causation Survey. Report to congress, DOT HS 811 059.
3. NHTSA (2015). Critical Reasons for Crashes Investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. Report, Traffic Safety Facts. Crash & Stats, DOT HS 812 115. US Department of Transportation.
4. URL: <https://www.autonews.ru/news/683084189a7947636f99ac46?from=copy> (дата обращения: 15.02.2026).
5. URL: <https://auto.mail.ru/article/70794-kak-poyavilis-bespilotnyie-avto-interesnaya-istori/> (дата обращения: 15.02.2026).
6. URL: <https://habr.com/ru/articles/393237/> (дата обращения: 15.02.2026).
7. URL: https://пуни.рф/DARPA_Grand_Challenge (дата обращения: 15.02.2026).
8. Benson A.J., Tefft B.C., Svancara A.M. et al. Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems (Research Brief). Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety. 2018.
9. eIMPACT project (2008). Final Report and Integration of Results and Perspectives for Market Introduction of Ivss. Deliverable D10 (incl. D9). eIMPACT (Assessing the Impacts of Intelligent Vehicle Safety Systems) Socio-economic Impact Assessment of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS) in Europe.
10. URL: https://auto.ru/mag/article/selfdrivingsetup/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%2F (дата обращения: 15.02.2026).
11. URL: <https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-3788870/Uber-gives-riders-preview-driverless-future>.

[html?utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera](https://auto.ru/mag/article/selfdrivingsetup/?utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera) (дата обращения: 15.02.2026).

12. URL: <https://theconversation.com/we-were-told-wed-be-riding-in-self-driving-cars-by-now-what-happened-to-the-promised-revolution-201088> (дата обращения: 15.02.2026).

13. URL: <https://spectrum.ieee.org/transportation/self-driving/accelerating-autonomous-vehicle-technology> (дата обращения: 15.02.2026).

14. Baxter J.A., Merced D.A., Costinett D.J. et al. Review of electrical architectures and power requirements for automated vehicles in 2018 IEEE Transportation Electrification Conference and Expo (ITEC) (Long Beach, CA: US Department of Energy (DOE). 2018.

15. URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics> (дата обращения: 15.02.2026).

16. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/green/66f3d81c9a794702b5e6bbea?from=copy> (дата обращения: 15.02.2026).

17. URL: <https://www.iphones.ru/iNotes/pochemu-elektromobili-na-samom-dele-gryaznee-obychnyh-01-03-2020> (дата обращения: 15.02.2026).

18. URL: https://www.nbpublish.com/library_read_article.php?id=69837 (дата обращения: 15.02.2026).

19. Расторгуев В.Л. История дорожно-транспортных происшествий в разрезе развития автомобилизации // Правоохранительные органы: теория и практика. 2024. № 2. С. 93–100.

20. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Становление и развитие международного нормативно-правового регулирования дорожного движения (анализ основных международных договоров XX века) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 62–66. EDN GZAREP.

21. Клиновштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1992. 207 с. EDN UZWTWS.

References

1. URL: <https://www.who.int/publications/item/9789240086517> (date of access: 15.02.2026).
2. NHTSA (2008). National Motor Vehicle Crash Causation Survey. Report to congress, DOT HS 811 059.
3. NHTSA (2015). Critical Reasons for Crashes Investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. Report, Traffic Safety Facts. Crash & Stats, DOT HS 812 115. US Department of Transportation.
4. URL: <https://www.autonews.ru/news/683084189a7947636f99ac46?from=copy> (date of access: 15.02.2026).
5. URL: <https://auto.mail.ru/article/70794-kak-poyavilis-bespilotnyie-avto-interesnaya-istori/> (date of access: 15.02.2026).
6. URL: <https://habr.com/ru/articles/393237/> (date of access: 15.02.2026).
7. URL: https://пуни.рф/DARPA_Grand_Challenge (date of access: 15.02.2026).
8. Benson A.J., Tefft B.C., Svancara A.M. et al. Potential Reductions in Crashes, Injuries, and Deaths from Large-Scale Deployment of Advanced Driver Assistance Systems (Research Brief). Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety. 2018.
9. eIMPACT project (2008). Final Report and Integration of Results and Perspectives for Market Introduction of Ivss. Deliverable D10 (incl. D9). eIMPACT (Assessing the Impacts of Intelligent Vehicle Safety Systems) Socio-economic Impact Assessment of Stand-alone and Co-operative Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS) in Europe.
10. URL: https://auto.ru/mag/article/selfdrivingsetup/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%2F (date of access: 15.02.2026).
11. URL: <https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-3788870/Uber-gives-riders-preview-driverless-future>.

html?utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera (date of access: 15.02.2026).

12. URL: <https://theconversation.com/we-were-told-wed-be-riding-in-self-driving-cars-by-now-what-happened-to-the-promised-revolution-201088> (дата обращения: 15.02.2026).

13. URL: <https://spectrum.ieee.org/transportation/self-driving/accelerating-autonomous-vehicle-technology> (date of access: 15.02.2026).

14. Baxter J.A., Merced D.A., Costinett D.J. et al. Review of electrical architectures and power requirements for automated vehicles in 2018 IEEE Transportation Electrification Conference and Expo (ITEC) (Long Beach, CA: US Department of Energy (DOE). 2018.

15. URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics> (date of access: 15.02.2026).

16. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/green/66f3d81c9a794702b5e6bbea?from=copy> (date of access: 15.02.2026).

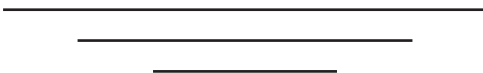
17. URL: <https://www.iphones.ru/iNotes/pochemu-elektromobili-na-samom-dele-gryaznee-obychnyh-01-03-2020> (date of access: 15.02.2026).

18. URL: https://www.nbpublish.com/library_read_article.php?id=69837 (date of access: 15.02.2026).

19. Rastorguev V.L. History of road traffic accidents in the context of the development of motorization // Law enforcement agencies: theory and practice. 2024. № 2. P. 93–100.

20. Gordeeva A.D., Iasnikova V.A. Formation and development of international legal regulation of road traffic (analysis of the main international treaties of the xx century) // Road Safety. 2023. № 1. P. 62–66. EDN GZAREP.

21. Klinkstein G.I., Afanasyev M.B. Organization of road traffic. 3rd ed., revised and enlarged. M.: Transport, 1992. 207 p.



Информация об авторе

В.Л. Расторгуев – старший научный сотрудник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

V.L. Rastorguev – senior researcher of the Department for Support of Scientific, Editorial and Publishing Activities of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 17.02.2026; одобрена после рецензирования 16.03.2026; принята к публикации 23.03.2026. The article was submitted 17.02.2026; approved after reviewing 16.03.2026; accepted for publication 23.03.2026.

РОЛЬ ЗАРУБЕЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ФОРМИРОВАНИИ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА И ОБЕСПЕЧЕНИИ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Вера Андреевна Ясникова

Научный центр БДД МВД России

viasnikova@mvd.ru

Аннотация. В статье проанализирована деятельность зарубежных организаций, направленных на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма и совершенствование подготовки водителей транспортных средств. Рассматриваются основные механизмы реализации профилактических и образовательных программ в сфере безопасности дорожного движения. На основе анализа их целей, задач и форм работы выявляются ключевые организационные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, дорожно-транспортная аварийность, детский дорожно-транспортный травматизм

Для цитирования: Ясникова В.А. Роль зарубежных организаций в формировании ключевых направлений профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и обеспечении качества подготовки водителей транспортных средств // Современная наука. 2026. № 1. С. 30–34.

Original article

THE ROLE OF FOREIGN ORGANIZATIONS IN FORMING KEY AREAS OF CHILD ROAD INJURY PREVENTION AND ENSURE QUALITY DRIVER TRAINING

Vera A. Iasnikova

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

viasnikova@mvd.ru

Abstract. The article analyzes the causes of the increase in accidents involving underage motor vehicle drivers, including pit bike drivers. The key determinants of the problem are identified: gaps in legal regulation, psychological and age-related characteristics of adolescents, and the need to improve preventive measures. Statistical data for 2024-2025 are provided. A systematic approach to solving the problem has been proposed, which includes improving administrative legislation (clarifying the status of pit bikes, requirements for management, and penalties for violating operating rules, as well as regulating the responsibility of parents), as well as optimizing preventive measures based on the age characteristics of minors.

Keywords: road safety, road traffic accidents, road traffic accidents, child road traffic injuries

For citation: Iasnikova V.A The role of foreign organizations in forming key areas of child road injury prevention and ensure quality driver training // Modern Science. 2026. № 1. P. 30–34.

Тематика безопасности дорожного движения прочно заняла место как в глобальной повестке дня, так и в перечне приоритетов национального развития стран мира [1], а ее обеспечение является одним из основополагающих направлений развития государственной политики, в том числе в Российской Федерации.

Указом Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 года № 841 утверждена Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года [2].

В основу новой Стратегии заложен безопасный системный подход, согласно которому участник дорожного движения признается центральным и одновременно самым уязвимым звеном системы, склонным к ошибкам.

Реализация Стратегии с учетом определенной цели и приоритетов предполагает выработку но-

вых и повышение эффективности существующих мер, в том числе за счет активного внедрения современных технологий и цифровизации, в рамках решения задач, направленных на повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, повышение безопасности участников дорожного движения, транспортных средств и услуг в сфере транспорта, дорожной инфраструктуры и повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

Повышение безопасности участников дорожного движения должно быть реализовано, в числе прочего, через комплексные подходы к мероприятиям по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также совершенствование профессиональной подготовки водителей транспортных средств.

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма и повышения качества подготовки

водителей сохраняет устойчивую актуальность в международной повестке безопасности дорожного движения и остается одним из направлений деятельности для целого ряда международных и зарубежных организаций [3].

Целью настоящего исследования является анализ некоторых зарубежных организаций, чья деятельность связана с профилактикой детского травматизма на дорогах и подготовкой водителей транспортных средств.

Австрийский совет по безопасности дорожного движения (Austrian Road Safety Board) – независимая некоммерческая ассоциация, специализирующаяся на комплексной профилактике, в том числе дорожно-транспортных происшествий, и повышении уровня безопасности населения [4].

К основным задачам организации относятся профилактика несчастных случаев не только в транспортной сфере, но также в быту, спорте, досуге и в области защиты имущества, разработка методологических подходов в транспортной психологии, включая обучение, оценку человеческого фактора и формирование безопасного поведения участников дорожного движения, реализация образовательных инициатив и создание учебных программ для детских садов, школ и других образовательных учреждений, участие в европейских исследовательских проектах и экспертных группах.

Одной из ключевых задач Австрийского совета по безопасности дорожного движения является изучение влияния человеческого фактора на ДТП. Организация исследует модели поведения водителей, пешеходов и велосипедистов, выявляет психологические причины аварийности и разрабатывает образовательные методики, применяемые в школах, центрах подготовки водителей и при проведении социальных кампаний.

Особое внимание уделяется работе с детьми. Австрийский совет по безопасности дорожного движения занимается разработкой материалов, основанных на принципах детской психологии и педагогики, включая программы «HELMI» для младших школьников и «Risi & Ko» для детей 10–14 лет.

Ежегодно разрабатываются и внедряются обучающие материалы для школ, включая упражнения по дорожному воспитанию, интерактивные задания и мультимедийные ресурсы. Персонажи образовательных проектов (HELMI, Risi & Ko) способствуют формированию безопасного поведения детей на дорогах.

Кроме того, организуются широкие общественные кампании, направленные на повышение осведомленности о рисках ДТП, важности использования ремней безопасности, шлемов, систем детской защиты и других мер безопасности.

Фламандский фонд знаний о дорожном движении (Flemish Foundation For Traffic Knowledge) – общественная организация, осуществляющая деятельность в области повышения компетентности, информированности и культуры безопасного уча-

стия в дорожном движении во Фландрии (Бельгия). Организация обладает межсекторальным уровнем, объединяя специалистов различных профилей для разработки программ обучения, просвещения и коммуникации, направленных на снижение дорожно-транспортного травматизма и развитие устойчивой мобильности [5].

К ключевым задачам организации относятся развитие образовательных программ для всех возрастных групп (от детского до пожилого возраста), формирование знаний, навыков и мотивации, необходимых для безопасного участия в дорожном движении, проведение информационных и просветительских кампаний, направленных на корректировку поведенческих установок участников дорожного движения, продвижение устойчивой мобильности как условия обеспечения безопасности, методическая и научная работа, включая систематическую оценку и корректировку реализуемых проектов, межведомственное и межорганизационное сотрудничество, включая участие в работе Фламандского форума безопасности дорожного движения, внедрение инноваций, учитывающих технологические и социальные изменения.

Деятельность Фламандского фонда знаний о дорожном движении охватывает широкий спектр инициатив, направленных на повышение безопасности на дорогах и модернизацию подходов к мобильности.

Организация реализует многоуровневую систему обучения, включающую программы для школ «Великий экзамен по правилам дорожного движения», «Умные мобильные школы», «Водительские удостоверения в школе», модули подготовки молодых водителей («На дороге»), курсы повышения компетенций для пожилых участников дорожного движения («Mobiplus»), ежегодную «Великую дорожную викторину» для взрослых участников дорожного движения.

Фламандский фонд знаний о дорожном движении обеспечивает подготовку специалистов, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения и мобильности, проводит ежегодно Фламандский конгресс по безопасности дорожного движения, специализированные полицейские и тематические конгрессы, внедряет программы Академии мобильности по правовым и инфраструктурным аспектам дорожной системы.

Организация активно продвигает велосипедное движение как безопасную и экологичную форму передвижения, реализуя программы по обучению детей езде на велосипеде, инициативы по обустройству школьных улиц и зон 30 км/ч вблизи образовательных учреждений, мероприятия в рамках «Недель дорожного движения».

Центр транспортных исследований Чехии (Transport Research Centre) – единственный государственный научно-исследовательский институт в Чехии, выполняющий исследования и разработки по всем видам транспорта на уровне страны, а

также предоставляющий экспертные и консультационные услуги для государственных и частных организаций [6].

Основная цель организации заключается в обеспечении научной поддержки и развития транспортной системы Чешской Республики, включая повышение безопасности, эффективности, устойчивости и технологической инновационности транспортных процессов.

Центр осуществляет комплексную научно-исследовательскую деятельность, направленную на повышение безопасности дорожного движения и развитие транспортных систем и включающую исследования в области поведения участников дорожного движения, транспортной психологии и социологии, методик обучения и образовательных программ, а также изучение конструктивных и эксплуатационных аспектов транспортной инфраструктуры, ее ремонта, реконструкции и геотехнической диагностики.

В учебно-воспитательной сфере институт реализует аккредитованные образовательные программы для школьников, студентов и специалистов, сотрудничает с детскими образовательными учреждениями, школами и университетами с целью повышения транспортной грамотности и регулярно организует профессиональные конференции для обмена результатами исследований и практического опыта.

Особое внимание уделяется развитию образовательных программ для детей и подростков, а также профессиональных курсов для специалистов в области транспорта.

Европейская ассоциация автошкол (European Driving Schools Association) – профессиональное объединение, представляющее интересы национальных ассоциаций автошкол из 27 стран. Организация взаимодействует с европейскими учреждениями, органами власти и международными организациями по вопросам подготовки водителей транспортных средств, обучения инструкторов, повышения их квалификации и совершенствования образовательных программ в сфере дорожной безопасности [7].

Основные цели и задачи организации включают унификацию стандартов подготовки инструкторов по вождению и преподавателей, включая разработку единых требований к обучению и экзаменам, унификацию учебных программ подготовки водителей всех категорий, а также программ повышения квалификации действующих водителей.

Задачи также включают повышение качества экзаменационных процедур, стандартизацию экзаменационных организаций и требований к экзаменаторам, продвижение инициатив в области безопасности дорожного движения, обучение навыкам и знаниям, необходимые для безопасного поведения на дороге.

Европейская ассоциация автошкол реализует комплекс междисциплинарных мероприятий, на-

правленных на повышение уровня безопасности дорожного движения в странах Европы. Ассоциация подчеркивает необходимость включения в обязательную образовательную программу как теоретических, так и практических модулей по основным факторам риска смертности и травматизма на дорогах, к которым относятся: нарушения скоростного режима, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, управление ТС в состоянии опьянения, не использование пассивных средств безопасности дорожного движения, с отвлечением внимания водителей, а также продвигает необходимость их проведения в очной форме под руководством сертифицированных инструкторов.

В рамках кадровой политики Европейская ассоциация автошкол продвигает унификацию стандартов начальной подготовки инструкторов на уровне Европейского союза и внедрение обязательных программ периодического повышения квалификации.

Европейская ассоциация автошкол также инициирует адаптацию экзаменационных требований с учетом трансформации парка обучающихся ТС, предлагая заменить требование о полном повторном практическом экзамене при переходе с автоматической на механическую коробку передач на регламентированный семичасовой обучающий модуль.

Греческий научно-исследовательский и образовательный институт безопасности дорожного движения, предотвращения и сокращения дорожно-транспортных происшествий «Панос Милонас» (Hellenic Research And Educational Institute «Panos Mylonas» For Road Safety And Prevention And Reduction of Traffic Accidents) – некоммерческая организация, созданная с целью поддержания и продвижения учебных, исследовательских, информационных и образовательных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, предотвращение и снижение количества ДТП [8].

Деятельность Института структурирована по нескольким направлениям, одним из которых является изучение поведения водителей транспортных средств (обучение и систематическое информирование с целью улучшения поведения водителей ТС, обеспечение правопорядка и защита уязвимых участников дорожного движения – пешеходов, инвалидов и велосипедистов, исследовательская и оценочная деятельность).

С августа 2010 года организация реализует комплексную программу по безопасности дорожного движения и обучению правилам дорожного движения под названием «AVENUE» [9] (Действия для уязвимых участников дорожного движения, начинающих водителей в Европе по безопасности дорожного движения). Разработанная при поддержке 9 европейских организаций, программа основана на Референтных центрах по безопасности дорож-

ного движения (KAOA - NESTs), которые стремятся снизить количество дорожно-транспортных происшествий посредством сочетания теоретических и практических тренингов, повышения осведомленности и проведения кампаний, а также обмена информацией и взаимодействия с общественностью.

Благодаря взаимодействию с центрами участники дорожного движения изучают правила безопасности дорожного движения и принципы безопасного поведения на дорогах.

На данный момент в Греции организация RSI «Панос Милонас» создала 3 таких образовательных центра: Национальный центр безопасности дорожного движения в Афинах, Местный центр, расположенный в Музее науки и Технологическом университете в Патрасе, мобильный пункт обеспечения безопасности дорожного движения. Все центры NEST, находясь в центре взаимодействия с органами безопасности дорожного движения, внедряют практики и инновационные подходы, применяемые во всем мире.

Международная ассоциация безопасности дорожного движения (International Road Safety Association E.V.) – ассоциация европейских транспортных компаний и организаций, основным направлением деятельности которых является подготовка водителей транспортных средств [10].

Деятельность организации в области обеспечения безопасности дорожного движения реализуется посредством обучения вождению по всем категориям транспортных средств, обучения и повышения квалификации инструкторов по вождению, содействия обучению правилам дорожного движения в детских садах и школах, а также распространения научного исследовательского опыта с целью дальнейшей профессионализации образования и обучения в области дорожного движения, проведения тематических конгрессов и семинаров [11].

Международная ассоциация безопасности дорожного движения публикует отчеты о развитии автошкол (комплексная презентация об автошколах с наиболее важными и актуальными данными, обновляемыми каждые 2 года), Индекс автошколы (данные, полученные по итогам проводимых опросов владельцев автошкол), Региональный отчет (информация об автошколах на уровне конкретной страны) [12].

В последнем отчете о развитии автошкол за 2023 год описывается 15-я поправка к Постановлению о водительских удостоверениях, которая вступила в силу 1 июня 2022 года [13]. В соответствии с поправкой тестовые ТС классов B, C и D обязаны оснащаться системами помощи водителю (DAS/VAS), которые при конкретных условиях способны активно и непрерывно выполнять управление транспортным средством как в продольном, так и в поперечном направлениях (адаптивный круиз-контроль, системы предупреждения о выезде из полосы и аналогичные средства, обеспечивающие частичную автоматизацию управления).

В отчете подчеркивается, что данное требование не ограничивается технической установкой оборудования, но также предполагает соответствующую адаптацию образовательного процесса и процедур проведения экзамена. В частности, организации, осуществляющие обучение и проведение практических экзаменов, обязаны обеспечить, чтобы кандидаты и инструкторы имели представление о функционировании, возможностях и ограничениях DAS/VAS.

В отчете указан минимальный объем практической подготовки для категории B, который составляет не менее десяти учебных часов продолжительностью по 45 минут каждая и дополнительный 15-минутный тестовый заезд, в ходе которого кандидат должен продемонстрировать способность управлять транспортным средством.

Проведенный анализ деятельности зарубежных организаций показывает, что, несмотря на различие их статуса, масштаба и конкретных направлений деятельности, все они ориентированы на решение одной стратегической задачи – повышение уровня безопасности дорожного движения. В центре их внимания находятся либо профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, либо совершенствование системы подготовки водителей ТС, либо объединение этих направлений в единую модель предупреждения аварийности.

Согласимся с мнением Кондратьева В.Д., что на основе изучения опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения в странах с самыми низкими уровнями смертности на дороге (например, Нидерланды, Швеция, Великобритания) важно создать потенциал системного управления безопасностью [14].

Изученные организации демонстрируют, что наиболее результативными являются те подходы, которые сочетают обучение, профилактику, информационную поддержку и практическую работу с различными возрастными и профессиональными группами.

Особую значимость имеют программы, ориентированные на детей, поскольку именно раннее формирование навыков безопасного поведения создает основу для последующего ответственного участия в дорожном движении. В то же время деятельность ассоциаций автошкол и иных профессиональных объединений подчеркивает необходимость системной и качественной подготовки водителей как одного из ключевых условий снижения аварийности.

Список источников

1. Черников М.Ю. О соответствии государственной политики Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения приоритетам, провозглашенным на международном уровне // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 6–10.
2. Указ Президента РФ от 14.11.2025 № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на пери-

од до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.02.2026).

3. Гордеева А.Д., Ясникова В.А. Деятельность международных и зарубежных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения: информационный обзор. Том 2. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2025.

4. URL: <https://www.kfv.at/> (дата обращения: 05.02.2026).

5. URL: <https://www.awsr.be/> (дата обращения: 05.02.2026).

6. URL: <https://www.cdv.cz/en/> (дата обращения: 10.02.2026).

7. URL: <https://www.efa-eu.com/> (дата обращения: 10.02.2026).

8. URL: <https://www.ioas.gr/EN/> (дата обращения: 12.02.2026).

9. URL: https://www.ioas.gr/EN/educational_programs/ (дата обращения: 17.02.2026).

10. URL: <http://www.moving-roadsafety.com/> (дата обращения: 02.07.2025).

11. URL: <https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2021/04/Image-Presentation-2021.pdf> (дата обращения: 17.02.2026).

12. URL: <https://www.moving-roadsafety.com/en/publications/> (дата обращения: 17.02.2026).

13. URL: <https://www.cieca.eu/sites/default/files/public-pages/News/Industry%20Report%202023.pdf> (дата обращения: 17.02.2026).

14. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (управление) // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 6–11.

References

1. Chernikov M.Yu. On the compliance of the state policy of the Russian Federation in the field of road safety

with the priorities declared at the international level // Road Safety. 2024. № 2. P. 6–10.

2. Decree of the President of the Russian Federation dated 14.11.2025. № 841 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation through 2030 and through 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.02.2026).

3. Gordeeva A.D., Iasnikova V.A. «The Activities of International and Foreign Organizations in the Field of Road Safety: An Information Review» Vol. 2. Moscow: Federal State Institution «Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia» 2025.

4. URL: <https://www.kfv.at/> (date of access: 05.02.2026).

5. URL: <https://www.awsr.be/> (date of access: 05.03.2026).

6. URL: <https://www.cdv.cz/en/> (date of access: 10.02.2026).

7. URL: <https://www.efa-eu.com/> (date of access: 10.02.2026).

8. URL: <https://www.ioas.gr/EN/> (date of access: 12.02.2026).

9. URL: https://www.ioas.gr/EN/educational_programs/ (date of access: 17.02.2026).

10. URL: <http://www.moving-roadsafety.com/> (date of access: 02.07.2025).

11. URL: <https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2021/04/Image-Presentation-2021.pdf> (date of access: 17.02.2026).

12. URL: <https://www.moving-roadsafety.com/en/publications/> (date of access: 17.02.2026).

13. URL: <https://www.cieca.eu/sites/default/files/public-pages/News/Industry%20Report%202023.pdf> (date of access: 17.02.2026).

14. Kondratyev V.D. Ensuring road safety. Theory issues (control) // Road Safety. 2023. № 3. P. 6–11.

Информация об авторе

В.А. Ясникова – старший научный сотрудник отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

V.A. Iasnikova – Senior Researcher of the Department for Support of Scientific, Editorial and Publishing Activities of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 18.02.2026; одобрена после рецензирования 18.03.2026; принята к публикации 24.03.2026. The article was submitted 18.02.2026; approved after reviewing 18.03.2026; accepted for publication 24.03.2026.

ОБУЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СРЕДСТВО ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Мария Анатольевна Эпова

Отделение Госавтоинспекции ОМВД России «Тымовский»

mepova@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются актуальность и практическая значимость включения обучения правилам дорожного движения в перечень обязательных учебных дисциплин. Проведен анализ федеральных государственных образовательных программ общего образования на предмет выявления «пробелов» организационного процесса по изучению правил дорожного движения, непосредственно влияющих на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Сформулированы предложения по повышению безопасности дорожного движения, способствующие снижению детского дорожно-транспортного травматизма с учетом долгосрочной перспективы.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, детский дорожно-транспортный травматизм, система образования

Для цитирования: Эпова М.А. Обучение безопасности дорожного движения как средство профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Современная наука. 2026. № 1. С. 35–38.

Original article

ROAD SAFETY EDUCATION AS A MEANS OF PREVENTING CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES

Maria A. Epova

Traffic Police Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia «Tymovskoye»

mepova@mvd.ru

Abstract. The article examines the relevance and practical significance of including traffic rules training in the list of compulsory academic disciplines. The analysis of federal state educational programs of general education is carried out to identify «gaps» in the organizational process of studying traffic rules that directly affect the prevention of child road traffic injuries. Proposals have been formulated to improve road safety and reduce child road traffic injuries with a long-term perspective.

Keywords: road safety, traffic accident, child road traffic injuries, education system

For citation: Epova M.A. Road safety education as a means of preventing child road traffic injuries // Modern Science. 2026. № 1. P. 35–38.

Повышение безопасности дорожного движения (далее – БДД) является важной составляющей обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития государства в рамках достижения национальных целей развития, таких как сохранение населения, укрепление здоровья и повышение благополучия людей, а также комфортная и безопасная среда для жизни.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) продолжают оставаться одной из ведущих внешних причин смерти детей и лиц трудоспособного возраста, а также входят в число основных причин, препятствующих росту ожидаемой продолжительности жизни [1].

За 2025 год в России зарегистрировано 17 627 ДТП, в которых пострадали дети в возрасте до 16 лет, 550 человек погибли, 19 367 детей получили ранения различной степени тяжести. В сравнении с 2024 годом тенденция к снижению детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ), несомненно, ощутима: зарегистрировано 18 038 ДТП, из которых 562 с летальным исходом, пострадали 19 736 детей [2]. Такая статистика требует радикальных мер по повышению БДД.

Под ДДТТ понимается совокупность всех ДТП за определенный промежуток времени, в которых

получили телесные повреждения различной тяжести лица в возрасте до 16 лет.

Конституцией Российской Федерации дети провозглашены важнейшим приоритетом государственной политики. Соответственно, государство взяло на себя обязательство создавать условия, способствующие их всестороннему духовному, нравственному, интеллектуальному и физическому развитию [3].

На фоне продолжительного времени следует отметить положительную динамику программно-целевого подхода государственной политики к обеспечению БДД, а также профилактике ДДТТ.

Стратегическое планирование долгосрочной перспективы по повышению БДД в целях достижения прогнозных значений по снижению уровня смертности в результате ДТП является основой для формирования и реализации государственной политики в области обеспечения БДД.

Вместе с тем, несмотря на эффективность реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни», движение на дорогах остается небезопасным [4]. Это происходит на фоне возрастающей мобильности населения.

Характеризующим фактором достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» является снижение смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года [4].

К одной из основных групп риска среди участников дорожного движения относятся дети, начинающие водители, лица старшего возраста. У подрастающего поколения не сформированы твердые практические навыки поведения на дорогах и, как следствие, юные участники дорожного движения не умеют ориентироваться в сложной дорожной обстановке.

Согласно статистическим данным за 9 месяцев 2025 года, большинство (82,7 %, или 11605) ДТП с участием детей по-прежнему происходит по причине нарушения правил дорожного движения (далее – ПДД) водителями.

В этих происшествиях погиб 391 (92%) и ранен 12 991 (84,2%) ребенок. Распределение показателей аварийности в структуре ДДТТ показывает, что наиболее часто в течение 9 месяцев 2025 года пострадавшие дети участвовали в ДТП в качестве пассажиров транспортных средств и пешеходов. Следует отметить, что наибольшая доля погибших детей приходится на детей-пассажиров (57,2%), а наименьшая – на детей-велосипедистов (6,4%) [5].

Профилактика ДТП с участием детей и подростков – это целенаправленная деятельность по своевременному выявлению, предупреждению, устранению и ликвидации причин и условий, способствующих ДТП с участием детей и подростков, которая является одним из важнейших направлений обеспечения безопасности детей на дорогах.

Основным методом профилактики ДДТТ является пропаганда безопасности дорожного движения, представляющая собой деятельность субъектов пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и нормативно-правовых актов, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Субъектами пропаганды являются подразделения Госавтоинспекции, средства массовой информации, образовательные учреждения. Профилактическая деятельность заключается в комплексных мероприятиях, осуществляемых сотрудниками Госавтоинспекции совместно с органами управления образования, педагогами, органами здравоохранения, органами профилактики правонарушений несовершеннолетних.

Большую часть профилактической работы, направленную на снижение ДДТТ, осуществляют правоохранительные органы МВД России. Но особая роль в осуществлении данного процесса отведена системе образования.

Обучение ПДД должно занимать самое прочное место в дошкольных, общеобразовательных учреждениях и организациях дополнительного образования детей.

Изучая ПДД, отрабатывая изученное на практике, дети и подростки непременно должны осознавать важность соблюдения правил дорожной безопасности.

Они должны твердо усвоить, что соблюдение ПДД – необходимое условие сохранения как их жизни и здоровья, так и окружающих людей.

Тема обучения ПДД актуальна в системе образования, так как формирование безопасного поведения и навыков дорожного движения – приоритетная задача, способствующая снижению аварийности и развитию гражданской ответственности с раннего возраста.

Проведенный анализ федеральных государственных образовательных стандартов общего образования (далее – ФГОС ОО) показал, что к результатам освоения основных образовательных программ относятся [6]:

формирование навыков здорового и безопасного образа жизни на основе развивающейся способности предвидеть результаты своих поступков и оценки возникшей ситуации (на уровне начального общего образования);

формирование готовности к выполнению обязанности по защите Отечества и базового уровня культуры безопасности жизнедеятельности в соответствии с современными потребностями личности, общества и государства (на уровне основного общего образования);

формирование активной жизненной позиции, понимания значимости личного и группового безопасного поведения в интересах благополучия и устойчивого развития личности, общества и государства (приобретаемый опыт проявляется в понимании существующих проблем безопасности и способности построения модели индивидуального и группового безопасного поведения в повседневной жизни) (на уровне среднего общего образования).

Однако, анализируя ФГОС ОО с акцентом на количестве отведенного времени на изучение ПДД в рамках обязательных учебных предметов, можно сделать вывод о неэффективности учебного процесса, направленного на создание благоприятных условий формирования знаний, умений и навыков по ПДД.

Согласно федеральной рабочей программе по учебному предмету «Окружающий мир» с 1 по 4 классы предусмотрено 270 учебных часов [7]:

1 класс – 66 учебных часов, из них 2 урока посвящены изучению ПДД;

2 класс – 68 учебных часов, из них 5 тем по изучению ПДД;

3 класс – 68 учебных часов, из них 1 тема по изучению ПДД;

4 класс – 68 учебных часов, из них 2 темы по изучению ПДД.

Федеральная рабочая программа по учебному предмету «Основы безопасности и защиты Родины» (далее – ОБЗР) с 5 по 9 классы [8]:

5, 6, 7 классы – ОБЗР может изучаться из расчета 1 час в неделю за счет использования части

учебного плана, формируемого участниками образовательных отношений (всего 102 часа);

8 класс – 34 учебных часа, из них 6 тем по изучению ПДД;

9 класс – 34 учебных часа, темы по изучению ПДД отсутствуют.

Федеральная рабочая программа по учебному предмету «ОБЗР» с 10 по 11 классы [9]:

10 класс 34 учебных часа, из них 3 урока по изучению ПДД;

11 класс 34 учебных часа, темы по изучению ПДД отсутствуют.

Исходя из приведенного объема учебных планов рабочих программ системы образования, достичь положительных и долгосрочных результатов в организации профилактики ДДТТ возможно на основе комплексного подхода к детской безопасности на дорогах. К комплексному подходу можно отнести работу образовательной организации как с детьми, так и с родителями.

ПДД имеют прямое, актуальное, практическое значение для жизни и здоровья всех детей. Ребенок становится пешеходом раньше, чем по своим знаниям и развитию подготовлен к этому.

Дети как наиболее уязвимые участники дорожного движения, еще не обладающие навыками и опытом поведения на улицах и дорогах, требуют к себе особого внимания.

Важное значение приобретает организация непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности с первых дней их пребывания в образовательных организациях.

Обучение детей безопасному поведению на дороге должно представлять собой целостную непрерывную педагогическую систему – процесс формирования знаний, умений и навыков по ПДД, который должен быть систематическим, преемственным и охватывать все виды деятельности школьников на разных этапах обучения.

Для успешной разработки и реализации такой системы необходимо, чтобы педагоги владели соответствующими знаниями, методами воспитания и обучения детей основам дорожной безопасности.

Необходима системная организация профессионального развития: повышение квалификации, методическая поддержка, доступ к современным образовательным ресурсам и практическому опыту.

Кроме того, важно наличие учебно-методической базы: специальных программ обучения БДД, ПДД, литературы, учебных пособий и методик (рабочие тетради, конспект и план занятий), иллюстративных и других материалов (плакаты с дорожными знаками, ситуации «ловушки», макеты улиц, перекрестков); учебно-технической базы: технических средств обучения, специально оборудованных классов, тренировочных площадок (автоплощадки на территории школы), а также других средств, без которых невозможно качественно и эффективно организовать учебный

процесс (буклеты, памятки, тематические конкурсы, викторины).

Обязательным является регулярное обновление учебно-методической базы с учетом изменений в нормативно-правовой области.

К сожалению, в образовательных учреждениях обучение детей ПДД и навыкам безопасного поведения на дороге зачастую осуществляется поверхностно и не имеет масштабного характера.

Например, в средней общеобразовательной школе районного центра, в которой обучаются 277 школьников, в отряде юных инспекторов движения состоят всего 7-10 учащихся.

Такой подход со стороны образовательного процесса не должен носить эпизодический характер, поскольку важнейшими условиями обучения являются регулярность, непрерывность и систематичность занятий, преемственность и профессионализм педагогов.

На основе анализа причин и условий, способствующих возникновению ДТП с участием школьников, должна быть построена профилактическая работа, воспитание и обучение. Кроме того, необходимы системный подход и координация действий всех участников процесса профилактики: образовательных учреждений, Госавтоинспекции, родителей и самих учащихся.

Сформировать у детей чувство опасности на дороге и в транспорте, а также умение предвидеть скрытые угрозы возможно путем организации в образовательных учреждениях педагогически грамотного регулярного обучения с использованием дидактических методов и приемов, интересных упражнений, контролируя знания и умения учащихся.

На сегодняшний день проблема ДДТТ диктует необходимость активизации деятельности общеобразовательных учреждений.

Это связано с необходимостью системного формирования у школьников знаний, умений и навыков безопасного поведения на дороге, разработки и внедрения обязательных рабочих программ системы образования на протяжении всего обучения.

Обязательные рабочие программы определяют содержание обучения, планируемые результаты и порядок изучения предмета в рамках образовательной системы.

Основу таких программ должны составлять формирование и развитие у обучающихся навыков культуры безопасного поведения на улицах и дорогах, гражданско-патриотическое, эстетическое, нравственное и физическое воспитание с учетом возрастных особенностей учащихся.

Несомненно, первостепенной целью данных программ должна стать ценность жизни и здоровья как самих обучающихся, так и окружающих их людей.

Таким образом, достижение ожидаемого результата, выраженное в снижении уровня ДДТТ, возможно лишь при наличии разумного количества учебных часов и высоком качестве преподавания ПДД в общеобразовательных учреждениях, так

как имеющие место формализм, полное отсутствие масштабного охвата аудитории, а также недостаточный уровень правового сознания граждан стоят жизни и здоровья детей.

Очевидно, что правовой нигилизм, безразличное отношение к возможным последствиям ДТП, отсутствие адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, наступления административной и уголовной ответственности за совершение правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения – все это обуславливает необходимость повышения государственного и общественного воздействия на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения.

Повышение правового сознания и предупреждение такого поведения участников дорожного движения должно начинаться в школьном возрасте и лучшим инструментом станет признание, разработка, введение в общеобразовательную систему обязательного предмета и самостоятельной дисциплины по безопасности дорожного движения.

Система непрерывного обучения ПДД и безопасного поведения на улицах, дорогах и в транспорте имеет значительный педагогический потенциал в решении проблемы снижения ДДТТ. Теоретическая и практическая подготовка юных граждан в духе неукоснительного соблюдения ПДД должна стать обязательной.

Это в каком-то смысле работа на перспективу, на то светлое будущее, где, хотелось бы верить, количество ДТП будет «стремиться» к нулю, потому что участниками дорожного движения будут только ответственные водители, пассажиры и пешеходы – наши сегодняшние школьники.

Список источников

1. Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.12.2025).
2. Многопараметрическая информационно-аналитическая система Госавтоинспекции МВД России (МИАС).
3. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.12.2025).
4. Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.12.2025).

5. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 37 с.
6. Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.01.2026).
7. Приказ Минпросвещения России от 18 мая 2023 г. № 372 «Об утверждении федеральной образовательной программы начального общего образования» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.01.2026).
8. Приказ Минпросвещения России от 18 мая 2023 г. № 370 «Об утверждении федеральной образовательной программы основного общего образования» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.01.2026).
9. Приказ Минпросвещения России от 18 мая 2023 г. № 371 «Об утверждении федеральной образовательной программы среднего общего образования» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.01.2026).

References

1. Decree of the President of the Russian Federation № 841 dated 14.11.2025 «On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
2. Multi-parameter information and analytical system of the Russian traffic Police (MIAS).
3. Constitution of the Russian Federation (adopted by popular vote on 12.12.1993 with amendments approved during the all-Russian vote on 01.07.2020) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
4. Decree of the President of the Russian Federation dated 07.05.2024 № 309 «On national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
5. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Aisanov A.S. et al. Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2025: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2025. 37 p.
6. Federal Law dated 29.12.2012 № 273-FZ «On education in the Russian Federation» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
7. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation dated 18.05.2023 № 372 «On approval of the federal educational program of primary general education» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.12.2025).
8. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation dated 18.05.2023 № 370 «On approval of the federal educational program of basic general education» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).
9. Order of the Ministry of Education of the Russian Federation dated 18.05.2023 № 371 «On approval of the federal educational Program of secondary general education» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 24.01.2026).

Информация об авторе

М.А. Эпова – старший государственный инспектор безопасности дорожного движения регистрационно-экзаменационной группы отделения Госавтоинспекции ОМВД России «Тымовский»

Контакты: ул. Первомайская, д. 3, пгт. Тымовское, Сахалинская область, Россия, 694400

Information about the author

М.А. Епова – Senior State Inspector of Road Safety of the Registration and Examination Group of the Traffic Police Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia «Tymovskoye»

Contacts: ul. Pervomayskaya, d. 3, pgt. Tymovskoye, Sakhalin Region, Russia, 694400

Статья поступила в редакцию 10.02.2026; одобрена после рецензирования 10.03.2026; принята к публикации 17.03.2026.
The article was submitted 10.02.2026; approved after reviewing 10.03.2026; accepted for publication 17.03.2026.

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ СТАНОВЛЕНИЯ ИНСТИТУТА ПРИНУДИТЕЛЬНЫХ МЕР ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫХ К НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ

Зульфия Радиковна Мугинова

Уфимский юридический институт МВД России
zulfiya-khamatshina@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается эволюция института принудительных мер воспитательного воздействия в отношении несовершеннолетних правонарушителей в историко-правовом контексте. Анализируются этапы становления данного института в России – от дореволюционного периода до современных правовых реалий, а также проводится сравнительно-правовой анализ с зарубежными системами (на примере Франции). Особое внимание уделяется роли государства, правоохранительных органов и специализированных комиссий в профилактике девиантного и делинквентного поведения несовершеннолетних. Подчеркивается значение международных стандартов в формировании современной системы мер воспитательного воздействия, сочетающей профилактику, реабилитацию и ограниченное применение уголовной репрессии.

Ключевые слова: девиантное поведение, историко-правовой анализ, профилактика преступности, уголовная ответственность, гуманизация права, международные стандарты

Для цитирования: Мугинова З.Р. Ретроспективный анализ становления института принудительных мер воспитательного воздействия, применяемых к несовершеннолетним // Современная наука. 2026. № 1. С. 39–42.

Original article

RETROSPECTIVE ANALYSIS OF THE FORMATION OF THE INSTITUTION OF COMPULSORY EDUCATIONAL MEASURES APPLIED TO MINORS

Zulfiya R. Muginova

Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
zulfiya-khamatshina@mail.ru

Abstract. The article examines the evolution of the institution of compulsory educational measures against juvenile offenders in the historical and legal context. The stages of the formation of this institution in Russia are analyzed – from the pre-revolutionary period to modern legal realities, as well as a comparative legal analysis with foreign systems (using the example of France). Special attention is paid to the role of the State, law enforcement agencies and specialized commissions in the prevention of deviant and delinquent behavior of minors. The importance of international standards in the formation of a modern system of educational measures combining prevention, rehabilitation and limited use of criminal repression is emphasized.

Keywords: deviant behavior, historical and legal analysis, crime prevention, criminal responsibility, humanization of law, international standards

For citation: Muginova Z.R. Retrospective analysis of the formation of the institution of compulsory educational measures applied to minors // Modern Science. 2026. № 1. P. 39–42.

Эпоха постиндустриального и высокотехнологического мирового сообщества актуализировала необходимость развития таких социальных условий, в которых могут нормально развиваться потенциальные налогоплательщики, а именно несовершеннолетние граждане.

Молодое поколение нуждается в защите от противоправных посягательств, в помощи в трудной жизненной ситуации, или иначе – предупреждении девиантных (поступки, отклоняющиеся от нормы в худшую сторону) и делинквентных (совершение преступных деяний) стереотипов общественного и индивидуального поведения.

В настоящее время одной из приоритетных задач государства является создание условий для становления личности несовершеннолетнего как полноправного участника общественных отношений. Любые девиации и тем более делинквентности в поведении подрастающего поколения обусловли-

вают создание условий для развития криминальной среды в будущем.

В различных странах накоплен достаточный опыт взаимодействия государства и несовершеннолетних с целью освобождения их от уголовной ответственности с назначением принудительных мер воспитательного воздействия вследствие отклоняющейся и криминальной поведенческой активности.

В связи с этим, как правило, указанная цель достигается возложением контрольных обязанностей на конкретных субъектов: родителей, лиц, их замещающих, специальные органы власти – комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав, участниками которых являются органы внутренних дел в лице инспекторов по делам несовершеннолетних и органы опеки и попечительства.

С точки зрения практических работников органов внутренних дел исследование заявленной проблематики также актуально. К примеру, на под-

разделения по делам несовершеннолетних, а также участковых уполномоченных полиции возлагается значительный объем функций по исполнению указанного процесса, а также предупреждению дальнейшего совершения правонарушений несовершеннолетних.

Анализ исторического становления любого института представляет собой важный элемент исследования. Следует заметить, что институт принудительных мер воспитательного воздействия представляет собой комплексную межатраслевую правовую категорию, в связи с чем его регламентирование осуществляется уголовными, уголовно-процессуальными, а также нормами иных отраслей права. Вместе с тем для понимания процесса деятельности органов расследования, а также судов следует выявить этапы становления названного института в отечественном уголовном процессе.

Следует заметить, что на протяжении исторического развития законодательства нормы о порядке привлечения несовершеннолетних к уголовной ответственности изменялись в разном направлении.

Так, еще в дореволюционном праве регламентировались вопросы, связанные с привлечением несовершеннолетних к уголовной ответственности. Вместе с тем в дореволюционном законодательстве процедура замены наказания иными мерами не предусматривалась, а только мог быть учтен факт того, что субъект преступления является несовершеннолетним, с целью рассмотрения вопроса о смягчении предусмотренного за преступление наказания [1].

Отдельные ученые утверждают, что в связи с тем, что уголовно-процессуальное и уголовное законодательство досоветского периода имело разрозненный характер, сложно было установить природу отдельных институтов, которые имели схожесть с современной процедурой применения к несовершеннолетним принудительных мер воспитательного воздействия.

К примеру, в Воинском Артикуле существовали положения, которые закрепляли возможность помещения несовершеннолетнего в исправительные приюты, а также под домашние наказания [2].

Существовала возможность передачи несовершеннолетнего, который совершил воровство, родителям для осуществления с их стороны сечения розгами. Вместе с тем процессуальные аспекты такой передачи не регламентировались.

Таким образом, массив дореволюционного законодательства определял некие похожие на меры воспитательного воздействия практики, однако выделить из них специфические меры, которые бы заменяли предусмотренное наказание, невозможно.

Отдельные ученые отмечают, что в рассматриваемый исторический период существовали отдельные исправительно-воспитательные учреждения для несовершеннолетних, а также специали-

зированные тюремные отделения, деятельность которых могла бы рассматриваться как альтернатива общему порядку привлечения к уголовной ответственности. Однако она по сути и режиму ничем не отличалась от исполнения наказания, которое осуществлялось в тюрьмах [3].

Таким образом, отметим, что этап дореволюционного становления мер госпитального воздействия интересен прежде всего тем, что в законодательстве того периода существовали некие схожие механизмы, однако они детально не регламентировались, отсутствовал четкий процессуальный порядок их применения, а также границы реализации и контроля.

В связи с этим можно сделать вывод, что государство дореволюционного периода не проявляло должного интереса к необходимости предусмотреть для несовершеннолетних преступников процедуру освобождения от уголовного преследования путем применения в отношении них механизмов воспитательного воздействия.

Однако следует отметить, что даже некоторые упоминания о названных процедурах говорят о том, что процесс дифференциации уголовного и уголовно-процессуального законодательства в отношении несовершеннолетних уже начал зарождаться.

Следующим периодом становления рассматриваемого института следует признать его советский этап. Следует обратить внимание на тот факт, что именно в названном этапе исторического развития со стороны государства прослеживается больший интерес к необходимости реализации института воспитательного воздействия для несовершеннолетних.

Отдельные авторы обуславливают названное положение дел тем, что государственным органам пришлось пойти на такие уступки, так как количество преступлений, которое совершалось несовершеннолетними, исчислялось тысячами, особенно в послевоенный период.

Так, Декретом СНК от 14 января 1918 года «О Комиссиях для несовершеннолетних» было упразднено наказание в виде лишения свободы для несовершеннолетних. Чуть позже, в 1920 году, были созданы специализированные комиссии, которые определяли перечень тех мер, с помощью которых необходимо исправлять несовершеннолетнего преступника. В тот же период начала зарождаться пенитенциарная педагогика [4].

Таким образом, до момента принятия основных советских уголовных и уголовно-процессуальных актов несовершеннолетние, которые совершили преступления, рассматривались как лица с отклоняющимся поведением, в отношении которых необходимо применять комплекс мер воспитательного воздействия.

Следует заметить, что практика того периода показывала, что имелись случаи, когда комиссии принимали решение о невозможности применения к несовершеннолетним, которые совершили тяж-

кие и особо тяжкие преступления, мер педагогического или медицинского характера с целью исправления, после чего они отправлялись отбывать уголовное наказание на общих основаниях.

Ученые, исследующие проблематику применения к несовершеннолетним мер воспитательного воздействия, отмечают, что названную процедуру нельзя было относить к уголовно-правовым, а непосредственный механизм их применения уголовно-процессуальным.

Вместе с тем существовавшие в то время механизмы в большей степени соотносятся с действующими в настоящее время мерами. Так, в одной из инструкций, закреплявшей порядок применения альтернативных наказанию средств, отмечалось, что среди них следует использовать разъяснительные беседы, внушение и становление под присмотром родителей, назначение той или иной работы, принудительное определение в школу, помещение в психиатрические лечебницы и детский дом, а в случае рецидива или совершения тяжких преступлений – передача дела в народный суд для принятия решения о назначении уголовного наказания [5].

Следует отметить, что, если сравнивать названный перечень с реалиями сегодняшнего уголовно- и уголовно-процессуального законодательства, он не выдерживает никакой критики и сочетает в себе элементы различных институтов. Вместе с тем отдельные перечисленные меры вполне схожи с теми, которые применяются в настоящее время. Также укажем, что судебная процедура их применения отсутствовала.

После 1935 года в России ужесточается политика в отношении несовершеннолетних, которые совершили преступления. Так, возможность применения к ним иных механизмов воздействия была ликвидирована.

Таким образом, к несовершеннолетним преступникам с двенадцати лет стали применяться уголовные наказания в общем порядке. Названное нововведение существовало до момента принятия закона СССР от 25 декабря 1958 г. «Об утверждении Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик» Основ уголовного законодательства СССР 1958 года [6] и Уголовного кодекса РСФСР 1960 года [7].

В рассматриваемый период исторического развития отечественного законодательства были сформированы уголовные и уголовно-процессуальные нормы, которые систематизировались в кодифицированных актах.

Вместе с тем в рассматриваемый период развития государства в указанные нормативные акты были внесены существенные изменения, которые оставили важный след в отечественной истории, а также оказали сильное воздействие на дальнейшую кодификацию и систематизацию законодательства.

Это касается и института принудительных мер воспитательного воздействия, применяемых к не-

совершеннолетним. Особенности действующего в рассматриваемый период уголовного и уголовно-процессуального законодательства было то, что оно начало обуславливаться гуманистическими началами, признаком чего стал закрепленный перечень мер воспитательного воздействия и порядок их применения.

Важной составляющей уголовного и уголовно-процессуального законодательства рассматриваемого исторического периода являлось и то, что оно заложило фундаментальные принципы развития названных общественных отношений на следующие исторические периоды.

В настоящее время во многих исторических исследованиях отмечается, что нормативные акты того периода имели важное значение для формирования системы уголовно-правовых и уголовно-процессуальных отношений, которые регламентируют институт принудительных мер воспитательного воздействия, применяемых к несовершеннолетним.

Следующий исторический этап развития рассматриваемого института следует связывать с принятием Уголовного кодекса Российской Федерации, а также Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации.

Отметим, что законодатель существенно изменил перечень мер воспитательного воздействия и порядок их применения, что обуславливалось стремлением подвести законодательство под мировые стандарты, в том числе связанные с защитой прав и свобод несовершеннолетних. В связи с этим целесообразно рассмотреть международный опыт применения института принудительных мер воспитательного воздействия.

В зарубежных странах существуют различные механизмы применения рассматриваемого института, а также иных процедур, связанных с заменой уголовного наказания иными мерами для несовершеннолетних. Это связано с тем, что страны имеют полное право самостоятельного выбора таких механизмов с соблюдением определенных международных требований и стандартов.

Так, в соответствии с законодательством Франции привлечение к уголовной ответственности несовершеннолетних не представляется возможным, за некоторыми исключениями в случае совершения особо тяжких преступлений.

Во французском законодательстве имеется четкое разграничение возрастных категорий несовершеннолетних. Так, к малолетним детям до десяти лет меры воспитательного воздействия применяться не могут.

С десяти до двенадцати лет появляется возможность применения мер воспитательного воздействия или надзора. Среди мер воспитательного воздействия к несовершеннолетним могут применяться надзор родственников, помещение в специализированное воспитательное учреждение (интернат) или под судебную защиту.

Применение указанных мер воздействия возможно и к несовершеннолетним в возрасте от тринадцати до шестнадцати лет, однако такие меры назначаются только в том случае, если следствие сочтет, что несовершеннолетний совершал преступное деяние неосознанно.

Третья возрастная категория сводится к несовершеннолетним от шестнадцати до восемнадцати лет. Названной категории также могут быть назначены меры воспитательного воздействия, но вместе с тем только за совершение нетяжких преступлений [8].

Таким образом, система воздействия на несовершеннолетних во Франции может соотноситься с действующей российской и отличается возможностью значительного маневра в плане дифференциации ответственности в соответствии с возрастом.

Среди мер воспитательного воздействия во Франции в основном используется организация обучения подростка, а также помещение его в специализированные воспитательные учреждения для несовершеннолетних правонарушителей.

Анализ законодательства отдельных стран показывает определенную схожесть с российским законодательством, но существуют и различия.

Основное отличие состоит в том, что законодательство иностранных государств ставит в приоритет применение рассматриваемых мер, а меры уголовной репрессии применяет только в том случае, если меры воспитательного воздействия показали свою неэффективность. В иностранных государствах прослеживается возможность возрастной дифференциации, которая учитывается при применении мер воспитательного воздействия.

Список источников

1. Сидакова А.А. Принудительные меры воспитательного воздействия в истории отечественного уголовного законодательства // Симбирский научный вестник. 2019. № 2(36). С. 91–95.
2. Пучковская А.А. Некоторые вопросы применения мер воспитательного воздействия // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 22. С. 971–977.
3. Поляков Я.Н. Дореволюционный этап становления процесса исправления малолетних преступников (XVII–XIX вв.) // Перспективные направления научных исследований по истории уголовно-исполнительной системы российской федерации: материалы II Всероссийской научно-практической конференции. 2019. С. 162–167.

4. Скипакий Г.А., Михеева С.Н. К вопросу об историческом опыте профилактики детской преступности в СССР в 1930-х гг. // Правоохранительные органы : теория и практика. 2018. № 2. С. 127–133.

5. Упоров И.В. Особенности правового регулирования вопросов исполнения наказания в отношении преступников-подростков в довоенные годы // Вестник современных исследований. 2019. № 3.6 (30). С. 187–190.

6. Закон СССР от 25 декабря 1958 г. «Об утверждении Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 09.01.2025).

7. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 09.01.2025).

8. Анатольева Т.В., Ли М. Международный опыт применения принудительных мер воспитательного воздействия // Социально-правовая защита детства как приоритетное направление современной государственной политики: сборник материалов Международной научно-практической конференции. 2018. С. 44–50.

References

1. Sidakova A.A. Compulsory measures of educational influence in the history of domestic criminal legislation // Simbirsk Scientific Bulletin. 2019. № 2(36). P. 91–95.
2. Puchkovskaya A.A. Some issues of the application of educational measures // Innovation. Science. Education. 2020. № 22. P. 971–977.
3. Polyakov Ya.N. The pre-revolutionary stage of the formation of the process of correcting juvenile offenders (XVII–XIX centuries) // Promising areas of scientific research on the history of the penal system of the Russian Federation: materials of the II All-Russian Scientific and Practical Conference. 2019. P. 162–167.
4. Skipsky G.A., Mikheeva S.N. On the historical experience of preventing child crime in the USSR in the 1930s // Law enforcement agencies: theory and practice. 2018. № 2. P. 127–133.
5. Uporov I.V. Features of the legal regulation of the execution of punishment in relation to juvenile offenders in the pre-war years // Bulletin of Modern Research. 2019. № 3.6 (30). P. 187–190.
6. Law of the USSR dated 25.12.1958 «On approval of the Fundamentals of criminal legislation of the USSR and the union republics» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 09.01.2025).
7. Criminal Code of the RSFSR (approved by the Supreme Council of the RSFSR dated 27.10.1960) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 09.01.2025).
8. Anatolyeva T.V., Li M. International experience in the application of compulsory educational measures // Socio-legal protection of childhood as a priority area of modern state policy: collection of materials of the International scientific and practical conference. 2018. P. 44–50.

Информация об авторе

З.Р. Мугинова – заместитель начальника кафедры профессиональной подготовки Уфимского юридического института МВД России

Контакты: ул. Муксинова, д. 2, Уфа, Россия, 450103

Information about the author

Z.R. Muginova – Deputy Head of the Professional Training Department of the Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Contacts: ul. Muksinova, d. 2, Ufa, Russia, 450103

Статья поступила в редакцию 28.01.2026; одобрена после рецензирования 02.03.2026; принята к публикации 10.03.2026. The article was submitted 28.01.2026; approved after reviewing 02.03.2026; accepted for publication 10.03.2026.

К ВОПРОСУ О ТАКТИКЕ ДЕЙСТВИЙ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ В РАСКРЫТИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

¹Галина Юрьевна Соловей, ²Дарья Андреевна Рыченкова

^{1,2}Центр профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

¹gsolovei@mvd.ru

²drychenkova@mvd.ru

Аннотация. В статье актуализируются вопросы профессионального взаимодействия и участия следователя и эксперта-криминалиста в раскрытии преступлений с использованием информационных средств. Отмечается важность повышения ИТ-компетенции следователей при раскрытии подобных преступлений, а также судебной компьютерной экспертизы.

Ключевые слова: преступление, доказательства, криминальная ситуация, следователь, эксперт-криминалист

Для цитирования: Соловей Г.Ю., Рыченкова Д.А. К вопросу о тактике действий специалистов правоохранительных органов в раскрытии преступлений с использованием информационно-коммуникационных технологий // Современная наука. 2026. № 1. С. 43–47.

Original article

ON THE QUESTION OF THE TACTICS OF ACTIONS OF LAW ENFORCEMENT SPECIALISTS IN THE DISCLOSURE OF CRIMES USING INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGIES

¹Galina Yu. Solovey, ²Darya A. Rychenkova

^{1,2}Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

¹gsolovei@mvd.ru

²drychenkova@mvd.ru

Abstract. The article addresses issues of professional interaction and participation between investigators and forensic experts in solving crimes involving information technology. It notes the importance of enhancing investigators' IT skills in solving such crimes, as well as computer forensics.

Keywords: crime, evidence, criminal situation, investigator, forensic expert

For citation: Solovey G.Yu., Rychenkova D.A. On the question of the tactics of actions of law enforcement specialists in the disclosure of crimes using information and communication technologies // Modern Science. 2026. № 1. P. 43–47.

Научно-технический прогресс оказывает существенное влияние на развитие современного общества. Развитие информационно-телекоммуникационных технологий обуславливает возникновение новых факторов, оказывающих негативное влияние на криминальную ситуацию в стране, в результате чего возрастает роль цифровой криминалистики.

В частности, количество появившихся противоправных деяний, совершаемых с использованием компьютерных технологий, продолжает расти, а методы их совершения постоянно меняются с учетом вносимых изменений в действующее законодательство с целью его обхода и ухода от наказания.

Участие специалиста в области ИТ-технологий и эксперта при расследовании преступлений, совершенных с использованием сети «Интернет», позволяет получить криминалистически значимую информацию, которая позволит следователю использовать ее максимально результативно.

Производство предварительного следствия по преступлениям в сфере компьютерной информа-

ции требует обязательного привлечения специалистов в области ИТ-технологий, поскольку они обладают специальными знаниями в области компьютерного программирования, техники, сетевой коммуникации, а также специфики отображения виртуальных следов преступления с целью выявления, сбора и изъятия тех или иных следов преступления.

По мнению У.В. Галкиной: «не менее важное значение для следователя имеет разъяснительная работа специалиста по различным вопросам, возникающим в ходе расследования преступлений в сфере компьютерной информации, которая проводится в форме консультаций. Это может быть работа по оценке изъятых следов, проверке их на соответствие технических характеристик и возможностей, относимости их к совершенному преступлению, дача ориентирующей розыскной информации, необходимой для раскрытия преступления по горячим следам, и оказание другой консультационной помощи»[1].

В ходе осуществления такого следственного действия, как обыск (выемка), участие ИТ-специ-

алиста имеет существенное значение в тех случаях, если информация, хранящаяся на компьютерных устройствах, электронные документы или носители электронной информации, имеющие значение для дела, не выдаются добровольно.

Специальные знания данного субъекта позволяют обнаружить и изъять вещественные доказательства, а также не допустить их утрату безопасно, без потери информативности и значимости доказательства.

Кроме участия специалиста в производстве следственных действий, чрезвычайно велико практическое значение экспертизы в доказывании по уголовным делам о преступлениях, совершаемых в сфере информационно-телекоммуникационных технологий.

Это объясняется тем, что в ряде случаев только с помощью экспертов лицо, в чьем производстве находится уголовное дело, может обнаружить как электронные следы, так и незаметные следы материального происхождения, оставленные преступником на различных предметах – носителях электронной информации.

Относительно видов и форм использования специальных знаний следует отметить, что они весьма разнообразны [2].

Анализируя различные научные точки зрения, необходимо дифференцировать виды и формы использования специальных знаний на две группы.

К первой группе следует отнести процессуальную форму специальных знаний. По мнению ряда ученых, данная форма может осуществляться в таких видах, как:

- непосредственное участие специалиста или эксперта в следственных действиях;
- производство различных видов судебных экспертиз;
- получение заключения специалиста, эксперта;
- допрос эксперт, специалиста [3].

Вторая группа включает в себя непроцессуальную форму специальных знаний, которая включает в себя следующие виды:

- консультация специалиста устно или письменно;
- проведение ревизий, аудиторских проверок;
- предварительное исследование [4].

В научной литературе существуют и иные подходы по данному вопросу. Так, В.В. Циркаль, В.К. Лисиченко полагают, что «использование непроцессуальных форм применения специальных знаний в рамках уголовного судопроизводства является неприемлемым. Полученные таким образом доказательства являются недопустимыми и незаконными» [5].

К вышеуказанной позиции ученых, на наш взгляд, следует отнестись критически, поскольку анализ правоприменительной практики свидетельствует о том, что непроцессуальные формы

использования специальных знаний при расследовании преступлений применяются достаточно часто.

Например, к консультационно-справочной помощи специалиста ежегодно обращаются около 40% сотрудников МВД России, для определения вида экспертизы – 22%, формулирования вопросов – 62% [6].

Следует отметить, что применительно к деятельности сотрудников экспертно-криминалистических подразделений в большей мере используются непосредственно криминалистические знания, являющиеся частью специальных.

Импонирует мнение профессора В.Н. Хрустаева, согласно которому носители данных знаний специализируются «на обнаружении, закреплении и изъятии материально фиксируемых источников криминалистически значимой информации, то есть это специалисты, чья деятельность постоянно связана с материальными следами, выявляемыми и используемыми при расследовании преступлений» [7].

Но применение отдельных специальных знаний в ходе расследования преступлений в сфере компьютерных технологий не всегда подразумевает под собой наличие материальных следов преступления, в качестве таковых, как правило, выступают материальные источники хранения компьютерной (цифровой) информации, на которых данная информация содержится, в данном случае следы будут являться электронными, виртуальными или цифровыми.

В последнее время ученые-теоретики-криминалисты и процессуалисты все чаще употребляют термин «цифровая криминалистика», в их работах также можно встретить термины «цифровые следы», «электронные следы», «виртуальные следы» и пр. Отсюда вытекает необходимость в разграничении данных видов следов.

Расследование преступлений в области компьютерных технологий требует от следователей и специалистов по информационной безопасности особых знаний и умений.

Они должны быть знакомы с различными языками программирования, операционными системами, базами данных и сетевыми протоколами. Кроме того, необходимо уметь анализировать большие объемы данных и использовать специализированные программы для восстановления удаленной информации.

Важно также уметь работать с криптографическими методами защиты информации и знать, как обойти различные меры безопасности, используемые преступниками. Например, для расследования кибератак на банковские системы необходимо знание методов фишинга, вредоносных программ и хакерских атак.

К перечню информационно-коммуникационных компетенций следователя и эксперта-крими-

налиста, необходимых при раскрытии IT-преступлений, можно отнести следующие:

1. Использование специальных программ и инструментов: специалисты должны применять специальные программы и инструменты для сбора, анализа и восстановления данных, которые могут быть утеряны или удалены злоумышленниками.

2. Экспертиза цифровых устройств: специалисты должны проводить экспертизу компьютеров, мобильных устройств и других цифровых устройств, чтобы выявить следы преступления и собрать доказательства.

3. Анализ кода: специалисты должны иметь опыт в анализе кода, чтобы выявить скрытые функции и уязвимости в программном обеспечении, которые могут быть использованы злоумышленниками.

4. Использование криптографии: специалисты должны иметь знания в области криптографии, чтобы расшифровывать зашифрованные данные и сообщения, которые могут содержать информацию о преступлении.

5. Работа с сетевыми протоколами: специалисты должны иметь опыт работы с сетевыми протоколами, чтобы выявлять следы преступления в сети и анализировать трафик данных.

6. Использование социальной инженерии: специалисты должны иметь опыт в использовании социальной инженерии, чтобы выявлять мотивы и цели злоумышленников и определять возможные уязвимости в системе.

7. Работа с базами данных: специалисты должны иметь знания в области работы с базами данных, чтобы анализировать большие объемы данных и выявлять связи между различными элементами преступления.

Отметим, что законодатель в п. 11.1 ст. 2 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» определил понятие электронного документа, которое звучит следующим образом: «электронный документ – документированная информация, представленная в электронной форме, то есть в виде, пригодном для восприятия человеком с использованием электронных вычислительных машин, а также для передачи по информационно-телекоммуникационным сетям или обработки в информационных системах» [8].

Так, в исследовании Р.Р. Галяутдинов и В.А. Коваленко отмечается следующее: «термин «электронный документ», закрепленный в отечественном законодательстве, такие формулировки как «официальный», «юридически значимый» и т.д. не используются.

Указанное обстоятельство может свидетельствовать о том, что в качестве электронных документов могут выступать не только официальные документы, но и иная информация, не являющаяся юридически значимой, но, тем не менее наделенная доказательственным значением.

В подтверждение этому следует привести положение п. 6 ч. 2 ст. 74 УПК РФ, в котором закреплено, что в качестве доказательств по уголовному делу могут выступать «иные документы» [9].

Представляется, что данное понимание электронных документов может быть интерпретировано достаточно широко, поскольку наша точка зрения не ограничивается официальными документами.

Несмотря на это, дополнительным аргументом данного подхода является анализ правоприменительной практики, который показал, что в рамках предварительного следствия и судебного производства в качестве документов, имеющих доказательственное значение, признаются скриншоты социальных сетей, переписки в сети «Интернет», данные камер видеонаблюдения и т.д.

«Так, Кировским районным судом г. Саратова осужден Г. по ч. 2 ст. 159 УК РФ. Осужденный Г. осуществлял мошенническую деятельность с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, в результате чего в интернет-пространстве были обнаружены и изъяты цифровые следы. В качестве доказательств по уголовному делу приобщены следующие документы: смс-переписка между осужденным Г. и потерпевшим А., а также DVD-R диск, на котором содержалась информация с детализацией телефонных соединений Г.» [10].

Также при расследовании преступлений в сфере информационно-телекоммуникационных технологий могут назначаться экспертизы по следующим направлениям:

судебно-техническая экспертиза, которая позволяет выявить технические недостатки в системах защиты информации, а также проверить правильность настройки программного обеспечения;

судебно-техническая экспертиза документов – назначается, когда компьютер используется как средство для изготовления поддельных документов, фальшивых денежных средств и пр.;

лингвистическая экспертиза – исследование продуктов речевой деятельности, содержащейся на электронных носителях, направленное на установление значимых фактов и получение ответов на поставленные перед экспертом вопросы которая позволяет устанавливать истинность (ложность) либо возможность (невозможность) описательных высказываний об объекте.

судебно-экономическая экспертиза, в частности финансово-экономическая и бухгалтерская, позволяет оценить ущерб, причиненный преступлением, а также выявить скрытые финансовые потоки, они назначаются, если преступления совершаются в кредитно-финансовой сфере;

судебно-трасологическая экспертиза – для анализа следов взлома, следов рук как на внешних, так и на внутренних поверхностях компьютерной и оргтехники.

Обращаясь к приговору Наро-Фоминского городского суда от 26 июня 2018 г. по делу, рассматривающему преступление экономической направленности, совершенное с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, в качестве доказательства встречается именно компьютерная экспертиза [11]. Именно она позволяет наиболее полно достичь следующих целей:

1. Идентификация и изъятие электронных доказательств, таких как файлы, электронные письма, сообщения в социальных сетях, записи звонков и т.д.
2. Анализ найденных электронных доказательств с целью выявления связей между подозреваемыми, пострадавшими и другими лицами.
3. Определение источника и распространителя вредоносных программ, используемых для совершения преступлений.
4. Определение наличия следов взлома или хакерской атаки на компьютерную систему.
5. Подтверждение или опровержение алиби подозреваемых на основе анализа их электронной активности.
6. Подготовка экспертных заключений и экспертных выводов, которые могут использоваться в качестве доказательств в суде.
7. Помощь следователям и прокурорам в понимании технических аспектов преступлений, связанных с использованием компьютеров и интернета.

Таким образом, судебная компьютерная экспертиза является важным инструментом при расследовании уголовных дел, связанных с использованием компьютеров и интернета.

Она позволяет выявлять и анализировать электронные доказательства, определять источник и распространителя вредоносных программ, подготавливать экспертные заключения и выводы, которые могут быть использованы в качестве доказательств в суде.

В качестве вывода отметим, что современные цифровые технологии, программы и технико-криминалистические средства, применяемые при расследовании киберпреступлений, позволяют специалистам быстро и безопасно восстанавливать удаленные и недоступные компьютерные данные и информацию, имеющую значение для расследуемого уголовного дела, анализировать их и в дальнейшем правильно использовать, из чего следует, что необходимо привлекать в IT-сферу сотрудников других подразделений ОВД с целью обучения их работать с электронными носителями информации, цифровыми следами и прочими новациями в сфере информационно-коммуникационных технологий.

Список источников

1. Галкина У.В. Участие специалиста, как обязательное условие производства отдельных следственных дей-

ствий при расследовании преступлений в сфере компьютерной информации // Актуальные проблемы совершенствования производства предварительного следствия в современных условиях развития уголовно-процессуального законодательства: сборник научных трудов Всероссийской научно-практической конференции. М., 2020. С. 65–69.

2. Ожегова А.Е. Структура заключения эксперта // Отечественная юриспруденция. 2021. № 2(46). С. 34–37.

3. Закатов А.А., Оропай Ю.Н. Использование научно-технических средств и специальных знаний в расследовании преступлений // РИО МВД СССР, 1980. С. 81.

4. Гончаренко В.Г. Научно-технические средства в следственной практике. Киев: Вища шк: издательство при Киевском университете, 1984. С. 30.

5. Лисиченко В.К., Циркаль В.В. Формы использования специальных познаний и виды участия специалистов в предварительном следствии // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью. 1983. С. 11.

6. Сысенко А.Р. Непроцессуальные формы использования специальных познаний при расследовании преступлений по горячим следам // Вестник Сибирского института бизнеса и информационных технологий. 2015. № 2(14). С. 66–72.

7. Хрусталева В.Н. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях: учебное пособие. Саратов: Саратовский юридический институт МВД России, 2002. С. 8.

8. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. (ред. от 22.06.2024) № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.02.2025).

9. Галютдинов Р.Р., Коваленко В.А. Тактика осмотра электронных документов. Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2022. № 10-3(73). С. 58–62.

10. Приговор Кировского районного суда г. Саратова от 18 декабря 2019 г. по делу № 1-360/2019 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/fX22J4arQYNP/> (дата обращения: 13.02.2026).

11. Приговор Наро-Фоминского городского суда от 26 июня 2018 г. по делу № 1-175/2018 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/1o6KKnY9iyIP/> (дата обращения: 13.02.2026).

References

1. Galkina U.V. Participation of a specialist as a mandatory condition for carrying out certain investigative actions in investigating computer crimes // current issues of improving preliminary investigation in the current conditions of the development of criminal procedure legislation: collection of scientific papers of the all-russian scientific and practical conference. M., 2020. P. 65–69.

2. Ozhegova A.E. Structure of an expert's report // Domestic jurisprudence. 2021. № 2(46). P. 34–37.

3. Zakatov A.A., Oropai Yu.N. Use of scientific and technical means and specialized knowledge in crime investigation // Editorial and Publishing Department of the USSR Ministry of Internal Affairs, 1980. P. 81.

4. Goncharenko V.G. Scientific and Technical Means in Investigative Practice. Kyiv: Vishcha shkola: Publishing house of Kiev university, 1984. P. 30.

5. Lisichenko V.K., Tsirkal V.V. Forms of using special knowledge and types of participation of specialists in preliminary investigation // Application of special knowledge in the fight against crime. 1983. P. 11.

6. Sysenko A.R. Non-procedural forms of using special knowledge in the investigation of crimes on the trail // Bulletin of the Siberian institute of business and information technology. 2015. № 2(14). P. 66–72.

7. Khrustalev V.N. Participation of a forensic specialist in investigative actions: a tutorial. Saratov: Saratov Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2002. P. 8.

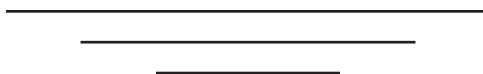
8. Federal Law dated 27.07.2006 (as amended on 22.06.2024) № 149-FZ «On information, information technologies, and the protection of information» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 13.02.2025).

9. Galyautdinov R.R., Kovalenko V.A. Tactics for inspecting electronic documents. International Journal of

Humanities and Natural Sciences. 2022. № 10-3 (73). P. 58–62.

10. Verdict of the Kirovsky district court of Saratov dated 18.12.2019 in case № 1-360/2019 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/fX22J4arQYNP/> (date of access: 13.02.2025).

11. Verdict of the Naro-Fominsk city court dated 26.06.2018 in case № 1-175/2018 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/1o6KKnY9iyIP/> (date of access: 13.02.2025).



Информация об авторах

Г.Ю. Соловей – начальник цикла – преподаватель Центра профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

Д.А. Рыченкова – начальник цикла – преподаватель Центра профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

Контакты: ул. Первомайская, д. 2А, Ивантеевка, Россия, 141280

Information about the authors

G.Yu. Solovey – Head of the Cycle – Teacher of the Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

D.A. Rychenkova – Head of the Cycle – Teacher of the Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

Contacts: ul. Pervomaiskaya, d. 2A, Ivanteevka, Russia, 141280

Статья поступила в редакцию 27.01.2026; одобрена после рецензирования 27.02.2026; принята к публикации 10.03.2026.
The article was submitted 27.01.2026; approved after reviewing 27.02.2026; accepted for publication 10.03.2026.

ЗАЩИТА ПРАВ И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ

¹Анна Юрьевна Солотинская, ²Максим Вячеславович Лукичев

¹Центр профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

²Управление по работе с личным составом ГУ МВД России по г. Москве

¹5249567@gmail.com

²lukichevm9@yandex.ru

Аннотация. В статье анализируются системные недостатки реализации процессуальных гарантий несовершеннолетних в российском уголовном судопроизводстве. Акцентируется внимание на проблемах формального участия законных представителей и специалистов, практике необоснованного применения заключения под стражу вопреки принципу исключительности данной меры, а также на правовых рисках упрощенных судебных процедур, снижающих уровень защиты прав и законных интересов подростков.

Ключевые слова: права несовершеннолетних, уголовный процесс, ювенальная юстиция, защита прав ребенка, производство по делам несовершеннолетних, правосудие по делам несовершеннолетних, процессуальные гарантии

Для цитирования: Солотинская А.Ю., Лукичев М.В. Защита прав и законных интересов несовершеннолетних в уголовном процессе // Современная наука. 2026. № 1. С. 48–51.

Original article

PROTECTION OF THE RIGHTS AND LEGITIMATE INTERESTS OF MINORS IN CRIMINAL PROCEEDINGS

¹Anna Yu. Solotinskaia, ²Maxim V. Lukichev

¹Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

²Personnel Management Department of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the City of Moscow

¹5249567@gmail.com

²lukichevm9@yandex.ru

Abstract. The article analyzes the systemic shortcomings in the implementation of procedural guarantees for minors in Russian criminal proceedings. The author focuses on the problems of formal participation of legal representatives and specialists, the practice of unjustified use of detention contrary to the principle of the exclusivity of this measure, and the legal risks of simplified judicial procedures that reduce the level of protection of the rights and legitimate interests of adolescents.

Keywords: minors' rights, criminal proceedings, juvenile justice, child rights protection, juvenile proceedings, justice for juveniles, procedural guarantees

For citation: Solotinskaia A. Yu., Lukichev M. V. Protection of the rights and legitimate interests of minors in criminal proceedings // Modern Science. 2026. № 1. P. 48–51.

Защита прав и законных интересов несовершеннолетних в уголовном судопроизводстве представляет собой одну из фундаментальных областей отечественной юриспруденции, выступая ключевым индикатором гуманизма, зрелости правовой системы государства и ее способности обеспечивать повышенные стандарты охраны прав уязвимых субъектов.

Актуальность данной проблематики детерминирована не только необходимостью имплементации общепризнанных принципов и норм международного права, таких как Конвенция о правах ребенка и Минимальные стандартные правила ООН, касающиеся отправления правосудия в отношении несовершеннолетних («Пекинские правила»), но и императивными требованиями национального законодательства, базирующегося на статье 38 Конституции Российской Федерации, которая провозглашает детство приоритетным объектом государственной защиты [1].

Специфика уголовно-процессуальных отношений с участием лиц, не достигших совершеннолетия, обусловлена их ограниченной дееспособностью и особым психофизиологическим статусом, характеризующимся социальной незрелостью, повышенной внушаемостью и незаконченным процессом формирования личности, что исключает возможность применения к ним стандартных процедур «взрослого» процесса без специальных изъятий и дополнений.

Законодатель, признавая необходимость дифференциации процессуальной формы, выделил производство по делам несовершеннолетних в самостоятельный институт, регламентированный главой 50 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ), нормы которой устанавливают двойной стандарт доказывания и расширенный предмет исследования, включающий не только обстоятельства совершенного деяния, но и условия жизни и воспитания подростка, уровень его психического развития и влияние на него старших лиц.

Данная нормативная конструкция создает необходимый юридический фундамент для реализации принципа приоритета воспитательного воздействия над карательным, однако глубокий анализ правоприменительной практики свидетельствует о наличии существенных системных деформаций, выражающихся в разрыве между нормативно закрепленными гарантиями и их фактической реализацией.

Нередко участие педагога, психолога и законного представителя в следственных действиях носит формально-бюрократический характер, сводясь к пассивному присутствию и подписанию протоколов без реального обеспечения защиты интересов обвиняемого, а избрание меры пресечения зачастую происходит без должной оценки возможности применения альтернативных мер, не связанных с лишением свободы, что требует критического научного переосмысления действующих механизмов и разработки комплексных предложений по совершенствованию законодательства в направлении реальной гуманизации правосудия.

Выявленные в теории и на практике проблемы затрагивают всю систему уголовного судопроизводства, начиная с этапа возбуждения дела и заканчивая вынесением итогового судебного решения, что оказывает непосредственное влияние на правовое положение несовершеннолетних обвиняемых и работу всех участников процесса.

Особенности производства по делам несовершеннолетних наиболее отчетливо проявляются на досудебных стадиях, где закон, следуя принципам гуманизма, устанавливает специальные требования для создания особого, щадящего режима, призванного защитить психику подростка от жесткого воздействия следственной системы.

Центральным элементом этого режима является расширенный предмет доказывания, закрепленный в статье 421 УПК РФ, который обязывает следователя не ограничиваться установлением факта вины, а проводить глубокое исследование личности: выяснять условия жизни и воспитания, уровень психического развития, а также влияние на подростка взрослых лиц, что смещает акцент расследования с самого преступления на причины его совершения.

Данный подход закреплен и в правилах проведения следственных действий, в частности допроса, который согласно статье 425 УПК РФ строго ограничен по времени и требует обязательного участия педагога или психолога, чья роль заключается не в простом присутствии, а в обеспечении психологической безопасности подростка и достоверности его показаний, что исключает возможность давления.

Кроме того, законодатель предоставляет правоохранительным органам право прекращать уголовное преследование по делам небольшой или средней тяжести, заменяя наказание принудительными мерами воспитательного воздействия в порядке статьи 427 УПК РФ, что позволяет ставить в поряд-

окое исправление несовершеннолетнего, а не его наказание.

Важной гарантией защиты прав также служит требование статьи 422 УПК РФ об обязательном выделении дела в отношении подростка в отдельное производство, если преступление совершено совместно со взрослыми, что необходимо для ограждения несовершеннолетнего от их негативного влияния и обеспечения соблюдения всех установленных законом процессуальных льгот и правил доказывания.

Одной из центральных и наиболее острых проблем является формализация участия в деле обязательных субъектов, призванных служить дополнительными гарантами защиты прав ребенка, – законного представителя и педагога или психолога. УПК РФ предусматривает их обязательное участие в допросе несовершеннолетнего подозреваемого, обвиняемого, не достигшего возраста шестнадцати лет, либо достигшего этого возраста, но страдающего психическим расстройством или отстающего в психическом развитии [2].

Замысел законодателя очевиден: создать для подростка комфортную и безопасную психологическую обстановку. Однако на практике, как отмечают многие исследователи, роль этих участников нередко сводится к пассивному присутствию. Е.В. Шишкина справедливо указывает на то, что педагоги и психологи зачастую не проявляют должной активности, не вмешиваются в ход допроса, даже когда следователь применяет тактические приемы, находящиеся на грани психологического давления [8].

Для решения указанной проблемы требуется ряд конкретных законодательных изменений. Во-первых, необходимо внести поправки в статью 425 УПК РФ, наделив педагога и психолога не просто правом присутствовать, а правом заявлять мотивированные ходатайства о прекращении или прерывании следственного действия при фиксации признаков психоэмоционального утомления несовершеннолетнего. Отказ следователя в удовлетворении такого ходатайства должен быть оформлен мотивированным постановлением.

Во-вторых, следует закрепить за психологом обязанность составлять краткое заключение по итогам следственного действия, отражающее психологическое состояние подростка, уровень понимания им происходящего и наличие или отсутствие признаков оказания на него давления.

Такое заключение должно в обязательном порядке приобщаться к протоколу допроса. В-третьих, для повышения качества привлекаемых специалистов целесообразно на межведомственном уровне (Министерство юстиции, Министерство просвещения, Министерство науки и высшего образования) создать и вести федеральный реестр психологов, аттестованных для участия в уголовном судопроизводстве по делам несовершеннолетних. Привлечение специалистов, не включенных

в данный реестр, должно быть возможно лишь в исключительных случаях с обязательным обоснованием в материалах дела.

Аналогичные проблемы характерны и для участия законных представителей. Как отмечает К.Р. Бабаева, обеспечение прав несовершеннолетнего требует проактивной позиции правоприменителя [4].

Конкретным путем решения здесь является введение в статью 426 УПК РФ нормы, обязывающей следователя (дознателя) на начальном этапе расследования проводить обязательную беседу с несовершеннолетним в присутствии психолога, но без участия законного представителя, с целью выявления возможного конфликта интересов или фактов семейного неблагополучия. При наличии оснований полагать, что законный представитель действует в ущерб интересам ребенка, следователь должен быть обязан незамедлительно направить в орган опеки и попечительства мотивированное представление о необходимости его замены.

Следующий пласт проблем связан с применением мер процессуального принуждения и в первую очередь с избранием меры пресечения в виде заключения под стражу. Закон прямо указывает, что данная мера является исключительной, однако судебная практика свидетельствует о ее неоправданно частом применении.

Е.П. Орлова подчеркивает, что уголовно-правовая защита интересов несовершеннолетних должна быть ориентирована в первую очередь на их ресоциализацию, а не на изоляцию [7].

Пути решения данной проблемы лежат в плоскости ужесточения законодательных требований. Во-первых, следует внести изменения в статью 108 УПК РФ, установив закрытый перечень особо тяжких преступлений против личности и общественной безопасности, по которым в отношении несовершеннолетнего в принципе возможно избрание меры пресечения в виде заключения под стражу. По всем остальным составам преступлений данная мера должна быть законодательно запрещена.

Во-вторых, необходимо ввести в УПК РФ новую, альтернативную меру пресечения, разработанную специально для несовершеннолетних – «обязательное психолого-педагогическое сопровождение», которое может применяться в сочетании с запретом определенных действий или передач под присмотр и включать в себя обязанность подростка регулярно посещать психолога и социального педагога.

В-третьих, для принятия судом взвешенного решения требуется закрепить в статье 423 УПК РФ обязательное требование о предоставлении органами системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних развернутого социального доклада о личности подростка, условиях его жизни и воспитания. Рассмотрение ходатайства об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу в отсутствие такого докла-

да должно считаться существенным нарушением уголовно-процессуального закона.

Особого внимания заслуживают проблемы, возникающие на стадии судебного разбирательства. А.В. Макарова справедливо отмечает, что эффективность защиты прав несовершеннолетних в суде напрямую зависит от уровня специальной подготовки судей [6].

Ключевым путем решения здесь является создание полноценной системы ювенальной юстиции. Это требует принятия отдельного федерального закона «О ювенальных судах в Российской Федерации» или, как минимум, внесения поправок в законодательство о судебной системе, предусматривающих введение обязательной специализации судей по делам несовершеннолетних в каждом районном (городском) суде. Присвоение такой специализации должно быть обусловлено прохождением судьей специальной подготовки в области ювенальной психологии, педагогики и конфликтологии.

Другой острой проблемой судебной стадии является применение особого порядка судебного разбирательства к несовершеннолетним. Как убедительно показывает Д.В. Кузнецов, эта процедура сопряжена с серьезными рисками для прав несовершеннолетнего, поскольку основывается на признании вины и исключает исследование доказательств [5].

Признание, данное подростком, может быть результатом незрелости или давления. Отказ от полного судебного следствия лишает суд возможности всесторонне исследовать обстоятельства, предусмотренные статьей 421 УПК РФ. Единственным кардинальным решением данной проблемы является внесение прямого запрета в главу 50 УПК РФ на применение особого порядка судебного разбирательства (глава 40 УПК РФ) по уголовным делам в отношении несовершеннолетних. Приоритет всестороннего и полного исследования всех обстоятельств дела и личности подростка должен быть абсолютным.

В конечном счете, вышеуказанные проблемы сводятся к необходимости смены парадигмы правосудия с карательной на восстановительную. Как отмечают А. И. Анапольская, И. П. Фокин и А. В. Яхненко, существующие меры не всегда достигают своей цели [3, с.105]. Конкретным путем решения является интеграция в уголовный процесс восстановительных технологий.

Для этого необходимо:

1. Внести в УПК РФ новую главу «Примирительные процедуры по делам несовершеннолетних», регламентирующую порядок проведения программ по заглаживанию вреда и примирению с потерпевшим с участием профессионального посредника (медиатора). Успешное завершение такой программы должно стать самостоятельным основанием для прекращения уголовного дела по реабилитирующим основаниям.

2. Принять Федеральный закон «Об основах системы пробации в Российской Федерации», который бы предусмотрел создание специализированных ювенальных служб пробации. В их функции должно входить не только составление социальных докладов для суда, но и организация примирительных процедур, а также контроль за исполнением принудительных мер воспитательного воздействия и условного осуждения.

Защита прав и законных интересов несовершеннолетнего в уголовном процессе – это не просто набор процессуальных гарантий, а комплексная деятельность, направленная на то, чтобы предоставить молодому человеку реальный шанс на исправление. Реализация предложенных законодательных и институциональных изменений – от введения новых прав для психолога до запрета особого порядка и создания ювенальных судов – позволит превратить нормы закона из формальных деклараций в реально действующий механизм защиты будущего страны.

Список источников

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.01.2026).
2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 15.12.2025) // «Собрание законодательства РФ». 24.12.2001. № 52 (Часть I). Ст. 4921.
3. Анапольская А.И., Фокин И.П., Яхненко А.В. Проблемы реализации мер уголовно-правового воздействия в отношении несовершеннолетних // Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей LIX Международной научно-практической конференции (Пенза, 10 сентября 2022 года). Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2022. С. 104–108.
4. Бабаева К.Р. Защита прав и интересов несовершеннолетних уголовно-правовыми средствами // Право и государственность. 2025. № 1(6). С. 51–56.
5. Кузнецов Д.В., Кузьмина О.Л. Права, законные интересы и обязанности несовершеннолетних участников уголовного судопроизводства // Вестник Казанско-

го юридического института МВД России. 2024. Т. 15. № 4(58). С. 113–121.

6. Макарова А.В. Защита прав и законных интересов несовершеннолетних в ходе судебного разбирательства по уголовным делам // Научные записки академии. 2022. № 4(44). С. 78–81.

7. Орлова Е.П. Некоторые вопросы участия законного представителя несовершеннолетнего в уголовном процессе // XI Международного научно-исследовательского конкурса: сборник статей. Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». 2024. С. 31–33.

8. Шишкина Е.В. Проблемы защиты прав несовершеннолетних участников уголовного судопроизводства // Российское право: образование, практика, наука. 2025. № 3. С. 32–39.

References

1. Constitution of the Russian Federation (adopted by popular vote on 12.12.1993, with amendments approved during the all-Russian vote on 01.07.2020) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 23.01.2026).
2. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001
№ 174-FZ (as amended on 15.12.2025) // Collection Legislation of the Russian Federation. 24.12.2001. № 52 (Part I). Art. 4921.
3. Anapolskaya A.I., Fokin I.P., Yakhnenko A.V. Problems of Implementing Criminal-Law Measures in Relation to Minors // Fundamental and Applied Scientific Research: Current Issues, Achievements, and Innovations: collection of Articles from the LIX International Scientific-Practical Conference (Penza, September 10, 2022). Penza: Science and Education (IP Gulyaev G.Yu.), 2022. P. 104–108.
4. Babaeva K.R. Protecting the Rights and Interests of Minors by Criminal-Law Means // Law and Statehood. 2025. № 1(6). P. 51–56.
5. Kuznetsov D.V., Kuzmina O.L. Rights, Legitimate Interests, and Obligations of Minor Participants in Criminal Proceedings // Bulletin of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024. Vol. 15. № 4(58). P. 113–121.
6. Makarova A.V. Protection of the Rights and Legitimate Interests of Minors during Criminal Trials // Scientific Notes of the Academy. 2022. № 4(44). P. 78–81.
7. Orlova E.P. Some Issues of Participation of a Legal Representative of a Minor in Criminal Proceedings // XI International Scientific Research Competition: Collection of Articles. Penza: MCNS «Science and Education». 2024. P. 31–33.
8. Shishkina E.V. Problems of Protecting the Rights of Minor Participants in Criminal Proceedings // Russian Law: Education, Practice, Science. 2025. № 3. P. 32–39.

Информация об авторах

А.Ю. Солотинская – Начальник цикла – преподаватель Центра профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

М.В. Лукичев – Начальник управления по работе с личным составом ГУ МВД России по г. Москве

Контакты: ул. Петровка, д. 38, Москва, Россия, 127006

Information about the authors

A.Yu. Solotinskaya – Head of the Cycle – Teacher at the Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Moscow Department of Internal Affairs of Russia

M.V. Lukichev – Head of the Personnel Management Department of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the City of Moscow

Contacts: ul. Petrovka, d. 38, Moscow, Russia, 127006

Статья поступила в редакцию 10.02.2026; одобрена после рецензирования 10.03.2026; принята к публикации 16.03.2026.
The article was submitted 10.02.2026; approved after reviewing 10.03.2026; accepted for publication 16.03.2026.

ВОСПИТАТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ: МОТИВАЦИЯ К САМОРАЗВИТИЮ

¹Ирина Владимировна Кобрикова, ²Максим Вячеславович Лукичев

¹Центр профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

²УРПС ГУ МВД России по г. Москве

¹samsnew220617@gmail.com

²lukichevm9@yandex.ru

Аннотация. В статье раскрывается вопрос воспитательного потенциала дополнительного образования детей, рассматриваются возможности дополнительного образования в формировании мотивации к саморазвитию. Подчеркивается актуальность проблемы воспитания подрастающего поколения в современном мире и обосновывается роль дополнительного образования в гармоничном развитии личности через вовлечение в полезную деятельность и раскрытие способностей и талантов.

Ключевые слова: воспитание, воспитательный потенциал, дополнительное образование, саморазвитие, мотивация

Для цитирования: Кобрикова И.В., Лукичев М.В. Воспитательный потенциал дополнительного образования: мотивация к саморазвитию // Современная наука. 2026. № 1. С. 52–55.

Original article

THE EDUCATIONAL POTENTIAL OF ADDITIONAL EDUCATION: MOTIVATION FOR SELF-DEVELOPMENT

¹Irina V. Kobrikova, ²Maxim V. Lukichev

¹Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

²Personnel Management Department of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the City of Moscow

¹samsnew220617@gmail.com

²lukichevm9@yandex.ru

Abstract. This article explores the educational potential of supplementary education for children and examines the potential of supplementary education in fostering motivation for self-development. It emphasizes the relevance of educating the younger generation in the modern world and substantiates the role of supplementary education in the harmonious development of the individual through engagement in meaningful activities and the development of abilities and talents.

Keywords: upbringing, educational potential, additional education, self-development, motivation

For citation: Kobrikova I.V., Lukichev M.V. The educational potential of additional education: motivation for self-development // Modern Science. 2026. № 1. P. 52–55.

Размышляя о саморазвитии личности в рамках образовательных учреждений, Л.Н. Толстой отмечал, что школа обязана избегать заранее составленных программ, учебных планов и методик, если они игнорируют интересы детей, мнение их родителей и не опираются на педагогов, искренне увлеченных своим предметом [1].

В современной педагогической реальности эти принципы получают практическое звучание именно в системе дополнительного образования, которая, обладая собственной спецификой и целеполаганием, занимает уникальное место в едином образовательном пространстве.

Дополнительное образование представляет собой неотъемлемый сегмент общей образовательной системы. Его ключевая функция заключается в формировании у обучающегося стабильной внутренней мотивации к познавательной и созидательной деятельности, созданию условий для максимальной самореализации, а также для профессионального и личностного самоопределения.

Среда дополнительного образования создает органичные и комфортные предпосылки для дет-

ского саморазвития. В рамках этой системы личность получает возможность совершенствоваться в той сфере активности, которая наиболее полно отвечает ее индивидуальной направленности, актуальным интересам и запросам. Подобная ситуация открывает человеку путь к успеху, позволяет ощутить собственную значимость, укрепить веру в свой потенциал и внутренние ресурсы.

Атмосфера комфорта и уюта, столь необходимая для развития, в полной мере формируется в сфере дополнительного образования детей и молодежи. Здесь создается та самая «ситуация успеха» (Л.С. Выготский), выстраиваются подлинно партнерские связи между наставником и воспитанниками.

Подобная среда закономерно ведет к гуманизации межличностных отношений, оказывая прямое влияние на воспитательный процесс и гражданское становление индивида. По своей сути, дополнительное образование представляет собой уникальный феномен – добровольный процесс, в ходе которого ребенок осваивает знания, определенные виды деятельности и ценностные системы. Этот выбор продиктован личными интересами, потреб-

ностью в самореализации и культурной адаптации, что принципиально выходит за границы стандартизированных программ общего образования.

Сфера дополнительного образования создает уникально благоприятные условия для становления индивидуальности каждого ребенка. Это пространство, которое по своей сути глубоко личностно — оно созвучно внутренним склонностям, соответствует характеру и, что особенно важно, отвечает запросам души.

Становление личности происходит не в статике, а в непрерывном деятельностном процессе: через преодоление внутренних барьеров, через интенсивные переживания — как радостные, так и горькие, через глубокое включение в общение и значимое, настоящее дело.

Однако путь к творческой самореализации в школьный период для многих детей осложняется рядом препятствий. К ним можно отнести коммуникативные дефициты, проявляющиеся в низком уровне общительности, недостаток произвольного внимания и усидчивости, а также устойчивые учебные затруднения [2].

Перед педагогом в подобных обстоятельствах открывается дилемма. Первый путь — фактически смириться, отстраниться, маркировав ученика расхожими клише вроде «трудного» или «неуспевающего».

Альтернатива же требует иного подхода: вовлечь ребенка в деятельность, которая отзовется в нем самом, соответствует его устремлениям и потенциалу. Именно такая осмысленная вовлеченность становится мостом. По нему ребенок приходит к признанию сверстников, обретает внутреннюю ценность, а вслед за этим — и устойчивое стремление познавать, творить, действовать.

Сфера дополнительного образования обладает значительным воспитательным ресурсом, который раскрывается через ее уникальные возможности для становления личности и интеграции детей в социум.

В отличие от стандартной школьной программы, она открывает пространство для развития склонностей, талантов и практических умений, обеспечивая тем самым естественную, ненавязчивую среду для воспитательного воздействия.

Формирование ценностных ориентаций происходит в процессе освоения различных видов деятельности. Музыкальные, театральные, художественные и спортивные практики служат действенным инструментом для усвоения нравственных, этических и культурных норм.

Социальные компетенции обретают свою форму в пространстве дополнительного образования. Именно кружки, творческие студии и клубные объединения становятся той практической средой, где оттачиваются навыки межличностной коммуникации. Здесь ребенок учится не просто сосуществовать в коллективе, но и продуктивно сотрудничать, выстраивая содержательный диалог.

Практика в сфере интеллектуальных игр, робототехники, программирования и театрального искусства способствует совершенствованию аналитических способностей и нестандартного воображения.

Разнообразные проекты и мероприятия в системе дополнительного образования создают условия для осмысления обучающимися национальной истории и культуры, способствуют формированию уважения к стране и её базовым ценностям [3].

Дополнительное образование в детском возрасте, включая его воспитательный компонент, не стоит трактовать в качестве механизма, призванного компенсировать недостатки семейного воспитания или работы школ и иных учебных заведений.

Равным образом оно не является инструментом для психолого-педагогической либо социальной коррекции девиантного поведения несовершеннолетних, даже если в какой-то мере подобные задачи решает. Эта особая образовательная сфера обладает собственным уникальным содержанием и четко очерченными приоритетами в воспитательной работе с подрастающим поколением.

Структурируя профессиональное воспитание, можно опереться на синтез актуальных теоретических концепций и реального опыта в сфере детского дополнительного образования, выделив в его составе ряд базовых компонентов:

- этическая и эстетическая составляющие как в процессе работы, так и в презентации ее итогов;
- умение грамотно выстраивать и организовывать собственную деятельность;
- проявление уважения к труду и профессиональным достижениям коллег;
- способность конструктивно воспринимать внешнюю оценку своей работы и ее продуктов;
- следование установленным нормам профессиональной этики;
- осознание личного вклада в общее культурное развитие, что формирует корпоративную ответственность [4].

В рамках воспитательной работы в системе детского образования социальное воспитание занимает не менее важную позицию. Его цель — сформировать у воспитанников культуру социального взаимодействия, научить их эффективно существовать в обществе.

В современном образовательном ландшафте именно данная сфера предстает как уникальная, практически незаменимая площадка для формирования социально адаптированной личности. Детские объединения в системе дополнительного образования предоставляют уникальную среду для формирования социальных навыков.

Здесь ребята осваивают искусство конструктивного диалога, учатся выстраивать доверительные связи как со сверстниками, так и с наставниками. Коллективная деятельность становится естественным полем для отработки этих умений — совместные проекты, обсуждения, решение общих задач.

В данном контексте объективно сформировались базовые предпосылки для воспитания коллективизма у учащихся. Их фундамент – это совместная, социально ценная деятельность, которая увлекает каждого. Не менее важны стабильный состав детского объединения и наличие авторитетного руководителя, которым выступает педагог дополнительного образования.

Обобщение теоретических и практических аспектов дополнительного образования детей позволяет включить в процесс социального воспитания формирование следующих составляющих поведения ребенка:

- чувство общей ответственности за результат;
- способность к продуктивному сотрудничеству внутри группы;
- терпимость к иным позициям и взглядам;
- инициативность и готовность включаться в совместную деятельность;
- поиск путей для личностного воплощения в социально приемлемом русле [4].

Стимулирование детского коллектива в рамках объединения дополнительного образования реализуется посредством:

- формирования благожелательной и психологически безопасной среды, где любой воспитанник чувствует свою востребованность и ценность;
- организации «ситуации успеха» для всех участников объединения, что позволяет ребенку научиться социально приемлемым способам самодовольствия среди ровесников;
- применения разнообразных форм массовой воспитательной деятельности, дающих каждому возможность накопить социальный опыт через примерку различных ролей;

учреждения в рамках объединения действенных органов детского самоуправления, наделенных реальными полномочиями влиять на Содержание работы [4].

Эффективность воспитательной работы в образовательных учреждениях при их совместной деятельности может оцениваться по следующим критериям:

В рамках деятельности: реализация совместных досуговых и интеллектуально-творческих программ, вовлечённость в региональные, федеральные и международные проекты, а также конкретные результаты, достигнутые воспитанниками и педагогическими коллективами.

На уровне педагогов: освоение образовательных программ, творческая и профессиональная эволюция преподавателей, совершенствование их мастерства; трансформация индивидуального творческого поиска в слаженную работу творчески мыслящего коллектива.

На уровне детей: личностное становление ребёнка, формирование у него конструктивной системы ценностей (по отношению к людям, труду, самому себе), процесс его самоопределения.

В качестве индикаторов результативности личностно ориентированной работы педагога исследо-

вательская мысль выдвигает следующие критерии: сохранность физического здоровья; возникновение и последующая реализация интересов в практической плоскости; состояние психического равновесия; сформированная, высокая и при этом адекватная самооценка; развитое чувство собственного достоинства; а также способность к эмпатии, сопереживанию и сочувствию окружающим [5].

Подавляющее большинство воспитанников системы дополнительного образования демонстрируют развитое чувство самостоятельности. Это качество, в свою очередь, формирует у них устойчивую уверенность в различных социальных контекстах, способствует формированию реалистичной самооценки и взвешенному восприятию других людей.

В сфере межличностных отношений для этих детей первостепенное значение приобретают такие ценности, как доброжелательность и справедливость, внимание и готовность оказать поддержку, проявления искренней заботы, а также способность прощать чужие несовершенства. На основании изложенного можно сделать следующий вывод:

Продолжительность вовлеченности ребенка в сферу дополнительного образования напрямую коррелирует с интенсивностью его познавательных устремлений. Эта устойчивая связь также проявляется в росте внутренней убежденности в верности избранного направления для реализации творческого потенциала.

Развитие широкого спектра детских увлечений напрямую коррелирует с формированием альтруистических установок, что в конечном счете выражается в осознанном стремлении к общественно полезной деятельности.

Прямая зависимость прослеживается между вовлеченностью ребенка во внешкольную деятельность и развитием его личностных качеств. С ростом этой вовлеченности укрепляется самостоятельность, формируется более позитивный взгляд на перспективы. Усиливается и ориентация на достижение личного успеха. Кроме того, среди таких детей заметно возрастает доля тех, кто уже на текущем этапе смог определиться не только с будущей профессией, но и с общим направлением жизненного пути [2].

Рассмотрим методические подходы, позволяющие организовать процесс личностного саморазвития обучающегося в рамках дополнительного образования. В их основе лежат практико-ориентированные технологии личностного роста, направленные на решение задач развития личности:

методики, основанные на активном творческом самовыражении, которые призваны помочь ребенку осознать собственную индивидуальность, раскрыть творческий потенциал и постичь феномен уникальности личности – как своей, так и другого человека – через глубокое самоисследование и взаимодействие; практики изотерапии, реализуемые в индивидуальном и групповом форматах (к примеру, упражнения «Общение инопланетян (пойми

меня)», «Ученики с другой планеты», «Семья с другой планеты»);

психолого-педагогические методы и технологии: психологические игры и упражнения; тренинги (вербального и невербального общения, этики и психологии общения); техники психолого-педагогической поддержки в плане снижения уровня тревожности, агрессивности, которые препятствуют свободному самопознанию и самовыражению личности;

метод рефлексии, направленный на самопознание, саморазвитие и самопрогнозирование: работа с картами индивидуальных маршрутов саморазвития позволяет материализовать идеи, зафиксировать достигнутый уровень и наметить перспективы личностного роста. Параллельно ведение дневников личностного роста (после каждого занятия) служит для оформления обобщений и выводов, рожденных в ходе детских размышлений. Эта практика формирует системность мышления, психологически закрепляет усвоенное знание и углубляет рефлексивные способности [1].

Указанные методики саморазвития интегрированы в практику психолого-педагогического сопровождения обучающихся. Их применение осуществляется в рамках системы дополнительного образования, а также при планировании внеурочной работы.

Следовательно, для педагога, работающего в сфере дополнительного образования, воспитательная функция неизменно сохраняет статус первостепенной задачи. От того, какие моральные и этические принципы удастся заложить в сознании ребенка, в решающей степени зависит его дальнейшая жизненная траектория.

Современная российская образовательная система, выстраивая пространство дополнительного образования, создает оптимальную среду для детского саморазвития. Эта сфера предоставляет широчайший спектр ресурсов и условий, позволяющих каждому ребенку раскрыть свой потенциал.

Потенциал саморазвития, изначально присущий системе дополнительного образования, требует для своей полноценной реализации не стихийного, а осознанного процесса. Этот процесс должен быть выстроен как целенаправленное психолого-педагогическое сопровождение. Отработка

программ психолого-педагогического сопровождения современного поколения выступает необходимым условием для решения задач, связанных с саморазвитием учащихся.

Утверждается, что в сферу детского дополнительного образования необходимо внедрить инновационный подход к психолого-педагогическому сопровождению.

Его суть – в интеграции усилий психолога, педагогов, методистов и семьи. Целью такого объединения становится формирование среды, которая пробуждает и развивает личностный ресурс каждого воспитанника, способствуя его самопознанию и движению по пути саморазвития.

Список источников

1. Иванова И.В., Шепелева С.Н. Возможности дополнительного образования в саморазвитии учащихся // Ярославский педагогический вестник. 2015. № 3.
2. Олейникова Л.Т. Дополнительное образование детей – потенциал воспитания // Молодой ученый. 2010. № 1-2(13). Т. 2. С. 282–287.
3. Попова И.Н., Логинова Л.Г. Анализ воспитательного потенциала общеразвивающих программ дополнительного образования детей // Мир науки. Педагогика и психология. 2022. № 2.
4. Каргина З.А. Воспитательные аспекты дополнительного образования детей // Актуальные вопросы современной науки. 2013. № 27.
5. Журкина А. Я. Воспитательный потенциал дополнительного образования детей. Условия его реализации. Диагностика эффективности // Педагогическое искусство. 2017. № 2.

References

1. Zhurkina A. Ya. Educational potential of additional education for children. Conditions for its implementation. Effectiveness diagnostics // Pedagogical art. 2017. № 2.
2. Ivanova I.V., Shepeleva S.N. The possibilities of additional education in the self-development of students // Yaroslavl Pedagogical Bulletin. 2015. № 3.
3. Kargina Z.A. Educational aspects of additional education for children // Actual issues of modern science. 2013. № 27.
4. Oleinikova L.T. Additional education for children - the potential of education // Young scientist. 2010. № 1-2 (13). Vol. 2. P. 282–287.
5. Popova I.N., Loginova L.G. Analysis of the educational potential of general educational programs for additional education of children // The world of science. Pedagogy and psychology. 2022. № 2.

Информация об авторах

И.В. Кобрикова – Преподаватель Центра профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

М.В. Лукичев – Начальник управления по работе с личным составом ГУ МВД России по г. Москве

Контакты: ул. Петровка, д. 38, Москва, Россия, 127006

Information about the authors

I.V. Kobrikova – Teacher of the Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Main Department of Internal Affairs of Russia in Moscow

M.V. Lukichev – Head of the Department for Personnel Management Department of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the City of Moscow

Contacts: ul. Petrovka, d. 38, Moscow, Russia, 127006

Статья поступила в редакцию 10.02.2026; одобрена после рецензирования 10.03.2026; принята к публикации 16.03.2026.

The article was submitted 10.02.2026; approved after reviewing 10.03.2026; accepted for publication 16.03.2026.

ПРОФИЛАКТИКА И ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ КОРРЕКЦИЯ ДЕВИАНТНОГО ПОВЕДЕНИЯ ДЕТЕЙ

¹Юрий Анатольевич Сергеев, ²Михаил Вячеславович Рындин

^{1,2}Центр профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

¹sergeevja@yandex.ru

²x001xx-58@mail.ru

Аннотация. В статье раскрывается вопрос профилактики и педагогической коррекции девиантного поведения детей, проведен анализ условий и факторов, которые стимулируют такое поведение. Рассмотрены основные причины развития девиантного поведения и формы его проявления. Предложены варианты профилактической и коррекционной деятельности как педагога, так и родителя для достижения результатов в профилактике девиаций детей и подростков.

Ключевые слова: девиантное поведение, педагогическая коррекция, профилактика девиантного поведения, причины девиантного поведения, классификация профилактики девиантного поведения

Для цитирования: Сергеев Ю.А., Рындин М.В. Профилактика и педагогическая коррекция девиантного поведения детей // Современная наука. 2026. № 1. С. 56–60.

Original article

PREVENTION AND PEDAGOGICAL CORRECTION OF DEVIANT BEHAVIOR IN CHILDREN

¹Yuri A. Sergeev, ²Mikhail V. Ryndin

^{1,2}Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

¹sergeevja@yandex.ru

²x001xx-58@mail.ru

Abstract. This article explores the prevention and pedagogical interventions for deviant behavior in children, analyzing the conditions and factors that stimulate such behavior. The main causes of deviant behavior and its various forms are examined. Options for preventive and corrective interventions for both teachers and parents are proposed to achieve results in preventing deviance in children and adolescents.

Keywords: deviant behavior, pedagogical correction, prevention of deviant behavior, causes of deviant behavior, classification of prevention of deviant behavior

For citation: Sergeev Yu.A., Ryndin M.V. Prevention and pedagogical correction of deviant behavior in children // Modern Science. 2026. № 1. P. 56–60.

Вопрос о девиантном поведении несовершеннолетних – будь то правонарушения, асоциальные поступки или иные формы отклонений – исторически оставался в фокусе внимания. Эта проблема неизменно волновала не только специалистов: психологов, педагогов, правоведов, но и широкую общественность.

Сегодняшняя ситуация вызывает особую озабоченность. Наблюдается не просто увеличение количества детей с подобными проявлениями, но и тревожное «омоложение» феномена: признаки девиации теперь фиксируются даже у младших школьников.

Еще более настораживает эскалация форм такого поведения. В статистике все чаще встречаются случаи жестокости, раннего алкоголизма, наркотической и токсической зависимости, суицидальных попыток и уголовно наказуемых деяний.

Ряд видных исследователей, включая Я.И. Гилинского и В.С. Афанасьева, сосредоточили свой научный интерес на феномене девиантного по-

ведения. В их трактовке девиация представляет собой человеческий поступок или совокупность действий, вступающих в противоречие с нормативными установками – идеологическими, моральными и правовыми, – официально утвержденными в данном социуме.

Примечательно, что сам термин «девиантное поведение» был введен в академический дискурс именно Я.И. Гилинским. До этого в научной литературе фигурировали иные обозначения: «отклоняющееся поведение», «нежелательное поведение», «социально неодобряемое поведение», «дисфункциональное поведение», «деструктивное поведение» и другие [1].

Признавая категорию «поведение» в качестве феномена, формирующего структуру, авторы опирались на концепции Б.Г. Ананьева, Л.С. Выготского, А.Н. Леонтьева и С.Л. Рубинштейна. В их научных трудах поведение рассматривалось как аналог деятельности. Под этим подразумевалась жизненная активность личности, организуемая в соответствии с нравственными и правовыми нормами, принятыми в социуме [1].

Невозможность действовать в рамках правовых и моральных норм, установленных обществом, провоцирует девиантные поступки. Их причиной служит не только правовая безграмотность. Глубинные мотивы кроются в приоритете базовых витальных нужд, которые выходят на первый план при слабости волевого контроля и устойчивой склонности к поведению, противоречащему социальным устоям.

Девиантные действия детей принимают разнообразные обличья. Это и открытое пренебрежение правовыми нормами, и систематическое игнорирование свобод других людей.

Конкретными проявлениями служат участие в травле сверстников, сквернословие, акты вандализма или грабежи. Сюда же относится употребление и сбыт запрещенных веществ. Подобное поведение коренится преимущественно в двух взаимосвязанных факторах: дефиците действенного контроля со стороны старших и укоренившемся у подростка ощущении полной безнаказанности.

Согласно позиции И.Б. Буртоновой, генезис девиантного поведения у детей коренится в комплексе взаимосвязанных факторов. Это и соматические заболевания, и врожденная или ситуативная повышенная возбудимость, сопряженная с дефицитом навыков самоконтроля.

Стремление к автономии, свойственное возрасту, часто сталкивается с неблагоприятным семейным фоном: недостаточной педагогической грамотностью родителей, их чрезмерной занятостью или материальными трудностями, включая безработицу.

Школьная неуспешность и отставание в учебе ведут к пренебрежению со стороны сверстников, что усугубляет одиночество и непонимание со стороны взрослого окружения, неспособного распознать реальные трудности ребенка.

К этому добавляется поиск острых ощущений, хронический стресс, неуверенность в себе, а также агрессивные паттерны, транслируемые медиасредой – примеры насилия и безнаказанности. Нередко подобное поведение становится искаженным способом привлечь внимание, компенсируя дефицит живого общения и принятия [2].

В педагогической психологии к числу фундаментальных детерминант девиантного поведения подростков традиционно причисляют ряд факторов. Во-первых, это дефицит целенаправленной и непрерывной воспитательной деятельности. Во-вторых, низкая результативность в построении как учебного процесса, так и занятий во внеурочное время. Наконец, отмечается недостаточная готовность либо прямое нежелание педагогов корректировать негативные проявления, коренящиеся в индивидуальных психологических чертах воспитанника.

Эпоха тотальной цифровизации придает особый вес информационной среде, формирующей

мировоззрение подрастающего поколения. В этой среде циркулируют многочисленные мемы – реплицируемые через подражание единицы культурного кода, чья сущность нередко носит откровенно разрушительный характер.

Параллельно с экспансией цифровых технологий множатся и эпизоды отклоняющегося поведения среди детей. Данная динамика остро ставит вопрос о регулировании контента, распространяемого в пространстве интернета.

Согласно концепции Ю.А. Клейберга, становление девиантного поведения проходит через несколько условно обозначенных стадий.

1. Неодобряемое поведение. Оно периодически фиксируется у большинства детей и коррелирует с такими личностными особенностями, как озорство, непослушание, упрямство, негативизм. При успешном преодолении этих трудностей, как правило в рамках целенаправленного педагогического воздействия, девиация не закрепляется.

2. Порицаемое поведение. Его проявления включают эпизодические дисциплинарные проступки, грубость, неискренность, склонность к дракам и дерзости. Подобные действия провоцируют осуждение со стороны общества, семьи и педагогического коллектива.

3. Девиантное поведение. В его фундаменте лежат нравственно деструктивные действия: систематическая ложь, лицемерие, притворство, агрессивность, эгоцентризм, конфликтность, воровство. Эти паттерны получают устойчивое развитие и переходят в разряд систематических.

4. Предпреступное поведение. Оно представляет собой начальную фазу, на которой зарождаются деструктивные и криминальные паттерны. Проявляется оно в форме эпизодических, но намеренных отступлений от установленных норм и требований, регламентирующих поведение и социальные взаимодействия. К его типичным проявлениям относят акты хулиганства, избиения, вымогательство, а также злостные нарушения дисциплины.

5. Преступное поведение. Его конституируют уже совершенные правонарушения и преступления. На данном этапе вероятность позитивной коррекции становится крайне низкой, так как личность оказывается в состоянии устойчивого социального отчуждения [3].

Ряд исследователей разделяет позицию доктора психологических наук Р.В. Овчаровой, предложившей собственную классификацию факторов девиантного поведения [4].

В ее концепции к числу таких детерминант отнесены нарушения психического и соматического развития, феномен социально-педагогической запущенности, устойчивый психологический дискомфорт, дефицит конструктивной занятости, а также безнадзорность и прочие обстоятельства. Эта точка зрения фокусируется на анализе генезиса отклоняющегося поведения в детском и подростковом возрасте [5].

При анализе обозначенного комплекса причин девиантного поведения позиция Р.В. Овчаровой представляется вполне обоснованной. Отклонения в психофизическом здоровье, например, нередко выступают отправной точкой для его развития.

Что касается социально-педагогической запущенности, ее корни часто кроются в систематическом игнорировании взрослыми – родителями и учителями – негативных поведенческих проявлений подростка. Источником глубокого внутреннего дискомфорта, в свою очередь, способны стать конфликтные отношения в семье и детском коллективе, особенно при регулярном столкновении с грубостью и жестокостью.

Новые требования к системе среднего профессионального образования, формирующиеся в современных условиях, диктуют необходимость поиска и внедрения иных, более актуальных форм педагогической работы. Особую значимость в этой связи приобретает фигура преподавателя, его позиция на всех стадиях учебно-воспитательного процесса.

Педагог, который не просто осознает, но и внутренне принимает эволюцию форматов взаимодействия с детьми, получает возможность выстраивать результативную деятельность с различными группами обучающихся, включая тех, кто демонстрирует склонность к поведенческим девиациям.

Тем не менее наиболее оптимальным представляется привлечение к работе с такой категорией молодых людей специалистов, обладающих соответствующей целевой подготовкой.

Работа с детьми и подростками, демонстрирующими девиантное поведение, требует от специалиста глубокого понимания самой этой категории. Необходимо разбираться в ее сущности, многообразии форм и, что особенно важно, в комплексе причин, лежащих в основе подобных проявлений. Параллельно с этим педагог или психолог должен быть вооружен арсеналом методов психолого-педагогической диагностики.

Их применение позволяет выявить уникальные личностные черты каждого ребенка, что, в свою очередь, служит фундаментом для разработки адресных коррекционных и воспитательных стратегий.

Социализация представляет собой один из возможных маршрутов для детей. По своей сути, это сложный, многоаспектный процесс, конечная цель которого – реинтеграция личности в социум. Его содержание охватывает формирование навыков построения отношений с людьми и окружающей действительностью, а также предупреждение и исправление возникающих девиаций.

Ранняя коррекция поведенческих отклонений требует консолидированных действий родителей, психологов, социальных педагогов и классных руководителей по нескольким ключевым

векторам: выявление способностей ребенка и его потенциальных траекторий роста; обеспечение атмосферы безусловного принятия и поддержки; грамотная организация внеучебной занятости; диагностика проблемных зон, нуждающихся в проработке; разработка и внедрение персонализированных коррекционных программ [6].

Определяя сущность профилактики, Всемирная организация здравоохранения предлагает ее трехуровневую классификацию, включающую первичную, вторичную и третичную формы.

Первичная профилактика обычно охватывает обширные детские и подростковые коллективы. Ее цель – привить устоявшиеся в обществе социальные и правовые модели поведения.

Параллельно такая работа призвана повысить резистентность несовершеннолетних к воздействию деструктивных факторов, провоцирующих девиантные проявления.

Вторичная профилактика ориентирована на своевременное обнаружение и последующую коррекцию нервно-психических отклонений в детском развитии. Параллельно организуется целенаправленная работа с несовершеннолетними, у которых выявлена предрасположенность к поведенческим девиациям, но которые пока не демонстрируют открытых форм такого поведения.

Третичная профилактика нацелена на терапию нервно-психических патологий, лежащих в основе поведенческих нарушений. Ее комплексные задачи включают предотвращение рецидивов у подростков с устоявшимися девиациями и последующую интеграцию этой группы в социум.

Эмпирические данные убедительно свидетельствуют: профилактические меры достигают максимального результативности в двух ключевых случаях. Во-первых, когда они нацелены на ликвидацию самих предпосылок и детерминант, порождающих девиантные проявления.

Во-вторых, в ситуации, когда отклоняющееся поведение лишь начинает формироваться, находясь в своей зачаточной фазе.

Психолого-педагогическое сопровождение несовершеннолетних с девиантными наклонностями базируется на данных, полученных в ходе диагностики. Эти сведения служат фундаментом для выстраивания коррекционной работы с детьми из группы риска. В рамках такого подхода создаются и внедряются специализированные программы, игровые методики, тренинговые занятия и смоделированные учебные ситуации [7].

Профилактическая деятельность в педагогической психологии немыслима без вовлечения родителей. Ключевым направлением здесь выступает их просвещение: передача необходимых психолого-педагогических знаний, разъяснение возрастной специфики и уникальных черт каждого ребенка. Не менее значимо формирование у взрослых установки на отказ от насильственных практик в

воспитании, поощрение конструктивных и гуманных подходов.

Развитие коммуникативных умений и обучение эффективному общению позволяют родителям находить более точные и адекватные способы взаимодействия с детьми.

Достижению этих задач способствует целый арсенал методических средств: от классических лекций и индивидуальных бесед до групповых консультаций, тематических семинаров и применения техник ролевой игры.

Работа с детьми из группы риска предполагает обязательное консультирование педагогов и родителей. Его цель – помочь взрослым в вопросах обучения и воспитания, содействовать урегулированию конфликтов и налаживанию продуктивного диалога между ними. Что касается профилактики девиантных проявлений у подростков, то соответствующие программы формируются силами практических психологов и специалистов школьных психологических служб.

Их реализация часто происходит на базе центров, оказывающих поддержку семьям и детям.

В педагогической психологии существует еще один подход к предупреждению девиантного поведения у детей – формирование деятельности, принципиально иной по своей сути.

Подобная практика раскрывает перед личностью возможность иного, альтернативного осмысления жизни и, как следствие, иных поведенческих паттернов.

Возьмем, к примеру, регуляцию эмоционального состояния: его можно стабилизировать не только с помощью специальных, порой химических препаратов, но и через трансформацию мышления и выработку позитивного мировосприятия.

Этому способствуют: путешествия (познание нового), походы, разнообразные встречи с людьми, переживание чувства любви, творческое выполнение различных заданий [8].

Не менее значима для превентивной деятельности задача выявления и анализа всей совокупности причин, мотивов, ситуативных условий и конкретных поступков, формирующих механику девиантного поведения личности или коллектива.

Такое поведение характеризуется отступлением от устоявшихся социальных и правовых предписаний. При этом профилактические усилия должны охватывать все без исключения области жизни несовершеннолетних.

Сложный характер нарушений, лежащих в основе детских девиаций, обуславливает необходимость в системном, организованном подходе к их предупреждению.

Эффективная профилактика здесь не может быть фрагментарной; она требует комплексного воздействия, интегрирующего медицинские, психолого-педагогические и социальные меры.

Следовательно, центральной задачей педагогов и психологов, взаимодействующих с несовершеннолетними, демонстрирующими поведенческие девиации, выступает выработка социально приемлемых паттернов.

Речь идет о таком типе поведения, который исключает причинение ущерба как социуму в целом, так и личности ребенка. Педагогу следует осознавать: фундамент для подобного поведения закладывается в первую очередь в атмосфере доверия.

Ребенок должен чувствовать безусловное принятие со стороны взрослого мира, ощущать себя понятым и признанным без оговорок. Детям необходимо осознавать собственную значимость. Им требуется ощущать, что их присутствие и действия имеют ценность не только в узком кругу близких, но и в более широком социальном контексте. Это чувство востребованности формирует основу для осмысленного включения в жизнь общества.

Список источников

1. Филипенко Е.В., Витольник Г.А., Душкина Е.В. Проблема профилактики девиантного поведения несовершеннолетних как предмет психолого-педагогического анализа // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2021. № 2(92). С. 208–218.
2. Зиннуров Ф.К. Проблемы профилактики девиантного поведения детей и подростков в современных социокультурных условиях российского общества // Вестник Казанского государственного университета культуры и искусств. 2019. № 1. С. 127–131.
3. Жадан В.Н. Девиантное поведение несовершеннолетних: формы предупреждения и коррекции // Юридическая наука. 2021. № 7. С. 73–79.
4. Овчарова Р.В. Ранняя профилактика и коррекция социально-педагогической запущенности детей: дис. ... д-ра психол. наук. М., 1995. 361 с.
5. Ветрова Е.В., Никишкин А.В., Ветров В.М. Причины формирования девиантного поведения // Государственная служба и кадры. 2021. № 5. С. 197–199.
6. Желнин Э.В. Профилактика девиантного поведения несовершеннолетних // Вестник науки. 2021. № 8(41). С. 4–12.
7. Губанова А.С. Девиантное поведение подростков: основы профилактики // Вестник науки. 2024. № 11 (80). С. 806–811.
8. Безуглая Т.И. Превенция девиантного поведения у детей и подростков // Russian Journal of Education and Psychology. 2021. № 6. С. 117–134.

Reference

1. Filipenko E.V., Vitolnik G.A., Dushkina E.V. The Problem of Prevention of Deviant Behavior of Minors as a Subject of Psychological and Pedagogical Analysis // Bulletin of the Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2021. № 2(92). P. 208–218.
2. Zinnurov F.K. Problems of Prevention of Deviant Behavior of Children and Adolescents in the Modern Sociocultural Conditions of Russian Society // Bulletin of the Kazan State University of Culture and Arts. 2019. № 1. P. 127–131.
3. Zhdan V.N. Deviant Behavior of Minors: Forms of Prevention and Correction // Legal Science. 2021. № 7. P. 73–79.

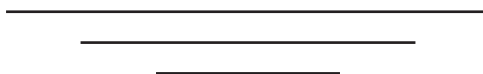
4. Ovcharova R.V. Early prevention and correction of social and pedagogical neglect of children: dis. ... Doctor of Sciences in Psychology. M., 1995. 361 p.

5. Vetrova E.V., Nikishkin A.V., Vetrov V.M. Causes of deviant behavior // Civil Service and Personnel. 2021. № 5. P. 197–199.

6. Zhelnyn E.V. Prevention of Deviant Behavior of Minors // Science Bulletin. 2021. № 8(41). P. 4–12.

7. Gubanova A.S. Deviant behavior of adolescents: basics of prevention // Bulletin of Science. 2024. № 11(80). P. 806–811.

8. Bezuglaya T.I. Prevention of deviant behavior in children and adolescents // Russian Journal of Education and Psychology. 2021. № 6. P. 117–134.



Информация об авторах

Ю.А. Сергеев – Преподаватель Центра профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

М.В. Рындин – Начальник Центра профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве

Контакты: ул. Петровка, д. 38, Москва, Россия, 127006

Information about the authors

Yu.A. Sergeev – Teacher of the Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Main Department of Internal Affairs of Russia in Moscow

M.V. Ryndin – Head of the Center for Professional Training of Traffic Police Officers of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Moscow

Contacts: ul. Petrovka, d. 38, Moscow, Russia, 127006

Статья поступила в редакцию 10.02.2026; одобрена после рецензирования 10.03.2026; принята к публикации 16.03.2026.

The article was submitted 10.02.2026; approved after reviewing 10.03.2026; accepted for publication 16.03.2026.