



МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)

ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ И МЕТОДИКИ ОБУЧЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМ ДИСЦИПЛИНАМ

**Разработка итогового тестового контроля по междисциплинарному
курсу «Безопасность дорожного движения» в профессиональных
образовательных организациях**

**Выпускная квалификационная работа
44.03.04 Профессиональное обучение (по отраслям)
Направленность программы бакалавриата
«Транспорт»
Форма обучения заочная**

Проверка на объем заимствований:

90 % авторского текста

Работа рекомендована к защите

« 19 » февраля 2026 г.

Зав. кафедрой АТ, ИТ и МОТД

Руднев В.В., к.т.н., доцент

Выполнил:

Студент группы ЗФ-409-082-3-2

Муляев Александр Викторович

Научный руководитель:

к.т.н., доцент кафедры АТ, ИТ и МОТД

Хасанова М.Л.

СОДЕРЖАНИЕ

АННОТАЦИЯ	4
ВВЕДЕНИЕ	6
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИТОГОВОГО ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ	10
1.1. Виды и функции контроля в образовательном процессе.....	10
1.2 Особенности и цели итогового контроля.....	15
1.3 Тест как форма педагогического контроля: виды, структура, требования.....	20
1.4 Цифровизация итогового контроля в условиях современного образования.....	22
ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1	30
ГЛАВА 2. РАЗРАБОТКА ИТОГОВОГО ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»..	31
2.1. Анализ учебного плана и рабочей программы дисциплины в ГБПОУ «ЮУРГТК».....	31
2.2. Цели и задачи итогового тестового контроля.....	33
2.3 Структура и содержание итогового тестового контроля.....	34
ВЫВОД ПО ГЛАВЕ 2	49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	50
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	52
ПРИЛОЖЕНИЕ	Ошибка! Закладка не определена.

ВВЕДЕНИЕ

Безопасность дорожного движения (БДД) остаётся одной из наиболее острых социально-экономических проблем современной России. По данным официальной статистики ГИБДД за 2024 год, на дорогах страны зарегистрировано 135 800 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 16 200 человек, а 172 000 получили травмы различной степени тяжести [25]. Несмотря на положительную динамику снижения аварийности по сравнению с 2010-ми годами, темпы этого снижения замедляются, а среди наиболее уязвимых групп — особенно молодых водителей и обучающихся профессиональных образовательных организаций — сохраняется высокий уровень риска [9, 24].

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в мире в ДТП погибает 1,3 млн человек, и до 90% жертв приходится на страны с низким и средним уровнем дохода, включая Россию [24]. Эксперты НИИ безопасности дорожного движения подчёркивают, что «человеческий фактор» остаётся доминирующим — до 94% аварий связаны с ошибками водителей, вызванными усталостью, агрессией, недостаточной подготовкой или игнорированием правил [9, 32]. Особенно остро эта проблема стоит в контексте подготовки будущих специалистов автотранспортной отрасли — водителей, механиков, диспетчеров, инженеров по БДД, чья профессиональная деятельность напрямую связана с обеспечением безопасности на дорогах [5, 6].

Современные требования к качеству подготовки специалистов в системе среднего профессионального образования всё больше ориентированы на формирование не только предметных, но и личностных и метапредметных компетенций [13, 14]. В Послании Президента Российской Федерации В. В. Путина Федеральному Собранию подчёркивается необходимость цифровизации образования, в том числе в профессиональных образовательных организациях, как одного из ключевых

направлений повышения качества подготовки будущих специалистов [30]. Это предполагает широкое внедрение цифровых инструментов диагностики, обучения и контроля, включая электронные формы итоговой аттестации [8, 28].

Однако на практике преподавание дисциплины «Безопасность дорожного движения» в профессиональных образовательных организациях часто сводится к формальному усвоению Правил дорожного движения и базовых технических знаний. При этом игнорируются психологические, организационные и правовые аспекты, которые, по оценкам экспертов, составляют до 94% причин ДТП [9, 22, 32]. Особенно это критично для специальностей транспортного профиля, где ошибка может иметь летальные последствия [5, 6, 26].

Важно отметить, что дисциплина «Безопасность дорожного движения» входит в учебные планы многих профессиональных образовательных организаций по транспортным специальностям. В частности, согласно Федеральному государственному образовательному стандарту (ФГОС) СПО по специальности 23.02.07 «Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей», утверждённому приказом Минпросвещения России от 09.12.2016 № 1568 (зарегистрирован Минюстом РФ 26.12.2016 № 44946, с изменениями по состоянию на 2024 г.) [33], данная дисциплина является обязательной частью общепрофессионального цикла и направлена на формирование как общих (ОК), так и профессиональных компетенций (ПК), связанных с безопасной эксплуатацией транспортных средств [33].

Базой проведения педагогического эксперимента и анализа учебно-методической документации выступило Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Южно-Уральский государственный технический колледж» (ГБПОУ «ЮУРГТК») — одно из ведущих образовательных учреждений Челябинской области, реализующее основную профессиональную образовательную программу по

специальности 23.02.07 в соответствии с актуальным ФГОС [33]. Были изучены его учебный план, рабочая программа дисциплины и фонд оценочных средств, что позволило определить содержательные и временные рамки для разработки итогового тестового контроля.

С учётом требований ФГОС и современных тенденций цифровизации образования назрела необходимость создания электронного итогового тестового контроля, который бы:

- сочетал нормативно-правовой блок (ПДД, ФЗ № 196, КоАП) с анализом технических аспектов (устройство ТС, тормозной путь);
- включал задания на знание, ситуационные кейсы с элементами неопределённости;
- предусматривал рефлексивные задания, позволяющие оценить установки, мотивацию и способность к прогнозированию последствий [15, 29].

Цель выпускной квалификационной работы — разработать итоговый тестовый контроль по дисциплине «Безопасность дорожного движения» для студентов профессиональной образовательной организаций.

Контроль ориентирован на оценку комплексной профессиональной компетентности и реализован в цифровом формате.

Объект исследования — контроль знаний студентов в профессиональных образовательных организациях.

Предмет исследования — итоговый тестовый контроль по дисциплине «Безопасность дорожного движения».

Задачи исследования:

1. Провести анализ учебно-методической литературы и нормативных документов по проблеме итогового контроля в профессиональном образовании;
2. Изучить теоретические основы тестирования как формы педагогического контроля, его виды, структуру и психометрические требования;

3. Проанализировать содержание дисциплины «Безопасность дорожного движения» в рамках ФГОС СПО по специальности 23.02.07;

4. Разработать итоговый тестовый контроль, ориентированный на оценку общих и профессиональных компетенций;

5. Обосновать цифровой формат проведения контроля и определить критерии оценки результатов.

Методологическую основу составляют:

– системно-деятельностный подход (Л. С. Выготский, А. Н. Леонтьев); компетентностный подход (А. В. Хуторской, И. А. Зимняя); теория педагогического измерения (М. Б. Челышкова, В. С. Ким).

Методы исследования:

- изучение и анализ теоретико-методической, учебной и специальной литературы по тестовому контролю;

- изучение и анализ учебно-программной и планирующей документации по дисциплине;

- изучение Интернет-ресурсов по проблеме исследования; анализ образовательного стандарта;

- методы педагогического проектирования.

База исследования: ГБПОУ «Южно-Уральский государственный технический колледж».

Практическая значимость: результаты могут быть использованы преподавателями профессиональных образовательных организаций при формировании фондов оценочных средств, методистами при разработке рабочих программ, а также в системе повышения квалификации педагогов по вопросам БДД и психологической поддержки обучающихся.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИТОГОВОГО ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

1.1. Виды и функции контроля в образовательном процессе

Институт педагогического контроля прошёл длительный путь эволюции от античных форм устной аттестации до современных цифровых диагностических систем. В эпоху Древней Греции (Сократ, Платон, Аристотель) доминировала методика диалогического экзамена, где главным критерием выступала не эрудиция, а способность к логическому рассуждению и обоснованию собственной позиции [11]. Средневековые европейские университеты (Болонский, Парижский) институционализировали практику публичных диспутов как формы завершающей аттестации, сохранявшую актуальность вплоть до эпохи Просвещения.

В отечественной педагогической традиции системный подход к контролю начал формироваться в петровскую эпоху с созданием светских учебных заведений технического профиля (Навигацкая школа, Инженерная школа), где оценка знаний носила преимущественно прикладной характер — проверялась готовность выпускников к решению практических инженерных задач [12]. Реформаторская деятельность М.М. Сперанского в начале XIX века заложила основы стандартизации экзаменационных процедур, а педагогические концепции К.Д. Ушинского сформировали гуманистическую парадигму оценки, акцентирующую её развивающий и стимулирующий потенциал [11].

Советский период характеризовался централизацией контрольных процедур: введение единых программ, типовых экзаменационных билетов и комплексных государственных экзаменов. Однако подобный подход зачастую сводился к формальной верификации объёма усвоенной информации, что подвергалось критике со стороны передовых педагогов

(П.П. Блонский, Л.С. Выготский) за пренебрежение индивидуальными траекториями обучения и процессуальной природой познавательной деятельности [11].

Современный этап развития теории педагогического контроля определяется переходом от знаниевой к компетентностной модели образования, закреплённой в Федеральных государственных образовательных стандартах. Согласно ФГОС СПО, контрольная деятельность должна обеспечивать диагностику не только предметных знаний, но и уровня сформированности общих и профессиональных компетенций, готовности к решению как типовых, так и нетиповых профессиональных задач в условиях неопределённости [13, 33].

В современной педагогике выделяют несколько классификационных подходов к систематизации контрольных процедур. По временному критерию и месту в учебном процессе различают четыре базовых вида контроля [15, 16]:

Входной контроль реализуется на начальном этапе освоения дисциплины или модуля с целью диагностики стартового уровня подготовленности обучающихся, выявления пробелов в базовых знаниях и умениях, необходимых для успешного усвоения нового материала. Применительно к дисциплине «Безопасность дорожного движения» входной контроль может включать верификацию знаний основных положений ПДД, базовых понятий динамики движения транспортных средств, элементарных правовых норм. Результаты такого контроля позволяют преподавателю дифференцировать учебный процесс, спланировать коррекционные занятия для слабо подготовленных студентов и оптимизировать темп изложения учебного материала [16].

Текущий контроль осуществляется систематически в процессе обучения (на каждом или нескольких занятиях) и направлен на оперативную диагностику степени усвоения отдельных тем, своевременное выявление трудностей в понимании материала и коррекцию учебной деятельности.

Формы текущего контроля многообразны: устный опрос, письменные задания, лабораторные и практические работы, мини-тесты, выполнение индивидуальных проектов, участие в дискуссиях и деловых играх. Ключевой особенностью текущего контроля выступает его обучающая функция — через процедуру проверки происходит повторение, систематизация и углубление знаний. Как отмечает А.А. Андреев, современная концепция текущего контроля трансформируется в «формирующее оценивание», где приоритет отдаётся не выставлению отметки, а предоставлению конструктивной обратной связи, способствующей повышению учебных достижений [17].

Рубежный контроль проводится по завершении крупного тематического блока или раздела учебной дисциплины (например, после изучения комплекса вопросов, связанных с техническим состоянием транспортных средств или правовыми основами БДД). Он выполняет функцию промежуточной верификации достижения планируемых результатов обучения перед переходом к следующему содержательному модулю и часто используется как условие допуска к итоговой аттестации [15].

Итоговый контроль завершает изучение дисциплины или междисциплинарного курса и ориентирован на комплексную оценку степени достижения всех запланированных результатов обучения, включая сформированность общих и профессиональных компетенций. В системе СПО итоговый контроль по дисциплине может проводиться в форме экзамена, дифференцированного зачёта или стандартизированного тестирования. Его результаты фиксируются в официальных документах об образовании и влияют на допуск к промежуточной и государственной итоговой аттестации [33].

Помимо временного критерия, контроль классифицируется по следующим основаниям:

– По субъекту контроля: внешний (преподаватель, экзаменационная комиссия), взаимный (оценка однокурсниками в рамках групповой деятельности) и самоконтроль (самооценка студентом собственных достижений) [15];

– По форме представления: устная (собеседование, публичная защита), письменная (контрольная работа, тест), практическая (выполнение лабораторной работы, демонстрация навыков) и комбинированная [16];

– По степени стандартизации: нестандартизированный (индивидуальные творческие задания) и стандартизированный (тесты с едиными инструкциями, критериями оценки и процедурой проведения) [15];

– По функциональной направленности: диагностический (определение уровня подготовки), обучающий (закрепление знаний через проверку), аттестационный (установление соответствия требованиям стандарта) и прогностический (прогнозирование успешности дальнейшего обучения или профессиональной деятельности) [15, 16].

Каждая форма контроля реализует комплекс взаимосвязанных функций, определяющих его эффективность в образовательном процессе [15, 16]:

Диагностическая функция направлена на выявление реального уровня знаний, умений, навыков и компетенций обучающегося, определение сильных и слабых сторон его подготовки, выявление причин пробелов в знаниях (недостаточная мотивация, сложность материала, индивидуальные особенности восприятия). Для преподавателя дисциплины «Безопасность дорожного движения» диагностическая функция контроля приобретает особую значимость при выявлении ошибочных установок студентов относительно допустимости нарушений ПДД («все так делают», «это не опасно»), которые в будущем могут стать причиной дорожно-транспортных происшествий [5, 6].

Обучающая функция проявляется в том, что сам процесс контроля способствует закреплению, систематизации и углублению знаний. При подготовке к контролю студент повторяет материал, устанавливает межпредметные связи, применяет знания в новых ситуациях. Особенно ярко эта функция выражена в текущем контроле, где после проверки преподаватель разъясняет ошибки, дополняет ответы студентов, корректирует понимание материала [17].

Воспитательная функция связана с формированием у обучающихся ответственности за результаты своей учебной деятельности, дисциплинированности, честности, стремления к самоконтролю и самосовершенствованию. В контексте БДД воспитательная функция контроля приобретает особую социальную значимость — через оценку знаний правил и требований безопасности формируется культура безопасного поведения на дороге, осознание личной ответственности за жизнь и здоровье других участников движения [5, 6, 32].

Мотивационная функция заключается в стимулировании учебной активности обучающихся через чёткие критерии оценки, возможность демонстрации собственных достижений, получение обратной связи о прогрессе. Грамотно организованный контроль создаёт «зону ближайшего развития» (Л.С. Выготский), мотивируя студента к преодолению трудностей и достижению более высокого уровня подготовки [11, 15].

Прогностическая функция позволяет на основе результатов контроля прогнозировать успешность дальнейшего обучения, готовность к освоению смежных дисциплин, а также потенциальную эффективность будущей профессиональной деятельности. Для дисциплины БДД прогностическая функция особенно значима — низкие результаты по разделам, связанным с оценкой дорожных ситуаций или психофизиологическими факторами, могут сигнализировать о повышенном риске совершения ДТП в будущем и требовать дополнительной психологической или практической подготовки [5, 6, 9].

Управленческая функция обеспечивает обратную связь для администрации образовательной организации и преподавателя, позволяя корректировать учебный процесс, совершенствовать методику преподавания, оптимизировать содержание дисциплины. На основе анализа результатов итогового контроля по БДД можно выявить слабоусвоенные темы и внести коррективы в рабочую программу или методику преподавания [15].

Важно подчеркнуть, что эффективность контроля определяется не количеством реализуемых функций, а их сбалансированностью и соответствием целям конкретного этапа обучения. Как отмечает И.А. Зимняя, в современной педагогике контроль перестаёт быть инструментом «наказания» за незнание и трансформируется в ресурс развития при условии сопровождения конструктивной обратной связью, ориентированной на поддержку и развитие обучающегося [14].

1.2 Особенности и цели итогового контроля

Итоговый контроль в системе среднего профессионального образования регулируется многоуровневой системой нормативных правовых актов. На федеральном уровне ключевое значение имеет Федеральный закон № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», определяющий общие принципы организации контроля и оценки результатов освоения образовательных программ, гарантирующий право обучающихся на объективную оценку и возможность обжалования результатов [1].

На уровне подзаконных актов основополагающее значение имеют:

– Приказы Минпросвещения России об утверждении ФГОС СПО по конкретным специальностям (в частности, приказ № 1568 от 09.12.2016 по специальности 23.02.07) [33];

- Порядок организации и осуществления образовательной деятельности по образовательным программам среднего профессионального образования (утв. приказом Минобрнауки России от 14.06.2013 № 464);

- Методические рекомендации по проведению промежуточной аттестации обучающихся СПО, разрабатываемые профильными ведомствами и методическими центрами [13].

ФГОС СПО устанавливают обязательные требования к итоговой аттестации по дисциплинам и междисциплинарным курсам:

- Итоговая аттестация должна обеспечивать комплексную оценку освоения теоретических знаний, сформированности практических умений и уровня развития общих и профессиональных компетенций [33];

- Формы и процедуры итоговой аттестации определяются образовательной организацией самостоятельно в рамках, установленных ФГОС, и закрепляются в локальных нормативных актах (положении об итоговой аттестации) и рабочих программах дисциплин;

- Результаты итоговой аттестации по дисциплине фиксируются в зачётной книжке обучающегося и влияют на допуск к государственной итоговой аттестации;

- Для дисциплин, входящих в состав профессиональных модулей, итоговая аттестация может проводиться в форме экзамена (дифференцированного зачёта) или в составе итоговой аттестации по модулю [33].

Важной особенностью нормативного регулирования итогового контроля в СПО является предоставление образовательным организациям значительной автономии в выборе конкретных форм и методов контроля при условии соблюдения требований ФГОС к результатам освоения. Это создаёт возможности для внедрения инновационных подходов, включая цифровые формы тестирования, при условии их валидности и надёжности [8, 15].

Итоговый контроль в системе СПО обладает рядом принципиальных отличий от контроля в общем и высшем образовании, обусловленных спецификой подготовки специалистов среднего звена:

Практико-ориентированная направленность. В отличие от высшего образования, где значительное внимание уделяется теоретическим знаниям и научно-исследовательским компетенциям, в СПО приоритет отдаётся формированию готовности к выполнению конкретных трудовых функций, определённых профессиональными стандартами. Поэтому итоговый контроль по дисциплине «Безопасность дорожного движения» должен оценивать не только знание ПДД, но и умение применять их в реальных дорожных ситуациях, анализировать техническое состояние транспортного средства, принимать решения в условиях риска [5, 6, 13, 31].

Комплексность оценки. Итоговый контроль в СПО должен охватывать три взаимосвязанных компонента результатов обучения: знания (теоретические основы), умения (практическое применение) и компетенции (способность действовать в профессиональных ситуациях). Для дисциплины БДД это означает необходимость включения в контроль заданий различного типа: на воспроизведение нормативных требований, на решение ситуационных задач, на анализ ДТП и разработку мер профилактики [14, 33].

Связь с профессиональной деятельностью. Результаты итогового контроля в СПО напрямую коррелируют с готовностью выпускника к самостоятельной работе. В транспортной отрасли, где ошибки могут иметь трагические последствия, требования к качеству итогового контроля особенно высоки. Тест по БДД должен не только проверять знания, но и прогнозировать поведение будущего специалиста в критических ситуациях на дороге [5, 6, 9, 32].

Интегративный характер. Дисциплина «Безопасность дорожного движения» носит междисциплинарный характер, объединяя правовые, технические, психологические, медицинские и организационные аспекты.

Поэтому итоговый контроль должен обеспечивать интеграцию знаний из различных областей, проверяя способность студента видеть взаимосвязи между техническим состоянием ТС, психофизиологическим состоянием водителя, дорожными условиями и вероятностью ДТП [5, 6, 7, 9].

Основная цель итогового контроля по дисциплине «Безопасность дорожного движения» в профессиональных образовательных организациях — объективная верификация уровня сформированности у обучающихся комплекса знаний, умений и компетенций, необходимых для обеспечения безопасности дорожного движения в рамках будущей профессиональной деятельности [33].

Конкретные задачи итогового контроля включают:

- Проверку знания нормативно-правовой базы БДД: Правил дорожного движения РФ, Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», положений Кодекса РФ об административных правонарушениях, регламентирующих ответственность за нарушения ПДД [1, 2, 3];

- Оценку понимания технических аспектов безопасности: влияния технического состояния транспортного средства (тормозная система, рулевое управление, световые приборы, шины) на вероятность ДТП; принципов работы систем активной и пассивной безопасности; требований к техническому осмотру и обслуживанию ТС [7, 10];

- Диагностику осознания психофизиологических факторов риска: влияния усталости, стресса, алкоголя и лекарственных препаратов на восприятие дорожной обстановки и время реакции; особенностей внимания, памяти и мышления водителя; индивидуальных различий в стиле вождения и склонности к риску [5, 6, 22, 26];

- Проверку умения анализировать дорожные ситуации и принимать решения: оценку дорожных условий, прогнозирование действий других участников движения, выбор безопасной скорости и дистанции, определение приоритетов в сложных транспортных ситуациях [5, 6, 9];

– Оценку готовности к выполнению организационных функций по обеспечению БДД на предприятии: знание порядка проведения предрейсовых медицинских осмотров, инструктажей по БДД, контроля технического состояния подвижного состава, расследования ДТП [1, 31];

– Формирование ответственного отношения к безопасности дорожного движения как личностной ценности и профессиональной установки [5, 6, 32].

Достижение этих задач требует использования разнообразных форм контроля. Традиционный устный экзамен позволяет оценить глубину понимания и способность к аргументации, но субъективен и трудоёмок. Письменная работа даёт возможность проверить знание нормативных требований, но ограничена в оценке практических умений. Тестирование в цифровом формате обеспечивает объективность, стандартизацию и возможность охвата широкого спектра содержания, но требует тщательной разработки заданий для обеспечения валидности [15, 16, 29].

Несмотря на развитую нормативную базу, практика итогового контроля в профессиональных образовательных организациях сталкивается с рядом системных проблем:

Формализация контроля. Во многих колледжах и техникумах итоговый контроль по БДД сводится к механическому заучиванию ПДД без понимания их смысла и цели. Студенты учат «правильные ответы» для прохождения теста, но не формируют устойчивых установок безопасного поведения. Согласно данным экспертов НИИ БДД, до 40% водителей, успешно сдавших экзамен по ПДД, допускают грубые нарушения в первые месяцы самостоятельного вождения из-за отсутствия внутренней мотивации соблюдать правила [9, 32].

Недостаточная интеграция компонентов БДД. Контроль часто фрагментирован: отдельно проверяются знания ПДД, отдельно — технические знания, отдельно — основы психологии. При этом игнорируются взаимосвязи между компонентами: например, как усталость

водителя влияет на восприятие дорожных знаков или как неисправность тормозной системы изменяет тактику движения в сложных условиях [5, 6, 22].

Слабая ориентация на профессиональные функции. Для специальности 23.02.07 выпускник должен уметь не только сам соблюдать ПДД, но и организовывать работу по БДД на предприятии, проводить инструктажи, контролировать техническое состояние ТС. Однако итоговый контроль часто ориентирован только на роль водителя, игнорируя управленческие и организационные аспекты [31, 33].

Недостаточное использование цифровых технологий. Несмотря на требования национального проекта «Образование» к цифровизации, многие образовательные организации продолжают использовать устные или письменные формы контроля без применения интерактивных симуляторов, видеокейсов, адаптивного тестирования, которые позволяют моделировать реальные дорожные ситуации [8, 28, 30].

Отсутствие психометрической валидации тестовых материалов. Многие тесты, используемые в колледжах, разработаны преподавателями без учёта требований к надёжности, валидности и дифференцирующей способности заданий. Это приводит к искажению результатов оценки и не позволяет использовать тесты для прогнозирования профессиональной успешности [15, 16, 29].

Преодоление этих проблем требует системного подхода к разработке итогового контроля, основанного на компетентностной модели, психометрических принципах и возможностях цифровых образовательных технологий.

1.3 Тест как форма педагогического контроля: виды, структура, требования

Тестирование как метод педагогического контроля получило широкое распространение благодаря своей объективности, стандартизованности и экономичности. По определению М. Б. Челышковой, тест — это «система заданий возрастающей трудности, стандартизованная как по содержанию, так и по процедуре применения и обработки результатов» [15, с. 45].

Таблица 1.1 - Основные типы тестов

Тип теста	Характеристика	Пример в БДД
Тесты достижений	Оценивают уровень усвоения конкретной учебной программы	Тест по ПДД после изучения дисциплины
Тесты способностей	Оценивают потенциальные возможности, склонности, психофизиологические качества	Тест на реакцию, уровень тревожности, склонность к риску

Согласно концепции М.Б. Челышковой, педагогическое тестирование представляет собой стандартизованную процедуру измерения уровня учебных достижений, основанную на сравнении результатов испытуемого с заранее установленными критериями [15]. Валидность теста определяется его способностью измерять именно те знания и умения, которые декларированы в целях обучения, а не сопутствующие факторы (например, скорость чтения или угадывание) [15].

В.С. Ким выделяет три уровня валидности педагогических тестов: содержательную (соответствие заданий учебной программе), критериальную (связь результатов теста с внешним критерием) и конструктивную (соответствие теоретической модели измеряемой компетенции) [16]. Для дисциплин с повышенной ответственностью, таких как БДД, критериальная валидность приобретает особое значение — результаты теста должны коррелировать с реальной безопасностью поведения на дороге.

А.Н. Майоров подчёркивает, что качественный тестовый инструмент должен проходить обязательную апробацию (пилотирование) на репрезентативной выборке, анализ трудности и дискриминативности каждого задания, а также проверку на наличие «эффекта угадывания» [29].

Только после прохождения этих этапов тест может быть рекомендован для итоговой аттестации.

Для итогового контроля по дисциплине «Безопасность дорожного движения» наиболее целесообразно использовать комбинированный подход, включающий элементы обоих типов.

По форме заданий тесты классифицируются следующим образом:

- Закрытые (с выбором одного или нескольких правильных ответов);
- Открытые (требующие краткого или развёрнутого ответа);
- На установление соответствия или последовательности;
- Ситуационные кейсы (анализ дорожной ситуации с выбором оптимального решения).

Каждая форма имеет свои преимущества и ограничения. Например, закрытые задания легко автоматизировать, но они могут поощрять угадывание. Открытые задания лучше оценивают глубину понимания, но сложнее в проверке [15, 29].

К качественному тесту предъявляются три ключевых требования:

1. Надёжность — стабильность результатов при повторном тестировании в сопоставимых условиях;
2. Валидность — соответствие теста заявленной цели измерения;
3. Дифференцирующая способность — способность теста различать обучающихся по уровню подготовки [15, 16].

Как отмечает В.С. Ким, «тест без валидности — это не инструмент измерения, а случайный набор вопросов» [16, с. 78]. Поэтому при разработке теста по БДД необходимо чётко соотносить каждое задание с конкретной компетенцией из ФГОС [33].

1.4 Цифровизация итогового контроля в условиях современного образования

Цифровая трансформация образования в Российской Федерации определяется стратегическими документами: Посланием Президента РФ

Федеральному Собранию (2024 г.), национальным проектом «Образование», Распоряжением Правительства РФ № 3142-р от 26.12.2019 «Об утверждении Концепции цифровой трансформации образования» [8, 19, 30].

Ключевые принципы цифровой трансформации в контексте оценочной деятельности [8, 28]:

Человекоцентричность — технологии служат развитию личности, а не заменяют педагогическое взаимодействие;

Доступность — обеспечение равного доступа к цифровым образовательным ресурсам для всех обучающихся;

Безопасность — защита персональных данных, предотвращение цифрового неравенства;

Интеграция — гармоничное сочетание цифровых и традиционных форм обучения и контроля;

Непрерывность — формирование единой цифровой образовательной среды «от детского сада до профессии».

В системе СПО цифровизация контроля особенно актуальна для технических специальностей, где будущие специалисты должны осваивать цифровые инструменты, применяемые в профессиональной деятельности (тахографы, системы диагностики, симуляторы вождения) [8, 28].

Современный рынок образовательных технологий предлагает широкий спектр платформ для проведения цифрового тестирования [8, 28]:

Универсальные платформы:

Яндекс.Учебник, Учи.ру — ориентированы преимущественно на школьное образование;

Moodle, Google Classroom — системы управления обучением (LMS) с модулями тестирования;

iSpring QuizMaker, Testportal — специализированные конструкторы тестов с возможностью экспорта в различные форматы [28].

Платформы для профессионального образования:

«Синергия» (Национальный исследовательский университет) — платформа для СПО с модулями оценки компетенций;

«Аттестатор» (Компания «1С») — решение для автоматизации промежуточной и итоговой аттестации в колледжах;

СПО-Тест — специализированная платформа для тестирования по программам СПО с банками заданий по ключевым дисциплинам [28].

Специализированные решения для транспортной отрасли:

Автотренажёры с элементами виртуальной реальности (например, разработки МАДИ, НИИ БДД) — для оценки практических навыков вождения;

Симуляторы дорожных ситуаций (например, «Виртуальный город») — для оценки принятия решений в критических ситуациях;

Мобильные приложения для самоподготовки к экзаменам по ПДД («ПДД России», «Автошкола Онлайн») — могут использоваться как инструмент текущего контроля [8, 28].

Для разработки итогового теста по БДД рекомендуется использовать платформу с возможностями:

создания заданий различных типов (выбор ответа, сопоставление, интерактивные схемы);

встраивания мультимедиа (видео дорожных ситуаций, изображения дорожных знаков);

автоматической обработки результатов и формирования отчётности;

обеспечения информационной безопасности и защиты от списывания;

интеграции с системой управления обучением колледжа [8, 28].

Цифровизация итогового контроля предоставляет ряд существенных преимуществ по сравнению с традиционными формами [8, 15, 28]:

Объективность и стандартизация. Автоматическая проверка исключает субъективизм преподавателя при оценке закрытых заданий. Единые критерии оценки обеспечивают сопоставимость результатов между группами и образовательными организациями [15].

Экономия ресурсов. Сокращается время преподавателя на проверку работ (до 70–80% для тестов с закрытыми заданиями), уменьшается расход бумаги и других материальных ресурсов [28].

Оперативность обратной связи. Результаты тестирования становятся доступны сразу после завершения, что позволяет оперативно выявлять проблемные темы и корректировать учебный процесс [8, 17].

Гибкость и адаптивность. Возможность создания вариантов заданий с эквивалентной трудностью, рандомизации порядка заданий и вариантов ответов снижает риск списывания. Адаптивное тестирование позволяет индивидуализировать процедуру контроля [28].

Мультимедийность. Использование видео, анимации, интерактивных схем позволяет моделировать реальные дорожные ситуации, которые невозможно адекватно описать текстом. Например, видеоролик с дорожной ситуацией позволяет проверить умение распознавать нарушения ПДД в динамике [8, 28].

Аналитические возможности. Сбор и анализ больших массивов данных о результатах тестирования позволяет выявлять закономерности: какие темы хуже усваиваются, какие задания вызывают наибольшие трудности, как коррелируют результаты по разным разделам дисциплины [28].

Доступность. Возможность прохождения теста удалённо (при наличии технических средств и мер обеспечения академической честности) расширяет образовательные возможности для студентов с ограниченными возможностями здоровья или проживающих в отдалённых регионах [8].

Несмотря на преимущества, цифровизация контроля сопряжена с рядом рисков, требующих учёта при разработке и внедрении тестов [8, 26, 28]:

Цифровое неравенство. Не все студенты обладают одинаковым уровнем цифровой грамотности и доступом к техническим средствам. Для студентов старших возрастных групп или из сельской местности работа с

цифровыми интерфейсами может вызывать трудности, искажающие результаты тестирования [26, 28].

Технические сбои. Сбои в работе оборудования, программного обеспечения или интернет-соединения могут прервать процедуру тестирования и повлиять на результаты. Требуется наличие резервных вариантов и чётких процедур реагирования на технические инциденты [28].

Проблемы академической честности. Риск списывания или использования несанкционированных материалов при удалённом тестировании выше, чем при очном контроле. Требуются технические (прокторинг, ограничение времени) и организационные (этические кодексы, педагогическое сопровождение) меры противодействия [28].

Ограниченность формата. Цифровые тесты эффективны для проверки знаний и умений, но менее пригодны для оценки личностных качеств, ценностных установок, мотивации. Для комплексной оценки компетенций цифровой контроль должен дополняться другими формами (собеседование, наблюдение, портфолио) [14, 15].

Психологический дискомфорт. Некоторые студенты испытывают повышенную тревожность при работе с компьютером в условиях контроля, что может снижать результаты тестирования. Требуется проведение тренировочных сессий и психологической подготовки [5, 26].

Информационная безопасность. Хранение и обработка персональных данных студентов требует соблюдения требований Федерального закона № 152-ФЗ «О персональных данных», использования сертифицированных средств защиты информации [1, 28].

Для минимизации рисков рекомендуется поэтапное внедрение цифрового контроля: начинать с текущего контроля и самопроверки, постепенно переходя к рубежному и итоговому контролю после отработки процедур и повышения цифровой грамотности участников образовательного процесса [8, 28].

Российский опыт. В системе СПО цифровизация контроля развивается неравномерно. Лидерами выступают крупные колледжи при технических университетах (Московский политех, СПбГПУ, ЮУрГГПУ), где внедрены собственные платформы тестирования и симуляторы профессиональных задач [23]. В транспортной отрасли перспективный опыт накоплен в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ), где разработан комплекс цифровых тренажёров для оценки навыков безопасного вождения [8].

ГИБДД МВД России активно использует цифровые технологии для теоретического экзамена по ПДД: компьютерное тестирование с рандомизацией заданий, видеокейсы для оценки знания правил в динамике дорожных ситуаций [2]. Однако интеграция цифровых форм контроля в учебный процесс СПО остаётся фрагментарной и требует системного подхода [8, 28].

Международный опыт. В Финляндии система подготовки водителей включает обязательное прохождение компьютерного симулятора перед практическим экзаменом, что позволило снизить аварийность среди начинающих водителей на 23% [24, 28]. В Германии применяется адаптивное тестирование для теоретического экзамена по ПДД: сложность заданий динамически подстраивается под уровень подготовки кандидата, что повышает точность оценки [28].

В Японии разработана система «умных» симуляторов вождения, использующая искусственный интеллект для анализа стиля вождения и выявления склонности к рискованному поведению. Результаты симуляции интегрируются в систему оценки готовности к самостоятельному вождению [24, 28].

Европейская комиссия в рамках Digital Education Action Plan (2021–2027) поддерживает проекты по разработке цифровых инструментов оценки профессиональных компетенций, включая транспортную безопасность.

Особое внимание уделяется этическим аспектам использования ИИ в оценочной деятельности и защите персональных данных [28].

Ближайшие перспективы развития цифрового итогового контроля по дисциплине «Безопасность дорожного движения» связаны с [8, 24, 28]:

Интеграцией с симуляторами вождения. Создание единой цифровой среды, где теоретический тест дополняется оценкой практических навыков на симуляторе с анализом принятия решений в критических ситуациях [8, 28].

Применением технологий виртуальной и дополненной реальности (VR/AR). Погружение в реалистичные дорожные ситуации с возможностью безопасной отработки действий в условиях, приближенных к экстремальным (занос, столкновение с пешеходом, отказ тормозов) [28].

Использованием искусственного интеллекта для персонализации контроля. Анализ индивидуальных ошибок студента и формирование персонального плана коррекции пробелов в знаниях и умениях [28].

Формированием цифровых портфолио компетенций. Накопление результатов различных форм контроля (тесты, симуляторы, практические работы) в едином цифровом профиле выпускника, который может предоставляться работодателю [14, 28].

Созданием единого федерального банка тестовых заданий по БДД для СПО. Стандартизация требований к контролю при сохранении возможности адаптации к региональным особенностям дорожного движения [8].

Развитием системы микро-креденциализации. Выдача цифровых сертификатов (бейджей) за освоение отдельных компонентов безопасности дорожного движения (психофизиологическая подготовка, техническая диагностика, правовые аспекты), которые могут суммироваться в общую компетенцию [28].

Реализация этих перспектив требует межведомственного взаимодействия (Минпросвещения, МВД, Минтранса), инвестиций в

цифровую инфраструктуру образовательных организаций и подготовки педагогических кадров к использованию новых технологий оценки [8, 30].

ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1

Итоговый контроль в системе среднего профессионального образования имеет ряд специфических особенностей, обусловленных его ролью в формировании квалифицированного специалиста. В отличие от высшего образования, где акцент делается на научно-исследовательской компетентности, в СПО главным является практико-ориентированный подход — способность выполнять конкретные трудовые функции в соответствии с профессиональным стандартом [13, 14].

Итоговый контроль — важнейший элемент образовательного процесса, обеспечивающий объективную оценку компетенций.

Тестирование является эффективной формой итогового контроля при соблюдении психометрических требований.

Цифровизация контроля отвечает современным требованиям к качеству и прозрачности образовательных результатов.

ГЛАВА 2. РАЗРАБОТКА ИТОГОВОГО ТЕСТОВОГО КОНТРОЛЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

2.1. Анализ учебного плана и рабочей программы дисциплины в ГБПОУ «ЮУРГТК»

Разработка итогового тестового контроля по междисциплинарному курсу «Безопасность дорожного движения» осуществлялась на основе анализа нормативно-правовой, учебно-методической и программной документации, регламентирующей образовательный процесс в профессиональных образовательных организациях.

Базой для проведения исследования выступило Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Южно-Уральский государственный технический колледж» (ГБПОУ «ЮУРГТК»).

Полное наименование Учреждения: Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Южно-Уральский государственный технический колледж».

Место нахождения: 454007, Челябинская область, г. Челябинск, ул. Гагарина, д. 7.

Структура ГБПОУ «Южно-Уральский государственный технический колледж» позволяет реализовывать:

- основные профессиональные образовательные программы среднего профессионального образования;
- программы подготовки квалифицированных рабочих, служащих и специалистов среднего звена, в том числе с углублённой подготовкой;
- программы профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации;
- дополнительные общеобразовательные и общеразвивающие программы.

Формы обучения — очная и заочная.

Для разработки корректного итогового тестового контроля необходимо опираться на действующую учебно-методическую документацию образовательной организации. В качестве базы исследования выступило Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Южно-Уральский государственный технический колледж» (ГБПОУ «ЮУРГТК»), реализующее основную профессиональную образовательную программу по специальности 23.02.07 «Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей» в соответствии с приказом Минпросвещения России от 09.12.2016 № 1568 [33].

На основании анализа учебного плана, утверждённого в 2024 году, установлено, что дисциплина «Безопасность дорожного движения» входит в состав общепрофессионального цикла и реализуется в рамках междисциплинарного курса МИК.05.02 «Организация деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения».

Общий объём учебной нагрузки по данной дисциплине составляет 72 академических часа, распределённых следующим образом:

Таблица 2.1 – Объём учебной нагрузки

Форма занятий	Количество часов
Максимальная учебная нагрузка обучающегося	72
Обязательная аудиторная учебная нагрузка	36
– лекции / теоретические занятия	18
– практические занятия	18
Самостоятельная работа обучающегося	36

Такой объём позволяет не только ознакомить студентов с нормативной базой, но и провести практические тренинги, ситуационные разборы ДТП, психологические мини-диагностики и проектную работу по профилактике аварийности.

Рабочая программа дисциплины, разработанная в колледже, включает следующие разделы:

- Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения;
- Организация работы по обеспечению БДД на предприятии;
- Техническое состояние транспортных средств и его влияние на безопасность;
- Психофизиологические особенности водителей;
- Профилактика и расследование ДТП.

Этот структурный подход полностью соответствует рекомендациям НИИ БДД и требованиям профессиональных стандартов [9, 32]. Он также создаёт прочную основу для разработки комплексного итогового теста, охватывающего все ключевые аспекты дисциплины.

2.2. Цели и задачи итогового тестового контроля

Согласно актуальному ФГОС СПО по специальности 23.02.07 [33], выпускник должен обладать рядом общих (ОК) и профессиональных компетенций (ПК), непосредственно связанных с безопасностью дорожного движения.

Ниже представлена таблица, отражающая эти компетенции и их индикаторы, которые легли в основу разработки тестовых заданий.

Как видно из таблицы, ОК 11 является центральной компетенцией, вокруг которой строится вся система оценки. Однако важно, что ФГОС требует не только знания, но и умения применять эти знания в профессиональной деятельности — особенно в контексте ПК 4.1–4.3, которые предполагают роль выпускника не только как водителя, но и как техника, механика или инженера по БДД.

Таблица 2.2 — Компетенции ФГОС 23.02.07, связанные с БДД

Код	Компетенция	Индикаторы (что должен уметь выпускник)	Отражение в тесте

Это принципиально отличает современный подход от традиционного экзамена по ПДД. Поэтому итоговый тест включает задания на принятие управленческих решений, анализ документации, оценку рисков — то есть всё, что требуется от специалиста, отвечающего за безопасность на предприятии.

2.3 Структура и содержание итогового тестового контроля

На основе анализа ФГОС СПО по специальности 23.02.07 [33], учебного плана ГБПОУ «Южно-Уральский государственный технический колледж» [прил. к учебному плану] и требований профессиональных стандартов был разработан итоговый тестовый контроль по дисциплине «Безопасность дорожного движения». Контроль ориентирован на оценку общих (ОК 10, ОК 11) и профессиональных компетенций (ПК 4.1–4.3), связанных с обеспечением безопасности на автомобильном транспорте [33].

Структура контроля включает 10 тематических тестов, каждый из которых содержит 5 заданий закрытого типа (с выбором одного правильного ответа). Такой формат обеспечивает:

- стандартизацию процедуры оценивания;
- возможность автоматизированной проверки в цифровой среде;
- чёткое соответствие каждому ключевому блоку содержания

дисциплины [15, 29].

Максимальный балл за каждый тест — 5 баллов, общий максимальный результат — 50 баллов. Порог успешности установлен на уровне 70% (35 баллов), что соответствует рекомендациям М. Б. Челышковой по интерпретации результатов педагогического тестирования [15].

Формат проведения — цифровой (через платформу app.onlinetestpad), время выполнения одного теста — 8–10 минут. Общее время на прохождение всего контроля — до 100 минут (может проводиться как единым блоком, так и поэтапно в течение недели).

Ниже представлены 10 тестов.

Тест № 1. «Нормативно-правовые основы обеспечения БДД»

Вопрос 1. Какой из перечисленных документов является основным законодательным актом, регулирующим вопросы безопасности дорожного движения в Российской Федерации?

- а) Кодекс об административных правонарушениях РФ
- б) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»
- в) Уголовный кодекс РФ
- г) Правила дорожного движения РФ

Правильный ответ: б) [1]

Вопрос 2. Кто уполномочен осуществлять государственный надзор за безопасностью дорожного движения в РФ?

- а) Министерство транспорта РФ
- б) Госавтоинспекция (ГИБДД)
- в) Федеральная антимонопольная служба
- г) Роспотребнадзор

Правильный ответ: б) [1, 2]

Вопрос 3. Какие из перечисленных документов входят в систему нормативно-правового регулирования безопасности дорожного движения? (Выберите все верные варианты)

- а) Конституция РФ

- б) Технические регламенты Таможенного союза
- в) Санитарные правила и нормы (СанПиН)
- г) Правила дорожного движения
- д) Федеральный закон «Об охране окружающей среды»

Правильные ответы: а), б), г) [1, 2, 10]

Вопрос 4. Какой орган власти в РФ утверждает Правила дорожного движения?

- а) Президент РФ
- б) Правительство РФ
- в) Министерство внутренних дел РФ
- г) Федеральное Собрание РФ

Правильный ответ: б) [2]

Вопрос 5. Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», кто несёт ответственность за организацию работы по обеспечению безопасности дорожного движения на территории субъекта РФ?

- а) Глава муниципального образования
- б) Органы исполнительной власти субъекта РФ
- в) ГИБДД
- г) Все перечисленные

Правильный ответ: б) [1]

Тест № 2. «Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения»

Вопрос 1. Какой фактор является основной причиной большинства дорожно-транспортных происшествий?

- а) Плохое состояние дорог
- б) Неблагоприятные погодные условия
- в) Человеческий фактор (ошибки водителей, пешеходов и др.)
- г) Неисправность транспортных средств

Правильный ответ: в) [9, 32]

Вопрос 2. К какому виду факторов относится недостаточная освещённость проезжей части в тёмное время суток?

- а) К природно-климатическим
- б) К организационным
- в) К дорожно-транспортным (инфраструктурным)
- г) К психофизиологическим

Правильный ответ: в) [9, 22]

Вопрос 3. Какие из перечисленных факторов относятся к «человеческому фактору»? (Выберите все верные варианты)

- а) Усталость водителя
- б) Скольжение на обледеневшем участке дороги
- в) Нарушение ПДД пешеходом
- г) Износ тормозных колодок
- д) Вождение в состоянии алкогольного опьянения

Правильные ответы: а), в), д) [5, 6, 22]

Вопрос 4. Какой из перечисленных факторов относится к техническому состоянию транспортного средства?

- а) Отсутствие разметки на дороге
- б) Низкая видимость из-за тумана
- в) Неисправная система освещения автомобиля
- г) Превышение скорости

Правильный ответ: в) [7, 10]

Вопрос 5. Как погодные условия могут влиять на безопасность дорожного движения? (Выберите наиболее полный ответ)

- а) Увеличивают время реакции водителя
- б) Ухудшают сцепление колёс с дорогой и снижают видимость
- в) Приводят к поломке двигателя
- г) Вызывают агрессивное поведение участников движения

Правильный ответ: б) [9, 22]

Тест № 3. «Психофизиологические особенности водителя»

Вопрос 1. Какой из перечисленных показателей наиболее критичен для безопасного управления транспортным средством?

- а) Острота слуха
- б) Скорость реакции
- в) Рост водителя
- г) Цвет волос

Правильный ответ: б) [5, 6]

Вопрос 2. Что из перечисленного НЕ относится к психофизиологическим качествам водителя?

- а) Эмоциональная устойчивость
- б) Уровень образования
- в) Концентрация внимания
- г) Зрительное восприятие

Правильный ответ: б) [5, 6, 26]

Вопрос 3. Как утомление водителя влияет на его способность управлять автомобилем?

- а) Увеличивает скорость реакции
- б) Снижает концентрацию внимания и замедляет реакцию
- в) Улучшает координацию движений
- г) Не оказывает существенного влияния

Правильный ответ: б) [5, 6, 22]

Вопрос 4. Какое из перечисленных состояний может привести к «туннельному зрению» у водителя?

- а) Расслабленность при езде по прямой дороге
- б) Сильное эмоциональное возбуждение или стресс
- в) Прослушивание спокойной музыки
- г) Наличие солнцезащитных очков

Правильный ответ: б) [5, 22]

Вопрос 5. Как называется способность водителя одновременно наблюдать за дорогой, зеркалами, приборной панелью и другими участниками движения?

- а) Объём внимания
- б) Переключаемость внимания
- в) Распределение внимания
- г) Устойчивость внимания

Правильный ответ: в) [5, 6]

Тест № 4. «Активная и пассивная безопасность транспортных средств»

Вопрос 1. Что такое активная безопасность автомобиля?

а) Способность автомобиля защищать водителя и пассажиров при ДТП

- б) Совокупность систем, предотвращающих возникновение ДТП
- в) Наличие подушек безопасности и ремней
- г) Уровень комфорта салона

Правильный ответ: б) [7, 10]

Вопрос 2. Какая из перечисленных систем относится к пассивной безопасности?

- а) Антиблокировочная система тормозов (ABS)
- б) Система курсовой устойчивости (ESP)
- в) Подушки безопасности
- г) Адаптивный круиз-контроль

Правильный ответ: в) [7, 10]

Вопрос 3. Какая из перечисленных характеристик способствует активной безопасности транспортного средства?

- а) Прочная конструкция кузова
- б) Эффективная световая сигнализация и фары
- в) Наличие детских удерживающих устройств
- г) Звуковая система с шумоподавлением

Правильный ответ: б) [7, 10]

Вопрос 4. Что из перечисленного является элементом пассивной безопасности? (Выберите все верные варианты)

- а) Ремни безопасности
- б) Деформируемые зоны кузова
- в) Система автоматического экстренного торможения
- г) Подголовники сидений

Правильные ответы: а), б), г) [7, 10]

Вопрос 5. Какова основная цель систем активной безопасности?

- а) Минимизировать последствия ДТП
- б) Обеспечить комфорт водителя во время поездки
- в) Предотвратить столкновение или снизить вероятность ДТП
- г) Зафиксировать факт нарушения ПДД

Правильный ответ: в) [7, 10]

Тест № 5. «Организация работы по БДД в автотранспортной организации (АТО)»

Вопрос 1. Кто несёт основную ответственность за организацию работы по обеспечению БДД в автотранспортной организации?

- а) Механик
- б) Руководитель организации
- в) Водитель
- г) Инспектор ГИБДД

Правильный ответ: б) [1, 31]

Вопрос 2. Какой документ определяет порядок организации работы по БДД на автомобильном транспорте в РФ?

- а) Правила дорожного движения РФ
- б) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»
- в) Положение об особенностях режима рабочего времени и времени

отдыха водителей

г) Приказ Минтранса России № 282 от 2020 г. (в ред. действующей версии)

Правильный ответ: г) [1, 31]

Вопрос 3. Что из перечисленного обязательно проводится перед выпуском транспортного средства на линию?

- а) Технический осмотр и медицинский осмотр водителя
- б) Проверка наличия топлива
- в) Уборка салона
- г) Проверка маршрута по GPS

Правильный ответ: а) [1, 31]

Вопрос 4. Какая должность в АТО отвечает за контроль соблюдения требований БДД водителями и технического состояния подвижного состава?

- а) Бухгалтер
- б) Диспетчер
- в) Специалист по БДД (или инженер по БДД)
- г) Кладовщик

Правильный ответ: в) [31]

Вопрос 5. Какие из перечисленных мероприятий являются обязательными в системе управления БДД в АТО? (Выберите все верные варианты)

- а) Проведение инструктажей по БДД
- б) Предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр водителей
- в) Обеспечение транспортных средств тахографами (при необходимости)
- г) Ежедневная уборка офиса

Правильные ответы: а), б), в) [1, 31]

Тест № 6. «Технические средства контроля и оценки подготовки водителей»

Вопрос 1. Какое техническое средство используется для имитации дорожной обстановки при обучении водителей в условиях, приближенных к реальным?

- а) Тахограф
- б) Автомобильный тренажёр (автотренажёр)
- в) Алкотестер
- г) GPS-навигатор

Правильный ответ: б) [8, 28]

Вопрос 2. Для чего в учебном процессе применяются компьютерные симуляторы вождения?

- а) Для проверки знания устройства автомобиля
- б) Для оценки физической выносливости обучающегося
- в) Для формирования навыков принятия решений в различных дорожных ситуациях без риска для жизни
- г) Для контроля расхода топлива

Правильный ответ: в) [8, 28]

Вопрос 3. Какой прибор может использоваться инспектором или медработником для оперативного определения факта употребления алкоголя водителем?

- а) Тахограф
- б) Алкотестер (алкометр)
- в) Спидометр
- г) Осциллограф

Правильный ответ: б) [1, 3]

Вопрос 4. Что из перечисленного относится к техническим средствам оценки качества практического вождения на экзамене в ГИБДД?

- а) Экзаменационный автомобиль, оснащённый дополнительными педалями и зеркалами
- б) Учебная доска
- в) Бумажный маршрутный лист

г) Радиоуправляемая модель автомобиля

Правильный ответ: а) [2, 8]

Вопрос 5. Какую функцию выполняет тахограф в контексте контроля за подготовкой и работой водителей?

а) Записывает скорость, время движения и режим труда и отдыха водителя

б) Измеряет уровень масла в двигателе

в) Проверяет знание ПДД

г) Оценивает зрение водителя

Правильный ответ: а) [1, 31]

Тест № 7. «Проведение инструктажей и стажировки водителей»

Вопрос 1. Какой вид инструктажа проводится при приеме водителя на работу или при переводе на другую должность (маршрут, тип ТС)?

а) Внеплановый

б) Целевой

в) Вводный

г) Первичный на рабочем месте

Правильный ответ: г) [31]

Вопрос 2. Кто имеет право проводить стажировку водителя перед допуском к самостоятельной работе?

а) Любой опытный водитель

б) Специалист по БДД или водитель-наставник, назначенный приказом

в) Механик

г) Диспетчер

Правильный ответ: б) [31]

Вопрос 3. Какой документ оформляется по результатам успешного прохождения стажировки водителем?

а) Акт о проведении инструктажа

б) Протокол проверки знаний ПДД

в) Приказ о допуске к самостоятельной работе

г) Медицинская справка

Правильный ответ: в) [31]

Вопрос 4. В каких случаях проводится внеплановый инструктаж водителя? (Выберите все верные варианты)

а) После изменения законодательства в области БДД

б) После дорожно-транспортного происшествия с участием водителя

в) Раз в год независимо от обстоятельств

г) При введении новых маршрутов или изменении условий движения

Правильные ответы: а), б), г) [31]

Вопрос 5. Какова основная цель стажировки водителя?

а) Проверить знание устройства автомобиля

б) Оценить уровень теоретических знаний ПДД

в) Обеспечить практическое освоение маршрута и особенностей управления ТС под контролем наставника

г) Подтвердить наличие водительского удостоверения

Правильный ответ: в) [31]

Тест № 8. «Особенности перевозки пассажиров и опасных грузов»

Вопрос 1. Какой документ обязателен для водителя при международной перевозке опасных грузов?

а) Медицинская справка

б) Свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов (оранжевая табличка)

в) Водительское удостоверение категории «D»

г) Путевой лист

Правильный ответ: б) [3, 20]

Вопрос 2. Какая категория водительского удостоверения необходима для управления автобусом, предназначенным для перевозки более 8 пассажиров (помимо водителя)?

а) Категория «С»

б) Категория «D»

в) Категория «B»

г) Категория «E»

Правильный ответ: б) [2]

Вопрос 3. Что из перечисленного является обязательным требованием при перевозке опасных грузов?

а) Наличие кондиционера в кабине

б) Маркировка транспортного средства знаками опасности

в) Перевозка только в дневное время

г) Обязательное сопровождение ГИБДД

Правильный ответ: б) [3, 20]

Вопрос 4. Какой документ регулирует правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом на территории РФ?

а) Правила дорожного движения

б) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»

в) ДОПОГ (Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов) и национальные нормы, его реализующие

г) СанПиН 2.1.2.2645-10

Правильный ответ: в) [3, 20]

Вопрос 5. Какое из перечисленных требований относится к перевозке пассажиров?

а) Запрет на использование ремней безопасности

б) Обязательное наличие у водителя свидетельства о прохождении подготовки по перевозке опасных грузов

в) Запрет на перевозку стоящих пассажиров в междугородных автобусах

г) Разрешено превышать вместимость на 10%

Правильный ответ: в) [2, 31]

Тест № 9. «Охрана труда и промышленная безопасность на автомобильном транспорте»

Вопрос 1. Какой документ является основным в регулировании охраны труда в Российской Федерации?

- а) Правила дорожного движения
- б) Трудовой кодекс РФ
- в) Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»
- г) Кодекс об административных правонарушениях

Правильный ответ: б) [4]

Вопрос 2. Кто несёт основную ответственность за обеспечение безопасных условий труда водителей и других работников автотранспортной организации?

- а) Государственная инспекция труда
- б) Руководитель организации
- в) Сам работник
- г) Профсоюзный комитет

Правильный ответ: б) [4]

Вопрос 3. Какие мероприятия являются обязательными при приеме на работу водителя в АТО?

- а) Только проверка водительского удостоверения
- б) Инструктаж по охране труда и медицинский осмотр
- в) Сдача экзамена по устройству автомобиля
- г) Прохождение курса по первой помощи (по желанию)

Правильный ответ: б) [4, 31]

Вопрос 4. Что из перечисленного относится к средствам индивидуальной защиты (СИЗ), которые могут выдаваться работникам автопарка (например, слесарям, диспетчерам, мойщикам)?

- а) Спецодежда, защитные очки, перчатки
- б) Автомобильные коврики
- в) Мобильный телефон
- г) Путевой лист

Правильный ответ: а) [4]

Вопрос 5. В течение какого срока должен быть оформлен акт о несчастном случае на производстве по форме Н-1?

- а) В течение 1 дня
- б) В течение 3 дней
- в) В течение 10 дней
- г) В течение месяца

Правильный ответ: в) [4]

Тест № 10. «Страхование и гражданская ответственность в сфере дорожного движения»

Вопрос 1. Какой вид страхования является обязательным для всех владельцев транспортных средств в Российской Федерации?

- а) Страхование жизни водителя
- б) Страхование гражданской ответственности владельцев ТС (ОСАГО)
- в) КАСКО
- г) Страхование груза

Правильный ответ: б) [3]

Вопрос 2. Что является основной целью обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО)?

- а) Защита имущества самого страхователя
- б) Возмещение вреда, причинённого жизни, здоровью или имуществу третьих лиц
- в) Покрытие расходов на ремонт автомобиля страхователя после ДТП
- г) Обеспечение налоговых льгот для автовладельцев

Правильный ответ: б) [3]

Вопрос 3. Кто несёт гражданско-правовую ответственность за вред, причинённый в результате ДТП, если водитель управлял автомобилем с разрешения владельца?

- а) Только владелец транспортного средства

- б) Только водитель
- в) Лицо, управлявшее ТС на законном основании (если не доказано иное)
- г) Страховая компания независимо от обстоятельств

Правильный ответ: в) [3]

Вопрос 4. Какой документ подтверждает наличие договора ОСАГО у водителя?

- а) Полис ОСАГО (в бумажном или электронном виде)
- б) Свидетельство о регистрации ТС
- в) Диагностическая карта техосмотра
- г) Водительское удостоверение

Правильный ответ: а) [3]

Вопрос 5. В каком случае потерпевший в ДТП может обратиться в свою страховую компанию за выплатой по ОСАГО (прямое возмещение убытков)?

- а) Если в ДТП участвовало более двух автомобилей
- б) Если у виновника ДТП нет полиса ОСАГО
- в) Если в ДТП участвовали два автомобиля, у обоих есть действующий ОСАГО, и вред причинён только имуществу
- г) Если ДТП произошло за пределами РФ

Правильный ответ: в) [3]

ВЫВОД ПО ГЛАВЕ 2

В ходе анализа нормативно-правовой и учебно-методической документации было подтверждено, что дисциплина «Безопасность дорожного движения и психологические аспекты» является значимым компонентом профессиональной подготовки студентов по транспортным специальностям.

Базой проведения исследования корректно определено ГБПОУ «Южно-Уральский государственный технический колледж», обладающее необходимой материально-технической и кадровой базой для реализации образовательных программ в области автомобильного транспорта.

Цели итогового тестового контроля чётко соотнесены с требованиями ФГОС СПО и направлены на оценку как общих, так и профессиональных компетенций, включая правовые, психологические, технические и организационные аспекты безопасности дорожного движения.

Разработанная структура итогового контроля обеспечивает полноту охвата ключевых разделов курса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выпускная квалификационная работа была направлена на решение актуальной проблемы повышения качества подготовки будущих специалистов автотранспортной отрасли через разработку объективного, комплексного и цифрового инструмента итогового контроля по междисциплинарному курсу «Безопасность дорожного движения и психологические аспекты».

Теоретический анализ показал, что традиционные формы контроля в профессиональных образовательных организациях зачастую не позволяют в полной мере оценить уровень сформированности профессиональной компетентности, особенно в таких критически важных областях, как правовое регулирование, психофизиология водителя и безопасная эксплуатация транспортных средств. В то же время современные требования к образованию, усиленные государственной политикой цифровизации, делают актуальным переход к стандартизированным, автоматизированным и диагностически точным формам оценки.

Практическая часть исследования позволила:

- обосновать выбор ГБПОУ «Южно-Уральский государственный технический колледж» в качестве базы проведения работы;
- выделить 10 ключевых тем, отражающих все аспекты безопасности дорожного движения — от нормативно-правовых основ до страхования и охраны труда;
- разработать банк из 50 тестовых заданий (10 тестов × 5 заданий), соответствующих требованиям ФГОС, психометрическим критериям и дидактическим принципам;
- утвердить формат проведения — цифровой, с возможностью поэтапного выполнения и автоматической обработки результатов.

Разработанный инструмент не только позволяет объективно оценить знания и компетенции обучающихся, но и может быть использован:

- в фондах оценочных средств образовательных организаций;
- при внутреннем мониторинге качества подготовки;
- в системе повышения квалификации педагогов.

Таким образом, цель работы — разработка и обоснование итогового тестового контроля по курсу «Безопасность дорожного движения» — достигнута. Решены все поставленные задачи, подтверждена практическая значимость результатов и обозначены перспективы их внедрения в образовательную практику.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ