

*В. А. Верзилин,
Ю. В. Наролина*

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОДНО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: в настоящее время состояние аварийности на автомобильном транспорте остается одной из острейших социально-экономических проблем страны, и оказывает существенное влияние на обеспечение экономической безопасности Российской Федерации. В статье рассмотрен программно-целевой метод как основа государственного управления в области дорожного движения. Изучены программные документы стратегического планирования, обеспечивающие реализацию Стратегии национальной безопасности Российской Федерации. Проведен анализ реализации мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 гг.» и сделан вывод о том, что программно-целевой метод является эффективным, а его применение позволило коренным образом изменить ситуацию с аварийностью в сторону улучшения ее показателей в Российской Федерации и в Воронежской области и обеспечило возможность пролонгированного планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения и экономической безопасности государства в целом. Предложены направления совершенствования профессиональной подготовки водителей транспортных средств.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, система государственного управления, экономическая безопасность, программно-целевой метод, Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 гг.», профессиональная подготовка водителей транспортных средств

UDC 338.2; 625

*V. A. Versilin,
J. V. Narolina*

IMPROVING MANAGEMENT MECHANISMS IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AS ONE OF THE DIRECTIONS FOR IMPROVING THE ECONOMIC SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract: Currently, the accident rate in road transport remains one of the most acute socio-economic problems of the country, and has a significant impact on ensuring the economic security of the Russian Federation. The article discusses the use of the program-oriented and goal-oriented method as the basis of state administration in the field of road safety. The program documents of strategic planning that ensure the implementation of the National Security Strategy of the Russian Federation have been studied. The analysis of the implementation of the activities of the Federal Target Program “Improving Road Safety in 2013—2020” has been carried out. It is concluded that the use of program-targeted management methods in this area significantly improved the situation with road traffic accidents in the country and in the Voronezh region and provided the possibility of prolonged planning in the field of road safety and economic security of the state as a whole. The directions of improving the professional training of drivers of vehicles are proposed.

Keywords: road safety, state administration system, economic security, program-oriented and goal-oriented method, the Federal Target Program “Improving Road Safety in 2013—2020”, training for drivers of vehicles

DOI: 10.22394/1997-4469-2020-48-1-159-166

Введение

В последние десятилетия в Российской Федерации произошли серьезные изменения в подходах к планированию и проведению мероприятий по профилактике ДТП, внедряются новые формы работы всех звеньев системы обеспечения безопасности дорожного движения, происходит концентрация ресурсов на наиболее значимых направлениях [11].

До начала 2000 гг. в России недостаточно использовался мировой опыт в области безопасности дорожного движения. Система обеспечения безопасности дорожного движения формировалась без применения программно-целевого метода и характеризовалась недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий органов власти и управления. Программно-целевой метод в качестве основы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения является на сегодняшний день наиболее предпочтительным инструментом управления, поскольку позволяет существенно повысить эффективность деятельности органов государственной власти по данному направлению [9].

Системный подход включает в себя разработку целевых показателей, применение системных и обоснованных мер, направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) и снижение тяжести их последствий, а также повышение качества оказания медицинской помощи после ДТП. При программно-целевом методе, наряду с законодательными мерами, стали широко применяться и другие формы работы, нацеленные на достижение конечного результата, такие, как: развитие комплексной системы безопасности на автомобильных дорогах, совершенствование профессиональной подготовки водителей, применение специальных средств видеofиксации Правил дорожного движения (далее — ПДД), введение налоговых стимулов, технические предписания и регламенты, современные информационные системы и базы данных по ДТП, изучение причин и условий возникновения ДТП научным сообществом и независимыми экспертами.

Программно-целевой метод как основа государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения

Довольно широкое отражение вопросы обеспечения безопасности дорожного движения находят в программных документах, именуемых документами стратегического планирования. В «Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», утвержденной Указом Президент Российской Федерации от 31.12.2015 г. № 683 указана задача повышения качества дорожного строительства [4].

Документом стратегического планирования, в котором задача обеспечения безопасности дорожного движения определена в числе приоритетных, является «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 г. № 1662-р [7]. В ее тексте, в числе осуществления мероприятий по реализации государственной демографической политики указана такая, как «снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий (за счет повышения качества дорожной инфраструктуры, дисциплины на дорогах, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим) и других внешних причин».

Данная задача указана и в разделе, посвященном развитию конкурентных преимуществ в транспортной инфраструктуре — как элемента обеспечения комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы.

Следующим документом стратегического планирования, в котором вопросы обеспечения безопасности дорожного движения отражены вполне конкретно, является «Концепция общественной безопасности в Российской Федерации», утвержденная Президентом Российской Федерации 14.11.2013 г. № Пр-2685 [3]. Среди задач обеспечения общественной безопасности указаны следующие:

- 1) повышение безопасности дорожного движения, сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, влекущих причинение вреда жизни и здо-

ровью граждан, снижение тяжести их последствий;

2) профилактика дорожно-транспортных происшествий, преступлений и иных правонарушений на транспорте.

Выглядит естественным, что данные нормы должны найти отражение в конкретных программных документах, посредством которых государство повышает качественные характеристики определенной деятельности. К числу таких программных документов следует отнести Федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. № 864 [6]. Следует отметить, что данная Федеральная программа является второй по счету — первая была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. № 100 [5].

Как представляется, данные акты следует рассматривать в определенной взаимосвязи, однако, прежде всего, следует дать характеристику Федеральной целевой программе, как правовому акту, в целом. После принятия Федерального закона от 28.06.2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании», который упорядочил понятийный аппарат и классификацию программных документов, вышеуказанные программы теперь относятся к категории документов стратегического планирования, а сами документы стратегического планирования определяются как «документированная информация, разрабатываемая, рассматриваемая и утверждаемая (одобряемая) органами государственной власти Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и иными участниками стратегического планирования» [2]. Данные программы классифицируются в качестве отраслевых документов стратегического планирования.

Ценность программно-целевого подхода заключается в том, что для планирования выбирается какое-то особо значимое направление. На государственном уровне значимость функции обеспечения безопасности дорожного движения подтверждается наличием пролонгированного планирования, где особое внимание следует уделить

вопросам организационного характера и обеспечения ресурсами.

По итогам выполнения мероприятий в рамках Федеральной целевой программы программно-целевой метод представляется крайне эффективным, а его применение позволило коренным образом изменить ситуацию с аварийностью в стране в сторону улучшения ее показателей.

Итогом ее реализации на территории Российской Федерации стало уменьшение на 18,9 процента числа погибших в ДТП, в абсолютных цифрах произошло снижение с 34 506 до 27 991 погибших за последние 7 лет. Также произошло сокращение тяжести последствий ДТП на 19 процентов, социальный и транспортный риски — на 17,6 процента и 41 процент соответственно. За эти годы удалось сохранить жизнь более 35 тыс. граждан [13].

В последнее время на территории Воронежской области реализуется государственная программа «Обеспечение общественного порядка и противодействия преступности» на период 2014—2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Воронежской области от 31 декабря 2013 г. № 1205 [8].

В данную программу включены пять подпрограмм, одна из которых — «Повышение безопасности дорожного движения в Воронежской области на период 2014—2020 годы» (подпрограмма № 1) с общим объемом финансирования 3 млрд 9 млн 320 тыс. руб.

Целями и задачами подпрограммы является создание безопасных условий передвижения транспортных средств и пешеходов на дорогах Воронежской области, сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 25 % в сравнении с 2010 годом и сокращение количества ДТП с пострадавшими на 15 %. Кроме того, ожидаемыми конечными результатами являются: сокращение социального риска на 16,3 %; сокращение транспортного риска на 23,4 %; снижение тяжести последствий на 7 %; снижение аварийности в области до среднероссийских показателей.

Ситуация с дорожно-транспортным травматизмом в Воронежской области, как и в стране в целом, остается сложной. Она в первую очередь обусловлена нарушениями участниками дорожного движения

ПДД, состоянием транспортной и дорожной инфраструктуры, техническим состоянием автомобильного транспорта.

Данная ситуация представляет реальную опасность национальной безопасности страны и ухудшает ее демографическую ситуацию. С 2010 года в стране количество погибших в ДТП составило 315 тысяч человек, раненых — более 2 млн, социально-экономический ущерб оценивается около 1 трлн рублей в год.

В 2019 году в Воронежской области в рамках реализации мероприятий подпрограммы выделено более 406 млн руб. средств областного бюджета на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, обеспечение безопасности детей, участвующих в дорожном движении, содержание и развитие системы фотовидеофиксации административных правонарушений, развитие системы организации дорожного движения, повышение безопасности пешеходов.

Высокие темпы роста автомобильного парка страны создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки на дорогах. По данным МИАС по состоянию на 01.01.2019 г. величина общего автотранспортного парка в РФ составила 54,8 млн единиц, из которых 47,4 млн составляют легковые автомобили, 6,5 млн грузовые автомобили [12]. В последнее время ежегодный прирост автопарка осуществляется в основном за счет его пополнения легковыми автомобилями. Если в конце 90-х на тысячу россиян приходилось немногим более 100 автомобилей, то к 2018 году их количество возросло и составило 315. Россия вступила в так называемую стадию «взрывного роста», которая будет продолжаться до достижения уровня «насыщения» — примерно 400—500 автомобилей на 1000 человек. Эта стадия обычно характеризуется осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом количества дорожно-транспортных происшествий. Как показывает анализ динамики дорожной аварийности в зарубежных странах, увеличение количества транспортных средств в стране неизбежно ведет к росту дорожно-транспортного травматизма.

Оценивая количественные характеристики автопарка в Воронежской области, необходимо отметить, что он составляет око-

ло 1 млн единиц и его количество за последние пять лет увеличилось на 10 %, при этом протяженность дорог осталась практически на прежнем уровне.

В последние годы наиболее остро обострилось отставание дорожного строительства от роста парка автомобилей, особенно в городах, где пропускная способность улично-дорожной сети не соответствует существующей интенсивности движения. Основные магистрали перегружены в 2—3 раза, а плотность транспортных потоков из года в год продолжает расти.

В 2018 году насчитывалось 94 места концентрации ДТП. Из них: на федеральных автодорогах — 18, на региональных дорогах — 10, в г. Воронеже — 66.

В соответствии с требованиями ч. 4 ст. 6 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ органы местного самоуправления ежегодно утверждают перечень аварийно-опасных участков дорог и разрабатывают первоочередные меры, направленные на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий до 1 июля [1].

На 01.01.2019 г. показатели дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации следующие:

- свыше 77 % ДТП произошли в городах и сельских поселениях, в них погибли более 47 % и травмированы более 73 % граждан от общего количества пострадавших;
- зарегистрировано 19930 ДТП с участием детей, в которых 628 человек погибли и 21718 были травмированы. Из них 38,9 % — пешеходы (8682 человек), 50,3 % — пассажирами транспортных средств (11240 человек), 3,5 % — водителями транспортных средств; 7,3 % — велосипедистами;
- в общей структуре аварийности наибольшее количество ДТП происходит из-за нарушений ПДД водителями. В них погибли 84 % и получили травмы 91,5 % от всех пострадавших;
- по причине нарушения правил ПДД водителями легковых автомобилей совершено более 75 % всех ДТП, в которых 11 % ДТП совершено водителями в нетрезвом состоянии;
- неудовлетворительные дорожные условия стали причиной 35,3 % дорожно-транспортных происшествий;

- количество умерших в догоспитальный период вследствие ДТП составило 76 % [12].

Непременным условием эффективного управления безопасностью дорожного движения является выявление закономерностей, определяющих влияние различных факторов на возникновение дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий.

Закономерности, общие для групп ДТП, но случайные для отдельных ДТП, выявляются на основе анализа статистических данных, для чего и создается в масштабах государства система сбора и обработки информации о ДТП.

В настоящее время в целях совершенствования информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции МВД России в части осуществления оперативного сбора информации о дорожно-транспортных происшествиях, ведения государственного статистического учета данных о ДТП в соответствии с приказом МВД России от 16.08.2014 года № 700 с 1 октября 2014 года введены в эксплуатацию:

- автоматизированная информационно-управляющая система Госавтоинспекции;
- автоматизированная система учета дорожно-транспортных происшествий;
- многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Данные системы разработаны в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах» и в настоящее время функционируют в подразделениях Госавтоинспекции на федеральном уровне, ЦСН БДД МВД России и подразделениях Госавтоинспекции на региональном уровне [5].

Системы решают следующие задачи:

- формирование единого информационно-аналитического пространства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- мониторинг состояния автомобильных дорог, развития транспортного парка, показателей аварийности, деятельности подразделений Госавтоинспекции;

- анализ причин, факторов и мест совершения ДТП, характеристик участников происшествий;

- анализ мест концентрации ДТП, выявление причин их образования;

- выявление наиболее проблемных направлений аварийности за счет анализа показателей сложившейся ситуации;

- анализ, моделирование и прогнозирование показателей безопасности дорожного движения [12].

Использование на практике указанных систем позволяет оценивать сложившуюся ситуацию и указать направления деятельности для ее совершенствования. Показателями эффективности их использования является тенденция снижения количества ДТП и числа пострадавших в них людей. В перспективе эти системы должны стать основой для создания единой системы управления безопасностью дорожного движения.

Неудовлетворительное положение с безопасностью дорожного движения так же в значительной степени обусловлено несовершенством правового регулирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Совершенствование профессиональной подготовки водителей транспортных средств

В Российской Федерации в полной мере не реализуется основополагающий принцип, согласно которому первичные правовые нормы, регулирующие отношения, связанные с правами и обязанностями человека, должны содержаться только в законодательных актах.

Вместе с тем анализ практики нормативного правового регулирования показывает, что разработка документов осуществляется не систематизировано, не координируется на основе единых принципов. Это приводит к тому, что нормативная база в целом ряде случаев содержит внутренние противоречия, положения документов дублируют друг друга, имеется много правовых пробелов.

С учетом вышесказанного стержнем всей нормативно-правовой базы и отправной точкой для нормативного регулирования в области безопасности дорожного движения должен быть Федеральный

закон «О безопасности дорожного движения» [1].

В этом контексте знаковым событием стало принятие Федерального закона Российской Федерации от 7 мая 2013 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». В соответствии с положениями этого закона, в настоящий момент обучение в автошколах реализуется с учетом современных требований образовательных программ подготовки водителей, обеспечивающих развитие основополагающих знаний, навыков и умений, необходимых для культурного и профессионального водителя.

В обеспечении безопасности дорожного движения водитель играет существенную, а в ряде случаев основную роль. Повышение надежности водителей одно из главных направлений в снижении аварийности.

Надежность водителя определяется:

- профессиональной подготовленностью и опытом вождения;
- состоянием здоровья;
- психологическими и физиологическими особенностями;
- степенью утомления;
- состоянием организма, обусловленным приемом лекарственных и наркотических препаратов, алкоголя [11].

Одним из важных практических вопросов безопасности движения является совершенствование профессиональной подготовки водителей.

Существующая практика обучения в специальных образовательных учреждениях дает водителям базовое образование, в результате которого они получают основные навыки управления автомобилем, некоторое представление об основных моментах безопасности движения и об устройстве автомобиля. Настоящий опыт управления автомобилем водители приобретают уже в условиях реального движения методом проб и ошибок, т. е. путем самообучения [10, 11].

Таким образом, методология подготовки водителя имеет два существенных недостатка. Во-первых, процесс приобретения настоящего водительского опыта растягивается на длительное время (5—7 лет), а во-вторых, он чреват серьезными опасностями для самого водителя, а подчас может стоить ему жизни [9].

В связи со всем вышеизложенным становится ясным, что проблема укрепления надежности водителя может быть решена путем существенного пересмотра программ обучения водителей путем включения в курс подготовки занятий по формированию и закреплению автоматических навыков управления автомобилем в критических ситуациях.

Автошкола — одно из наиболее важных в наше время учреждений, чья работа заключается не только в том, как научить управлять автомобилем, но и дать понимание, что нас учат ответственности за нашу жизнь и, особенно за жизнь окружающих.

Следует отметить, что сегодня поведение водителей на дороге, их манера вождения не выдерживает ни какой критики. На лицо недисциплинированность, сознательное нарушение порядка и правил, игнорирование безопасности дорожного движения. Все это следствие низкой культуры вождения. Это указывает на некачественную подготовку кандидатов, не обеспечивающую возможности формирования у начинающего водителя безопасного и законопослушного поведения на дороге.

Примером этому могут служить то, что в настоящее время число нарушений, допущенных водителями, примерно в 2 раза превышает общую численность транспортного парка Воронежской области, а количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, по вине водителей составило 89,9 % от всех ДТП (за 2018 год).

09.07.2014 года в Минюсте России был зарегистрирован приказ Минобрнауки России от 26 ноября 2013 года № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».

Данным нормативным актом были установлены требования к учебноматериальной базе организаций, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей транспортных средств.

По итогам обследований и соответствия Рабочих программ установленным требованиям, представителям автокурсов выдавались Заключение и согласовывались программы.

Около половина учебных заведений на этапе согласований прекратили свою дея-

тельность, так как не обладали соответствующей материальной базой, квалифицированным преподавательским составом, а весь процесс подготовки кандидатов в водители сводился к их «натаскиванию» к сдаче экзаменов в ГИБДД и получению прибыли.

Так, по состоянию на конец 2019 года из 105 организаций, осуществляющих образовательную деятельность на территории Воронежской области по подготовке кандидатов в водители транспортных средств, на продление заключения подали 57 заявлений, по итогам обследования выдано 49 заключений о соответствии учебно-материальной базы и согласованы рабочие программы.

Для недопущения выдачи водительских удостоверений неподготовленным участникам дорожного движения принимаются меры по ужесточению приема квалификационных экзаменов. Средний процент сдачи с первого раза по итогам 9 месяцев 2019 года составил 42 % (2018 г. — 56 %).

С середины 2014 года все экзаменационные подразделения ГИБДД оснащены видеорегистраторами, с помощью которых осуществляется фиксация приема практического вождения. Полученная информация сохраняется в экзаменационных подразделениях, и ежемесячно проверяется сотрудниками УГИБДД. По результатам просмотра вносятся предложения и замечания по приему экзаменов. Экзаменационные классы также оборудованы видеокамерами для осуществления контроля за приемом экзаменов и работой сотрудников.

Руководители регистрационно-экзаменационных подразделений еженедельно отчитываются о процессе сдачи экзаменов. Как следствие, последние 3 года (2016, 2017, 2018) на территории Воронежской области наблюдается общее снижение количества ДТП с участием молодых водителей.

Выводы

В целях совершенствования механизмов управления в области обеспечения безопасности дорожного движения и повышения экономической безопасности Российской Федерации необходимо:

1) обеспечить разграничение и закрепление в нормативных правовых документах полномочий и ответственности всех субъектов управления в области обеспечения безопасности дорожного движения

на федеральном, региональном и местном уровнях;

2) совершенствовать механизмы реализации положений Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в том числе принципов приоритета «жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности», «ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении», соблюдения интересов граждан, общества и государства;

3) совершенствовать эффективность механизмов управления целевыми проектами и программами повышения безопасности дорожного движения, включая разработку требований к региональным и местным программам, оценку их эффективности, стимулирование внедрения проектов и программ на региональном и местном уровнях;

4) принять дополнительные меры, направленные на совершенствование системы спасения пострадавших в ДТП. Разработать организационные и правовые основы оказания первой доврачебной помощи пострадавшим на месте ДТП и обучения этому участников дорожного движения различных категорий, работников и сотрудников служб, участвующих в проведении работ на месте ДТП. Предусмотреть оснащение мобильных постов дорожно-патрульной службы полиции средствами оказания первой медицинской помощи, аварийно-спасательным оборудованием;

5) активизировать работу по совершенствованию системы подготовки водительских кадров, в соответствии с едиными требованиями к образовательным учреждениям и организациям, осуществляющим подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей транспортных средств. Разработать дополнительные требования к подготовке водителей, осуществляющих пассажирские перевозки и перевозку детей;

6) шире использовать мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения, изучение, обобщение и распространение международного опыта и передового опыта регионов по снижению уровня аварийности, тяжести дорожно-транспортного травматизма.

ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.11.2019) // СПС КонсультантПлюс
 2. О стратегическом планировании в Российской Федерации : федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // СПС КонсультантПлюс
 3. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утв. Президентом РФ 14.11.2013 № Пр-2685) // СПС КонсультантПлюс
 4. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 // СПС КонсультантПлюс
 5. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах» : постановление Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 (ред. от 22.11.2012) // СПС КонсультантПлюс
 6. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах» : постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 13.12.2017) // СПС КонсультантПлюс
 7. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (вместе с «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года») : распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 28.09.2018) // СПС КонсультантПлюс
 8. Об утверждении Государственной программы Воронежской области «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» : постановление Правительства Воронежской области от 31 декабря 2013 года № 1205 (с изменениями на: 24.04.2017) // СПС КонсультантПлюс
 9. Бычков В. П. Развитие инновационной деятельности на автомобильном транспорте / В. П. Бычков, В. А. Верзилин, А. М. Букреев [и др.] ; М-во образования и науки РФ, ФГБОУ ВО «ВГЛТУ». — Воронеж, 2018. — 308 с.
 10. Верзилин В. А. Автомобильный транспорт : Организация, безопасность, эффективность / В. А. Верзилин. — Воронеж : Изд-во ВГУ, 2001. — 256 с.
 11. Верзилин В. А. Безопасность дорожного движения: организация, эффективность, перспективы развития : монография / В. А. Верзилин. — Воронеж : Научная книга, 2005. — 328 с.
 12. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.prognoz.ru/project/406>
 13. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.gks.ru>
- Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Воронеж*
Верзилин В. А., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики, финансов и менеджмента
E-mail: kafec@bk.ru
- Воронежский государственный университет инженерных технологий, г. Воронеж*
Наролина Ю. В., доктор экономических наук, профессор кафедры экономической безопасности и финансового мониторинга
E-mail: narolinaju@yandex.ru