

номических систем в условиях инновационной экономики : сборник науч. трудов Всероссийской науч.-практ. конф. — Воронеж, 2018. — С. 39—45.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Воронежский филиал)

Верзилин В. А., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики, финансов и менеджмента

E-mail: kafec@bk.ru

Воронежский государственный технический университет

Мяснянкина О. В., кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры инженерной экономики

E-mail: myasnolga@yandex.ru

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Воронежский филиал)

Зацепин М. А., магистрант

E-mail: kafec@bk.ru

УДК 338.2, 625

**В. А. Верзилин,
Ю. В. Наролина**

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УЩЕРБ ОТ ДТП КАК ОДИН ИЗ АСПЕКТОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: несмотря на то, что с 2014 года наметилась тенденция к снижению количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий, высокая аварийность, вызывающая гибель и ранение людей, потери материальных ценностей приносит значительный ущерб экономике страны, оказывает большое влияние на обеспечение экономической безопасности Российской Федерации. В статье проанализированы зарубежные и отечественные методики оценки стоимости человеческой жизни. Проанализированы теоретические подходы к оценке социально-экономического ущерба от ДТП, принятые в странах с высоким уровнем автомобилизации. Рассмотрена отечественная методика оценки ущерба в результате гибели и ранения людей на основе прямых и косвенных экономических потерь. Рассчитана величина потерь в результате гибели и ранения людей на примере Воронежской области. Сделаны выводы о целесообразности применения программно-целевого подхода как способа снижения социально-экономических последствий от ДТП.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, «стоимость» человеческой жизни, социально-экономический ущерб от ДТП, нормативная величина потерь от ДТП.

UDK 338.2, 625

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

SOCIO-ECONOMIC LOSS OF ROAD ACCIDENTS AS ONE OF THE ASPECTS OF ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract: despite the fact that since 2014 there has been a downward trend in the number of road traffic accidents and the severity of their consequences, the high accident rate, causing both death and injury of people and loss of material assets brings a significant damage to the country's economy. Moreover it has a great impact on ensuring the economic security of the Russian Federation. The article analyzes both the foreign and domestic methods for assessing the "cost" of human life. The theoretical approaches to assessing the socio-economic loss of road accidents adopted in countries with a high level of motorization are analyzed. The domestic methodology for calculating the loss resulting from the deaths and injuries of people on the basis of direct and indirect economic

damage is considered. The magnitude of the loss resulting from the deaths and injuries of people was calculated on the example of the Voronezh region. The conclusions about the appropriateness of the use of program-target and goal-oriented approach as a way to reduce the socio-economic consequences of the accident are made.

Keywords: traffic accident, the "cost" of human life, socio-economic loss of road accidents, the standard value of losses of road accidents.

DOI: 10.22394/1997-4469-2019-47-4-143-152

Введение

В современных условиях с уверенностью можно сказать, что одной из острейших социально-экономических проблем является аварийность на автомобильном транспорте. Данная проблема приобрела трансграничный характер.

На четвертом Международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» в докладе Организации Объединенных наций (ООН) она была определена как глобальный кризис. Каждый год в мире в ДТП погибают свыше 1,3 млн человек и получают ранения до 50 млн человек.

Весьма примечательным является подготовленный Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения доклад «Европейские факты и доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015». В данном документе отмечается: «в Европейском регионе ВОЗ травмы, полученные в ДТП, являются главной причиной преждевременной смерти молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет». Данный факт не может не настораживать в связи с тем, что в Европе в целом и в России в частности существует весьма острая демографическая ситуация [6].

По данным Всемирного Банка ежегодный экономический ущерб от ДТП превышает 1 трлн долларов. По оценкам зарубежных ученых эти потери могут составлять от 2 % до 5 % валового национального продукта государства [7].

К сожалению, Российская Федерация входит в первую пятерку стран с самыми высокими показателями смертности на 100 тыс. населения в Европейском регионе. В период с 2014-го по 2018 год в России погибло 107829 человек и 1135387 человек получили травмы различной степени тяжести. В Воронежской области за

указанный период погибло 2583 человека и получили ранения более 20 тыс. человек. В 2017 году ущерб от ДТП в РФ составил более 1 трлн. рублей, в том числе от гибели и ранения людей более 800 млрд рублей. По Воронежской области ущерб составил соответственно свыше 15 млрд рублей, в том числе от гибели и ранения людей — более 12 млрд рублей. За последние пять лет ущерб от ДТП в РФ составил около 5,5 млрд рублей, что сопоставимо со всеми расходами на здравоохранение за тот же период [9, 11, 12].

Оценка «стоимости» человеческой жизни

Оценка «стоимости» человеческой жизни является субъективной величиной. В практическом смысле под «стоимостью» жизни понимается размер справедливого возмещения семьям людей погибших в результате несчастных случаев. Существует несколько подходов для расчета «стоимости» жизни человека.

Один из них основывается на нормативно установленных размерах возмещений, а также судебных решениях в области компенсации морального и материального ущерба в связи с гибелью человека. На сегодняшний день в РФ нормативно установленный размер возмещения в связи с гибелью человека колеблется от 500 тыс. до 9,2 млн рублей.

Подход к определению «стоимости» жизни с точки зрения «полезности» человека для страны и своей семьи (потерянного ВВП и семейного дохода) по расчетам Финансового университета при Правительстве РФ дает оценки, равные соответственно 27,5 и 9,9 млн рублей в ценах 2017 года [8].

Большой интерес представляют данные об оценке «стоимости» жизни, полученные на основании опросов населения.

В ходе социологических исследований респонденты определяют размер выплаты, который они считают достаточным и справедливым возмещением семьи человека, погибшего на транспорте или в других чрезвычайных ситуациях. Последние ис-

следования, проведенные в начале 2018 года Финансовым университетом, показывают, что сегодня граждане России считают справедливой сумму возмещения в связи с гибелью человека в размере 4,5 млн рублей (рис. 1).

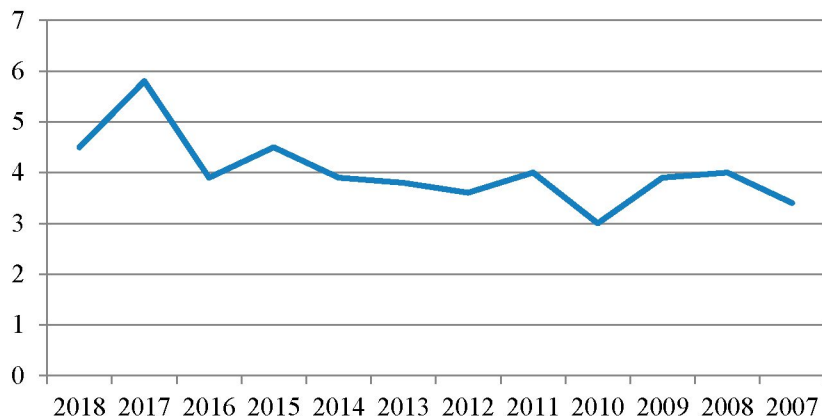


Рис. 1. «Стоимость» человеческой жизни в 2007—2018 гг., млн рублей

Одной из проблем указанных выше подходов оценки «стоимости» человеческой жизни является то, что они не учитывают (или не в полной мере учитывают) размер морального ущерба в связи с гибелью людей на производстве, транспорте или при других ЧС. Для решения этой проблемы в Финансовом университете была разработана математическая модель, использующая для оценки «стоимости» жизни с учетом морального ущерба три параметра: продолжительность жизни, душевые доходы (или расходы), а также средний уровень удовлетворенности населения своей жизнью.

Расчеты, проведенные по этой методике, показывают, что средняя «стои-

мость» человеческой жизни с учетом морального ущерба составляет сегодня в мире 2,1 млн долларов. В России она эквивалентна 46,9 млн рублей. Это намного больше, чем в 2015 году — тогда «стоимость» жизни с учетом морального ущерба составляла 39,3 млн рублей. Именно на этот размер возмещения должны равняться судебные и иные выплаты компенсации семьям россиян, погибших при ДТП или в других ЧС [8].

На рисунке 2 представлен социально-экономический ущерб от гибели взрослого человека в ДТП по оценке Института экономики транспорта и транспортной политики (НИУВШЭ) [14].

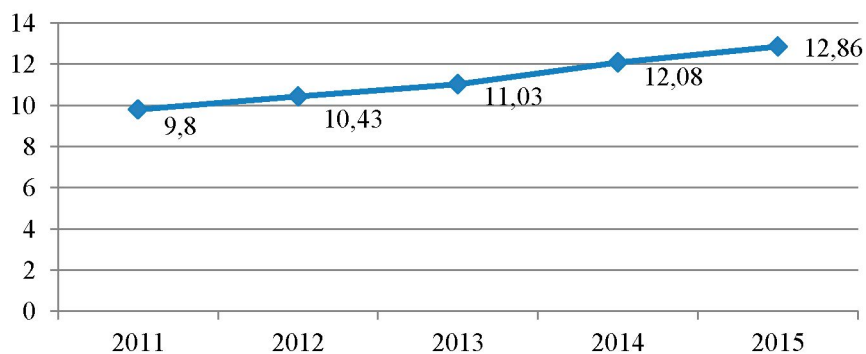


Рис. 2. Социально-экономический ущерб от гибели взрослого человека в ДТП, млн руб.

Теоретические подходы к оценке социально-экономического ущерба от ДТП

Впервые стоимость ДТП была рассчитана в середине 1950-х гг. в Великобритании и США. С того времени она рассчитывается в большинстве экономически развитых стран. До 1980-х гг. XX века все расчеты основывались на методе недополученной продукции, по которому стоимость ДТП включала в себя недополученную в связи с дорожными происшествиями продукцию, расходы на лечение пострадавших и восстановление автотранспорта.

В смету расходов по ДТП в идеальном случае включаются [4, 5]:

1) расходы на лечение, включая амбулаторное и стационарное лечение, а также транспортировку раненых;

2) расходы на реабилитацию, включая специальное обучение детей, санаторную реабилитацию и переоборудование жилья;

3) недополученная продукция, включая постоянные расходы в связи с гибелью людей или постоянной нетрудоспособностью, а также временные расходы;

4) потеря благополучия, включая боль и страдания, т. е. потеря благополучия, понимаемого в возможно более широком смысле;

5) повреждение имущества, включая, главным образом, ремонт и замену автомобилей;

6) административные расходы, включая расходы на полицейское расследование, организацию выплаты страховки и судебные издержки;

7) прочие расходы, включая, например, потерю времени в связи с происшествием (когда задерживается дорожное движение).

Сначала в большинство смет расходов входили лишь пункты 1, 3, 5 и 6, впоследствии включены пункты 2 и 4. Однако в настоящее время ни одна смета расходов по ДТП не включает в себя все виды расходов. Проблемы с получением действительных и надежных данных по происшествиям делают оценку стоимости дорожно-транспортных происшествий крайне неопределенной [5].

В 1970-х гг. прошлого столетия метод недополученной продукции стал объектом

критики со стороны ученых-экономистов. Указывались недостатки этого метода [13].

Во-первых, он не учитывал мнение участников дорожного движения, т. е. какую сумму участники дорожного движения хотели бы потратить на меры повышения безопасности дорожного движения. Это означает, что в теоретическом плане этот метод не подходит для анализа затрат и выгод. В соответствии с нормативной теорией такой анализ должен быть основан на мнении участников дорожного движения. Его экономическим выражением является готовность платить за безопасность дорожного движения.

Во-вторых, при оценке недополученной продукции недооценивается подлинная экономическая выгода от предотвращения ДТП. Делая предположение о полезности использования денег и об отношении к риску, можно сказать, что рационально мыслящий человек скорее готов заплатить за определенное снижение риска гибели, чем за доход, недополученный в случае смерти. Другими словами, поскольку производство само по себе не конечная цель, а лишь способ повышения уровня жизни, то предотвращение ДТП, которое повлекло бы за собой недополученную продукцию, имеет более высокую денежную ценность, чем денежная ценность этой недополученной продукции.

С теоретической точки зрения критика метода недополученной продукции убедительна. Однако в практическом плане все не так очевидно. Сложно получить положительную оценку желания участника дорожного движения платить за безопасность дорожного движения. Были проведены исследования с использованием различных методов, однако их результаты сильно расходятся, что обусловлено нежеланием платить за безопасность дорожного движения. Это зависит от ряда факторов — таких, как уровень дохода, уровень риска, отношение к риску, характер существующего риска и т. д. Кроме того, как показали исследования, в естественной обстановке почти всегда существует неизвестный элемент самостоятельного отбора, искажающего результаты. Это сильно затрудняет интерпретацию результатов в свете экономической теории, кроме того все исследования имеют слабые места в методологии [5].

Если отказаться от оценки желания платить за безопасность дорожного движения, то будет упущен один из важнейших вопросов прикладных исследований по безопасности дорожного движения. Можно сказать, что не нужно расставлять приоритеты, поскольку не существует идеального метода их выбора. В действительности приоритеты должны быть выбраны. Исходя из этого, наиболее конструктивно будет сочетать различные методы оценки желания платить за безопасность дорожного движения.

В исследовании норвежских ученых приводилось сравнение общей стоимости ДТП и стоимость человеческой жизни в результате гибели людей в дорожных происшествиях. Стоимость других происшествий сравнивать сложно, поскольку в разных странах имеются различия в системе регистрации происшествий и пострадавших в них людей [10].

В таблице 1 показана официальная экономическая оценка стоимости ДТП и стоимость человеческой жизни в них [10, 13].

Таблица 1

Официальная экономическая оценка стоимости дорожно-транспортных происшествий с погибшими (в долларах США, млн)

Страна	Общая стоимость ДТП	Стоимость человеческой жизни
Швейцария	2,75	1,71
США	2,71	1,98
Финляндия	1,79	1,10
Швеция	1,79	1,63
Великобритания	1,21	1Д2
Германия	0,85	*
Дания	0,80	0,53
Австрия	0,75	*
Бельгия	0,51	0,02
Люксембург	0,44	*
Норвегия	0,42	*
Франция	0,30	0,02
Португалия	0,29	*
Испания	0,22	0,07
Нидерланды	0,13	*

Примечание: * Эта составляющая стоимости не включена в национальные расчеты стоимости

Приведенные в таблице 1 цифры различаются примерно в 20 раз. Самая высокая цифра приходится на Швейцарию, самая низкая — на Нидерланды. Отчасти эти различия отражают разницу в уровне доходов в разных странах, однако они обусловлены главным образом различиями в приоритете безопасности дорожного движения. Это четко видно по графе

«Стоимость человеческой жизни». Она составляет значительную часть стоимости предотвращенного происшествия в Швейцарии и в некоторых других странах, но полностью отсутствует в ряде других стран.

В таблице 2 показана доля стоимости человеческой жизни в общей стоимости ущерба от ДТП в разных странах мира.

*Доля стоимости человеческой жизни в общей стоимости ущерба
от ДТП в разных странах мира*

Страна	Значение показателя, %
Бельгия	3,9
Франция	6,7
Испания	31,8
Великобритания	54,0
Финляндия	61,5
Швейцария	62,2
Дания	48,9
Австралия	74,5
Италия	90,3
Новая Зеландия	90,5
Япония	91,0
Швеция	91,1
США	94,0

Примечание: источник: www.swov.nl/rapport/factsheets/UK/FS_Costs.pdf

Оценка человеческой жизни также является чисто субъективной, так как не существует никакого объективно правильного денежного выражения ее стоимости. Приведенные выше цифры отражают приоритет безопасности дорожного движения перед другими задачами социально-экономического развития. Другими словами, экономические величины, присваиваемые ДТП с погибшими или ранеными, должны отражать приоритет безопасности дорожного движения как политической цели, но не наоборот.

При проведении анализа затрат и мер по повышению безопасности дорожного движения необходимо все показатели перевести в денежное выражение. Обычно много внимания уделяется сложной задаче расчета стоимости происшествий. Однако расчет стоимости контрмер тоже сложен и неоднозначен.

В идеальном случае стоимость контрмер для общества должна измеряться выгодой, упущенной при альтернативном использовании, — минимально возможными издержками. В большинстве случаев минимально возможные издержки по контрмере не равны ее номинальной стоимости.

По нашему мнению, экономическая оценка ущерба от ДТП необходима для

принятия правильных управленческих решений с целью обеспечения безопасности дорожного движения и экономической безопасности страны в целом. Знание размеров ущерба дает возможность объективно оценивать масштабы и значимость проблемы дорожно-транспортной аварийности, определять объемы финансовых, материальных ресурсов, которые необходимо направлять на ее решение, оценивать эффективность различных мероприятий и целевых программ, способствующих сокращению аварийности. Оценка стоимости потерь от ДТП и доведение этой информации до населения имеют мощный социально-психологический эффект и предупреждают людей об угрозе их жизни и здоровью, способствуют осознанию ими значения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и формированию общественной поддержки для их внедрения.

Отечественные методики учета потерь народного хозяйства от ДТП были основаны на принципах плановой экономики. Поэтому заложенные в них закономерности и способы расчета потребовали корректировки, соответствующей современным экономическим отношениям [2, 5].

В условиях рыночной экономики нельзя рассчитать и установить норматив ущерба

от гибели или ранения людей, который может быть использован в течение длительного периода. Современная методика позволяет произвести точный расчет стоимостной оценки ущерба за каждый конкретный год. Это связано с тем, что она зависит от величины валового внутреннего продукта (ВВП) как основного показателя экономического потенциала страны.

Оценка социально-экономического ущерба от ДТП и его влияние на обеспечение экономической безопасности

Величина социально-экономических потерь в результате ДТП включает в себя несколько составляющих:

- ущерб в результате гибели и ранения людей;
- ущерб в результате повреждения транспортных средств;
- ущерб в результате порчи груза;
- ущерб в результате повреждения дороги и дорожных сооружений.

Ущерб в результате гибели и ранения людей составляет самую значительную часть ущерба от ДТП и включает в себя:

- экономические потери из-за выбытия человека из сферы производства;
- социально-экономические потери государства при выплате пенсий по инвалидности и по случаю потери кормильца, а также при оплате лечения в больницах и временной нетрудоспособности;
- социально-экономические потери из-за гибели детей.

Величина социально-экономического ущерба в результате ДТП оценивается на основе прямых и косвенных экономических потерях.

К прямым потерям относятся:

- потери владельцев автотранспортных средств;
- потери дорожно-эксплуатационной службы и службы по ликвидации последствий ДТП;
- потери владельцев груза;
- затраты правоохранительных органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
- затраты медицинских учреждений на лечение пострадавших;
- затраты предприятий и учреждений, сотрудники которых стали участниками ДТП;

• затраты органов социального обеспечения;

• страховые выплаты.

К косвенным относятся:

- потери экономики вследствие временного или полного выбытия человека из сферы производства;
- потери, связанные с нарушением производственных связей;
- моральные потери.

Для оценки экономических потерь в результате выбытия человека из сферы производства пользуются методом подсчета общих доходов, в котором проводится оценка в денежной форме экономической пользы от человека, которую может получить государство, если предотвратит его гибель в ДТП [5].

Расчет величины ущерба от ДТП в результате гибели и ранения людей (на примере Воронежской области)

При проведении расчетов используется упрощенный метод для получения нормативов ущерба от гибели или ранения людей в ДТП. Исходной информацией для этих расчетов являются норматив ущерба за предыдущий год, величина ВРП и среднегодовая численность населения, занятого в экономике области.

Проведем расчет на примере получения норматива за 2017 г., исходя из норматива 2010 г. ВРП в 2017 г. в Воронежской области составил 865,22 млрд рублей. Найдем коэффициент (К) как отношение ВРП за 2017 г. к ВРП за 2010 г. (346,56 млрд рублей) [11].

$$K = \text{ВРП}_{2017} \div \text{ВРП}_{2010}$$

$$K = 865,22 \div 346,56 = 2,49$$

Находим коэффициент К1, характеризующий прирост численности населения, занятого в экономике Воронежской области за этот период.

$$K1 = 1\,125\,200 \div 1\,064\,900 = 1,057,$$

где: 1 125 200 — количество населения Воронежской области занятого в экономике в 2017 г., чел.;

1 064 900 — количество населения Воронежской области занятого в экономике в 2010 г., чел [11].

Для окончательных расчетов находим переводной коэффициент (К2).

$$K2 = K \div K1$$

$$K2 = 2,49 \div 1,057 = 2,35$$

Умножая норматив величины ущерба за 2010 г. (H_{2010}) на коэффициент К2 получим необходимые значения в текущих ценах 2017 г. (H_{2017}), тыс. рублей.

$$H_{2017} = H_{2010} \cdot K2$$

Ущерб от гибели человека, имевшего семью (Н1):

$$H1 = 15\,376,9 \cdot 2,35 = 36\,135,7$$

Ущерб от гибели человека, не имевшего семьи (Н2):

$$H2 = 14\,661,8 \cdot 2,35 = 34\,455,2$$

Ущерб от ранения человека, получившего инвалидность и не работающего (Н3):

$$H3 = 7\,377,9 \cdot 2,35 = 17\,338,1$$

Ущерб от ранения человека, получившего инвалидность и работающего (Н4):

$$H4 = 4\,185,3 \cdot 2,35 = 9\,835,4$$

Ущерб от ранения человека в случае временной нетрудоспособности (Н5):

$$H5 = 74,4 \cdot 2,35 = 174,8$$

Ущерб от гибели ребенка (Н6):

$$H6 = 18\,167,4 \cdot 2,35 = 42\,693,4$$

Стоимостная оценка ущерба от гибели и ранения одного человека в ДТП за 2001, 2005, 2010, 2017 гг. приведена в таблице 3 [1, 3, 5].

Таблица 3

Нормативные величины ущерба от ДТП в результате гибели или ранения человека в Воронежской области

Наименование показателя	Стоимостная оценка ущерба, тыс. рублей			
	2001	2005	2010	2017
Гибель человека, имевшего семью (Н1)	3093,5	5999,0	15 376,9	36 135,7
Гибель человека, не имевшего семью (Н2)	2950,0	5721,0	14 661,8	34 455,2
Ущерб от ранения человека, получившего инвалидность и не работающего (Н3)	1484,3	2878,0	7 377,9	17 338,1
Ущерб от ранения человека, получившего инвалидность и работающего (Н4)	841,9	1633,0	4 185,3	9 835,4
Ущерб от ранения человека в случае временной нетрудоспособности (Н5)	14,9	29,0	74,4	174,8
Ущерб от гибели ребенка (Н6)	3654,8	7088,0	18 167,4	42 693,4

Оценка ущерба от ДТП вследствие повреждения автотранспортных средств и грузов.

При расчете учитываются составляющие ущерба и расходы, которые несут субъекты [5].

- Владельцы транспортных средств:

1. Стоимость по спасению транспортного средства.

2. Стоимость по эвакуации транспортного средства.

3. Величина ущерба в случае невозможности восстановления транспортного средства.

4. Стоимость работ по восстановлению (ремонту) транспортного средства.

5. Величина утраты товарной стоимости транспортного средства в результате ремонтных работ.

6. Судебные издержки.

7. Величина ущерба из-за затрат времени, связанных с расследованием ДТП и возмещением убытков.

8. Невостребованная часть страхового возмещения за транспортное средство.

- Владельцы груза:

1. Величина ущерба вследствие срыва договорных обязательств по перевозке грузов и пассажиров.

2. Величина ущерба из-за повреждения или уничтожения груза.

3. Невостребованная часть страхового возмещения за груз.

Оценка ущерба от поврежденных дорожных сооружений.

Ущерб от повреждения дорожных сооружений в результате ДТП определяется величиной затрат на их последующее восстановление.

Для более точных расчетов в рамках целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 гг.» научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта разработана «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба вследствие дорожно-транспортного происшествия» Р-03112199-0502-00, согласованная с Минфином и Минэкономки Российской Федерации, которая может быть применена для определения социально-экономического ущерба от ДТП и принятия управленческих решений в области безопасности дорожного движения [2].

Выводы

Принцип программно-целевого подхода к деятельности по обеспечению БДД означает, что он осуществляется на основе федеральных и региональных программ, представляющих собой документы стратегического планирования, содержащие совокупность экономических, технико-технологических, научно-исследовательских, проектно-конструкторских, организационных и других мероприятия, направленных на достижение определенной цели — сокращение количества ДТП и снижение ущерба от происшествий.

В Концепции общественной безопасности в Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 14.11.2013 г. № Пр-2685 среди задач обеспечения общественной безопасности указаны следующие:

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

ет 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. Основной целью Программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 г. на 28,82 % по сравнению с 2012 г. Следует отметить, что данная Федеральная программа является второй по счету — первая была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. № 100. Итогом ее реализации стало сокращение на 18,9 % числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В количественном выражении этот показатель снизился с 34 506 чел. В 2004 г. до 27 991 чел. в 2012 г., тяжесть последствий ДТП сократилась на 19 %, социальный и транспортный риски — на 17,6 % и 41 % соответственно.

Анализ структуры Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 гг.» показывает, что в ней присутствуют все компоненты, которые необходимы для комплексного подхода к решению значимой проблемы: ее характеристика, цель и задачи программы, целевые индикаторы, мероприятия и запланированные материальные ресурсы, предназначенные для реализации мероприятий.

В разделе «Характеристика проблемы» приводятся конкретные значения, касающиеся гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях, уровня их травматизма, а также материального ущерба. В Программе констатируется существенное отставание России по дорожному травматизму от других развитых стран. Отмечается, что несмотря на эффективность реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2010 гг.» движение на дорогах России остается небезопасным.

По основным показателям аварийности на автомобильном транспорте Россия находится на одном из последних мест среди развитых стран Европы. «В частности на 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет

почти в 5 раз больше чем в Нидерландах, и в 2 раза больше чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского» [2].

Данное сравнение не может не настораживать. Снижение этих удручающих показателей — задача не только программно-целевая, это одна из основных задач по обеспечению экономической безопасности Российской Федерации.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бычков В. П.* Формирование и развитие системы организации транспортного обслуживания промышленных предприятий : монография / В. П. Бычков, В. А. Верзилин, Н. М. Бухонова, Д. В. Бычков. — М. : ИНФРАМ-М, 2013. — 186 с.
 2. *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 «ВГЛУ». — Воронеж, 2018. — 308 с.
 3. *Верзилин В. А.* Автомобильный транспорт: Организация, безопасность, эффективность / В. А. Верзилин. — Воронеж : Изд-во ВГУ, 2001. — 256 с.
 4. *Верзилин В. А.* Безопасность дорожного движения: организация, эффективность, перспективы развития : монография / В. А. Верзилин. — Воронеж : Научная книга, 2005. — 328 с.
 5. *Верзилин В. А.* Социально-экономические потери от ДТП (на примере Воронежской области) / В. А. Верзилин // Вестник ТГУ. — Выпуск 12 (80), 2009. — С. 154—160.
 6. Европейские факты и доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 : доклад. Копенгаген. WHO regional Office for Europe. 2015 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/389579/building-primary-care-rus.pdf
 7. Доклад всемирной организации здравоохранения о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf?ua=1
 8. Исследование Финансового университета при Правительстве РФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.fa.ru.58_Life_Value_2018.pdf
 9. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.prognoz.ru/project/406>
 10. Справочник по безопасности дорожного движения. — Осло, Норвегия : Институт экономики транспорта, 1996. — 646 с.
 11. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Воронежской области [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://voronezhstat.gks.ru>
 12. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.gks.ru>
 13. *Elvik R.* An analysis of Official Economic Valuations of Traffic Accident Fatalities in 20 Motorized countries / R. Elvik // *Accident Anal and Pre.* — Vol 27. — № 2, 1995. — Pp. 237—247.
 14. Режим доступа: <http://itetps.hse.ru>
- Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Воронежский филиал)*
- Верзилин В. А., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики, финансов и менеджмента*
E-mail: kafec@bk.ru
- Воронежский государственный университет инженерных технологий*
- Наролина Ю. В., доктор экономических наук, профессор кафедры экономической безопасности и финансового мониторинга*
E-mail: narolinaju@yandex.ru