

Г.А. ЮНГУС

Московский университет МВД России им. В. Я. Кикотя, г. Москва

**К ВОПРОСУ О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ МЕТОДИКИ
ОЦЕНКИ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО ПОДХОДА
ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СИСТЕМЫ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Работа посвящена анализу эффективности программно-целевого подхода повышения безопасности дорожного движения. Выявлены проблемы системы безопасности дорожного движения, в частности рост ущерба от дорожно-транспортных происшествий и страховых выплат. Проведен корреляционный анализ взаимосвязи динамики страховых выплат и относительного показателя дорожно-транспортной аварийности. Предложены дополнительные целевые показатели программно-целевого подхода повышения безопасности дорожного движения. Автором сделан вывод о том, что применение программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности позволит привести к сокращению числа раненных и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Ключевые слова: программно-целевой подход, программно-целевые методы, безопасность дорожного движения, показатели безопасности дорожного движения, пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях.

**TO THE ISSUE OF IMPROVING THE METHODS OF APPROACH
ROAD SECURITY PROGRAM ASSESSMENT**

This paper is devoted to the effectiveness of program-target approach to increase road safety. Identified system problems of road safety, in particular the growth of damage from road accidents and insurance payouts. The carried out correlation analysis of the relationship between the dynamics of insurance payments and the relative rate of accidents. Proposed additional goals and targets of the program-targeted approach to approach to increase road safety. The author concluded that the use of program-target method for the solution of problems of accidents will lead to a reduction in the number of those injured in road traffic accidents.

Key words: target-oriented approach, program-target methods, road safety, road safety indicators, persons injured in road traffic accidents.

Программно-целевые методы для обеспечения безопасности дорожного движения включают в себя методы оценки и выбора проблем, для решения которых будут разрабатываться программы.

Следует отметить, что программно-целевое планирование – важная составляющая часть системы государственного прогнозирования и планирования. Программно-целевой подход является законодательно

закрепленным механизмом обеспечения безопасности дорожного движения.

Вопросы безопасности дорожного движения, а также использования программно-целевого подхода рассматривались в научно-исследовательских работах П.П. Володькин [9], Г.М. Казиахмедов [10], П.А. Поцелуев [10], М. М. Зиганшин [11], И.В. Ромашихин [12].

Первой государственной федеральной целевой программой (ФЦП) была ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 1996-1998 гг.», второй программой - ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения 2001-2010 гг.», третьей - ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" (утв. Постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100).

Методические основы программно-целевого планирования требуют постоянного совершенствования, иначе эффективность программ снижается и не удовлетворяет современным требованиям.

Целью исследования является анализ опыта использования программно-целевого подхода для повышения безопасности дорожного движения и разработка предложений по совершенствованию системы безопасности дорожного движения в рамках программно-целевого подхода. Практика использования программно-целевого подхода к решению проблем безопасности дорожного движения показывает, что наряду с положительными моментами имеется ряд недостатков, снижающих эффективность их реализации.

Следует отметить, что показатель числа в ДТП, в которых были пострадавшие, в России ниже, чем в некоторых развитых странах. Так, в Германии число дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие, в 2012 г. составляло 300 тыс., в Республике Корея - 224 тыс., в Японии – 665 тыс., в США – 1634 тыс., в России данный показатель составлял 203,6 тыс. [4].

SWOT – анализ факторов, влияющих на эффективность выполнения целевых программ повышения безопасности дорожного движения представлен в табл. 1.

Таблица 1

**SWOT-анализ факторов, влияющих на эффективность
выполнения целевых программ повышения безопасности
дорожного движения**

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • Координация административных структур по безопасности дорожного движения • Освещение в средствах массовой информации последствий нарушения правил дорожного движения • Повышение транспортной грамотности участников дорожного движения • Прогресс в обучении водителей и организации техосмотра • Повышение безопасности дорожных условий и автомобильных дорог • Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и развития автотранспортного комплекса 	<ul style="list-style-type: none"> • Прогнозные показатели не включает в себя показатели раненных в ДТП • Программно-целевые методы недостаточно охватывают задачи по снижению социально-экономического эффекта • Недостаточная мотивированность персонала ответственного за выполнение организационных мер для достижения целевых показателей • Нехватка специалистов в области безопасности дорожного движения, что выражается в недостаточном использовании как отечественного, так и зарубежного опыта • Недостаточно используются методы системного влияния на факторы безопасности дорожного движения
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> • Общественный интерес к вопросу безопасности дорожного движения • Рост автомобилизации населения • Рост пассажиропотока в общественном транспорте • Повышение 	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие сильной экономической поддержки для обновления парка автотранспорта и оснащения удерживающими сидениями для перевозки детей • Недостаточная общественная поддержка со

<p>благополучия населения стимулирует обновление автомобильного парка населения и покупку современных удерживающих сидений для перевозки детей</p> <ul style="list-style-type: none"> • Развитие автомобильных дорог и повышение плотности дорог • Развитие транспортной культуры участников дорожного движения • Развитие объектов, оказывающих сопутствующие автотранспортные услуги на автомобильных дорогах и шоссе 	<p>стороны участников дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"> • Низкая транспортная культура поведения участников дорожного движения • Недостаточная развитость системы автомобильных дорог • Относительно низкая плотность дорог при росте автомобилизации • Прогнозирование показателей дорожно-транспортной аварийности может иметь значительное отклонение в нестабильных социально-экономических условиях • Рост социального напряжения повышает социальную агрессию, в том числе и среди участников дорожного движения
--	---

Источник: составлено автором

Анализируя плановые цели по снижению прогнозных показателей, следует учитывать, что показатель транспортного риска зависит от автомобилизации, и в условиях роста транспортной мобильности и доступности и роста автомобилизации данный показатель может снижаться по объективным причинам. Причем, учитывая социально-экономические процессы, сложно оценить, какой именно фактор повлиял на снижение относительных показателей дорожно-транспортной аварийности: повышение транспортной культуры населения за счет мер ФЦП или за счет повышения транспортной доступности.

На сегодняшний день программа еще не завершена, поэтому можно оценивать только промежуточные задачи.

В исследовании использовался корреляционный анализ для оценки взаимосвязи относительного показателя дорожно-транспортных происшествий и показателей страховых выплат и премий. Для математического анализа также были использованы статистические

данные о страховых премиях и выплатах по ОСАГО за 2003-2015 гг. из интернет-сайта Комитета по защите прав автовладельцев [8], а для анализа динамики показателя числа дорожно-транспортных происшествий (на 100 тыс. чел. населения) была использована статистика сайта Росстата.

Теперь проанализируем, снижаются ли расходы на покрытие ущерба от дорожно-транспортных происшествий, в данном случае рассмотрим статистику по страховым автотранспортным выплатам. Проведем корреляционный анализ показателей. Проанализируем динамику показателей: показателя аварийности дорожного движения; показателя страховых выплат, тыс. руб.; страховых премий, тыс. руб. и показателя соотношения страховых премий к выплатам, %. Корреляционный анализ показателей за период с 2005 по 2015 г. показывает значительную линейную зависимость с высокими показателями обратной корреляции между относительным показателем дорожно-транспортной аварийности и показателями страховых премий, тыс. руб., и страховых выплат, тыс. руб. Следовательно, несмотря на снижение относительного показателя аварийности, тенденция роста показателей страховых выплат, тыс. руб., и страховых премий, тыс. руб., растет.

В таблице 2 выделены минимальные и максимальные значения показателей за период 2005 - 2015 гг. По показателям страховых премий и страховых выплат максимальное и минимальное значения отклоняются значительно.

Таблица 2

**Максимальные и минимальные значения показателей
за период с 2005-2015 гг.**

Показатели	Страховые премии, тыс. руб.	Страховые выплаты, тыс. руб.	Число ДТП на 100 тыс. чел. населения
Min	54037549	27640335	125,69
Max	220200000	121900000	163,70

Следует отметить, что социальный ущерб от дорожно-транспортных происшествий предполагает также определенное количество раненных и пострадавших в ДТП, в результате аварии может быть потеряна работоспособность, что приводит к потере работы и снижению уровня дохода. Таким образом, вероятность ранения в дорожно-транспортном происшествии представляется

угрозой экономической безопасности участников дорожного движения.

Представляется, что на сегодняшний день программно-целевой подход не содержит методики по оценке влияния и ущерба экономической безопасности страны от количества раненных в ДТП. Однако, по данным сборников Росстата [6], количество раненных в ДТП превышает количество погибших. Рост показателя числа раненных в ДТП снижает социально-экономическую безопасность, увеличиваются размеры социальных выплат, сокращается общий уровень трудоспособности населения. По данным Росстата [5, 6] количество раненных в ДТП остается значительным (в 2015 г. показатель превышал значение 2000 г. почти на 29%). Если рассматривать показатель количества раненных в ДТП детей по причине нарушения водителями правил перевозки детей, то значение показателей по дорожно-транспортным происшествиям и пострадавшим с участием детей (январь – июнь 2016 г.) по данным ГИБДД [6] следующие: 438 чел. детей было ранено при нарушении водителями правил перевозки детей (без ремней безопасности или удерживающих устройств) (-22,5 % АППГ), а 20 чел. возрасте до 12 лет погибло при нарушении водителями правил перевозки детей (без ремней безопасности или удерживающих устройств) (-31,0 % АППГ). Таким образом, повышение доступности детских удерживающих устройств, а также повышение информированности о необходимости детских удерживающих сидений продолжает оставаться актуальным.

В качестве общего вывода предлагаются рекомендации к формированию целей, задач и программных мероприятий по следующей Федеральной целевой программе, направленной на повышение безопасности дорожного движения, а именно:

1. Включить в систему целевых показателей абсолютный показатель количества раненных детей в ДТП.
2. Включить в систему целевых показателей относительный показатель количества раненных на 100 тыс. чел. населения.
3. Учитывать при формировании целевых планов по снижению показателей дорожно-транспортной аварийности показатели мобильности населения. При повышении мобильности населения будет расти и аварийность, поэтому оценку эффективности противодействия аварийности необходимо проводить с учетом развития транспортной мобильности населения.

4. Проводить мероприятия и акции по повышению использования детских сидений. На сегодняшний день использование ремней безопасности значительно недоразвито.
5. Субсидировать покупку детских удерживающих устройств многодетными семьями и таксомоторными фирмами. Субсидирование либо льготный лизинг детских кресел может стимулировать развитие услуг детского такси.

Список литературы:

1. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ.

[Электронный ресурс] URL: http://base.garant.ru/10105643/1/#block_100#ixzz4G4xkxWeq

2. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [Электронный ресурс] URL: http://www.fcp-pbdd.ru/about_program/actions.php

3. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» [Электронный ресурс] <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2012/264>

4. Сборник Росстата: Россия и страны мира -2014 [Электронный ресурс] URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_39/Main.htm

5. Сборник Росстат: Россия в цифрах – 2016 [Электронный ресурс] URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_11/Main.htm

6. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях [Электронный ресурс] URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>

7. Показатели реализации государственных и федеральных целевых программ (подпрограмм)// Статистика Росстат [Электронный ресурс] URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/state/#

8. Комитет по защите прав автовладельцев [Электронный ресурс] <http://kzpa66.ru/svedeniya-o-strahovyh-premyah-i-vyplatah-po-osago-za-2003-2015-gody.html>

9. Володькин П.П. Методология формирования и управления муниципальной автотранспортной системой: монография. Владивосток: Дальнаука, 2011. 443 с.

10. Казиахмедов Г.М., Поцелуев П.А. Социально-экономические аспекты последствий дорожно-транспортных происшествий в России // Региональная экономика: теория и практика. 2007. № 7. С. 124-129.

11. Зиганшин М. М. Программно-целевой подход к вопросу повышения безопасности дорожного движения//Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 47-50.

12. Ромашихин И.В. Перспективы правового регулирования безопасности дорожного движения//Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 3. С. 102-103