

Государственное образовательное учреждение высшего образования
Московской области "Государственный социально-гуманитарный
университет".

На правах рукописи

Мартынюк Виталий Николаевич

**МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
МЕГАПОЛИСА (на примере г. Москвы)**

Специальность: 08.00.05 – Экономика и управление
народным хозяйством (экономическая безопасность)

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор экономических наук, доцент
Столярова Алла Николаевна

Коломна – 2021

Содержание

Введение	3
Глава 1. Теоретико-методические основы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы	12
1.1. Экономическая безопасность дорожно-транспортной системы как объект исследования	12
1.2. Роль и задачи обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе	30
1.3. Концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе	47
Глава 2. Анализ обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе	64
2.1. Зарубежный и отечественный опыт обеспечения экономической безопасности.....	64
2.2. Методы и механизм обеспечения экономической безопасности мегаполиса и его административно–территориального образования	82
2.3. Показатели комплексной оценки экономической безопасности мегаполиса и его административно–территориального образования	101
Глава 3. Рекомендации по обеспечению экономической безопасности дорожно-транспортной системы для детей на примере г. Москвы	116
3.1. Характеристика и задачи обеспечения экономической безопасности	116
3.2. Оценка экономической безопасности детей в дорожно-транспортной системе г. Москвы и рекомендации по ее обеспечению	133
3.3. Контуры программы обеспечения экономической безопасности.....	149
Заключение	167
Список литературы	174
Приложения	194

Введение

Актуальность темы исследования. Обеспечение экономической безопасности антропогенной среды является одной из ключевых задач государства, поскольку позволяет обеспечить населению достойный уровень существования. Именно человеческий капитал является основным ресурсом и драйвером развития любой экономики, поэтому достаточно чутко реагирует на усилия государства в области обеспечения безопасности всех институтов общества – политических, социальных, экономических и прочих. При этом одной из основных задач государства является выбор необходимого набора методов и механизмов обеспечения безопасности как для отдельных институтов, хозяйствующих субъектов и систем, так и для средств коммуникации между ними.

Дорожно-транспортная система (ДТС) является уникальным объектом инфраструктуры, затрагивающим каждого жителя. Она одновременно является отраслью экономики и средой обитания, обладающей значительным количеством угроз для здоровья и жизнедеятельности. Наиболее яркое свое проявление ДТС получает в условиях мегаполиса, что актуализируется высоким уровнем дорожно-транспортного травматизма. Поэтому обеспечение экономической безопасности дорожно-транспортной системы как важнейшей составляющей национальной и социальной безопасности страны является актуальной научной и практической проблематикой и включает решение экономических задач оптимизации формирования, распределения и использования ресурсной базы разработки и реализации комплекса программных мероприятий по обеспечению безопасности; оценки экономической и иных видов эффективности использования материально-технических, финансовых, кадровых, информационных и других ресурсов; определения ожидаемых и фактических экономических потерь от последствий дорожно-транспортного травматизма.

В числе мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисах особое внимание следует уделять детям как наиболее незащищенному слою населения, в частности, путем организации их дополнительного образования по вопросам безопасности дорожного движения. В учреждениях дополнительного образования несовершеннолетним гражданам передаются знания, умения и культура, как в области вождения транспортных средств, так и поведения на транспорте и на дорогах, в результате чего формируются условия для обеспечения безопасности детей. В этой связи, особенно важен анализ экономических и организационно-управленческих аспектов обеспечения образовательной безопасности применительно к дорожно-транспортной системе в части сокращения детского травматизма.

Учитывая важность экономической безопасности ДТС мегаполиса, следует выделить совокупность взаимосвязанных элементов, которая объединяет экономические методы, механизмы и показатели обеспечения данного вида безопасности. Исследование этих элементов в их взаимосвязи недостаточно широко представлено в научной литературе, что обуславливает необходимость, как теоретических, так и прикладных исследований. В частности, требуется разработка методических подходов и механизмов обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполисов на основе мониторинга угроз и их снижения с учетом обеспечения того типа безопасности, который обладает наибольшим потенциалом ущерба. Все вышесказанное обуславливает актуальность темы исследования, связанной с обеспечением экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса на примере г. Москвы.

Степень изученности темы. В качестве теоретико-методологической базы обеспечения экономической безопасности рассмотрены труды таких зарубежных ученых как Андрусик Г., Кахлер Г., Нанто Д.К., Несадурей Х., Позен А., Рем П., Ронис С.Р., Тарулло Д.К., Хубер Г., Шлезингер М. и других.

Значительный вклад в изучение проблем обеспечения экономической безопасности России внесли такие отечественные ученые, как Л.И. Абалкин, С.А. Афонцев, Е.М. Бухвальд, С.Ю. Глазьев, А.Е. Городецкий, Н.С. Зиядуллаев, Г.Б. Клейнер, Д.Н. Лапаев, С.А. Лочан, А.В. Мельников, С.Н. Митяков, Д.С. Петросян, А.А. Прохожев, В.К. Сенчагов, С.Н. Сильвестров, А.Н. Столярова, А.В. Харламов, В.А. Цветков и других.

Методы и механизмы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы России рассмотрены в работах таких ученых, как Ю.Ф. Голиусов, Э.В. Динге, И.А. Зубарев, Д.В. Карасев, Н.В. Крепышев, О.В. Куликова, Е.П. Попова, М.Г. Русецкий, К.А. Сологян и других.

Вместе с тем, в настоящее время недостаточно исследованы теоретические, методические и практические задачи обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполисов. Недостаточная их изученность и степень разработанности, с одной стороны, и научно-практическая значимость – с другой, определили выбор темы диссертационной работы, позволили сформулировать цель, задачи и круг рассматриваемых вопросов.

Цель диссертационного исследования заключается в теоретическом обосновании и разработке методических подходов и практических рекомендаций по обеспечению экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса на примере города Москвы.

Для достижения сформулированной цели в диссертации были поставлены следующие **задачи**:

- уточнить понятийный аппарат обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы;
- разработать концептуальную модель оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполиса;
- предложить механизм обеспечения экономической безопасности ДТС

мегаполиса;

- реализовать методический подход к определению системы показателей для мониторинга экономической безопасности ДТС мегаполиса;

- сформулировать практические рекомендации по формированию программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей на примере г. Москвы.

Область диссертационного исследования. Основные положения и выводы работы соответствуют Паспорту номенклатуры специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством. 12. Экономическая безопасность: п. 12.4. Разработка новых и адаптация существующих методов, механизмов и инструментов повышения экономической безопасности; 12.24. Организационно-методологические и методические аспекты обеспечения экономической безопасности.

Объектом исследования является экономическая безопасность дорожно-транспортной системы мегаполиса.

Предметом исследования выступают управленческие отношения, возникающие в процессе обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса на примере города Москвы.

Методология и методы исследования. Теоретико-методологической основой исследования выступили научные труды ведущих отечественных и зарубежных ученых и специалистов в области обеспечения экономической безопасности, экономики транспорта, экономики дорожного хозяйства, теории управления. При решении теоретических и практических задач были использованы общенаучные методы исследования, методы системного и сравнительного анализа, экспертных оценок, стратегического планирования и ряд других.

Информационную базу исследования составили нормативные правовые акты по вопросам обеспечения экономической безопасности ДТС

России, регионов и мегаполисов, официальные данные Федеральной службы государственной статистики РФ, Министерства экономического развития РФ, Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы; факты, выводы и положения, опубликованные в научных изданиях России и других стран; данные глобальной информационной сети Интернет; аналитические отчеты экспертов в сфере обеспечения экономической безопасности и развития ДТС; а также результаты исследований и расчетов автора.

Научная новизна диссертации заключается в теоретическом обосновании и разработке методических подходов и практических рекомендаций по обеспечению экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса на примере г. Москвы, направленных на профилактику и локализацию угроз, снижение травматизма и повышение качества жизни населения.

В числе наиболее важных положений научной новизны, полученных лично автором и выносимых на защиту, можно выделить следующие:

1. Уточнен понятийный аппарат обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы применительно к современным мегаполисам, отличающийся обоснованием необходимости рационального и дифференцированного использования совокупности различных методов для профилактики и локализации угроз, снижения травматизма и повышения качества жизни населения. Подобный подход позволяет решать экономические задачи по формированию, распределению и рациональному использованию ресурсной базы мегаполиса при разработке и реализации комплекса программных мероприятий по обеспечению безопасности ДТС, оценке ее эффективности и минимизации экономических потерь от последствий дорожно-транспортного травматизма.

2. Разработана концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса, отличительной особенностью которой является применение междисциплинарного подхода к формированию современного методического инструментария обеспечения экономической безопасности ДТС, включающего социально-экономические, образовательные, нормативно-правовые и технико-технологические методы и профилактические мероприятия, направленные на снижение угроз при перевозке пассажиров и грузов, повышение социальной защищенности работников и объектов, ресурсное обеспечение объектов ДТС.

3. Предложен механизм обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполиса, центральным звеном которого является специализированный центр при органе исполнительной власти, ответственном за развитие транспорта. Отличительной особенностью механизма является определение функций рационального взаимодействия организаций и физических лиц, участвующих в дорожно-транспортной системе мегаполиса, по всем уровням управления с применением предложенной модели, методов и мероприятий для снижения угроз экономической безопасности ДТС. Базовой задачей центра является использование системы показателей для отслеживания уровня экономической безопасности, а также повышение дорожно-транспортной грамотности населения и культуры поведения на транспорте.

4. Разработан методический подход к определению системы показателей для отслеживания экономической безопасности ДТС мегаполиса, отличительной особенностью которого является оценка экономического ущерба, полученного в результате дорожно-транспортных происшествий и уровня образованности населения в зависимости от вероятности воздействия угроз со стороны ДТС. Данный подход позволяет обеспечить системность, комплексность и объективность оценки экономической безопасности ДТС мегаполиса на основе предлагаемой

системы показателей.

5. Сформулированы практические рекомендации по формированию программы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы для детей на примере г. Москвы, предполагающие создание Центров экономической дорожно-транспортной безопасности детей по г. Москве и ее административным округам. Реализация данной программы будет способствовать повышению экономической и образовательной безопасности детей в дорожно-транспортной системе, снижению угроз со стороны факторов образовательного и воспитательного процесса, развитию нормативно-правовых актов РФ и г. Москвы, касающихся обеспечения безопасности ДТС, внедрению технических и технологических средств, обеспечивающих безопасность ДТС мегаполиса.

Теоретическая значимость результатов работы заключается в том, что основные положения и выводы, содержащиеся в диссертации, вносят определенный вклад в теорию экономической безопасности применительно к ДТС мегаполисов. Разработанные положения служат развитию методических аспектов обеспечения экономической безопасности ДТС и совершенствованию методов и механизмов управления отраслями транспорта и дорожного хозяйства мегаполиса. Результаты настоящего исследования могут быть использованы в качестве методического и учебного материала при преподавании учебных заведений высшего и дополнительного профессионального образования по дисциплинам «Экономическая безопасность» и «Экономическая безопасность на транспорте».

Практическая значимость результатов исследования. Предложенные методические и практические рекомендации позволяют: определить функции рационального взаимодействия организаций и физических лиц, участвующих в дорожно-транспортной системе мегаполиса для снижения угроз экономической безопасности; создать

специализированное подразделение для отслеживания уровня экономической безопасности ДТС в мегаполисе; определить систему показателей для оценки экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса и предложить основные мероприятия по обеспечению экономической безопасности ДТС и ее экономической и образовательной безопасности.

Достоверность и обоснованность основных результатов и выводов исследования обусловлена: методологическими и теоретическими предпосылками исследования теорий и методов обеспечения экономической безопасности, экономики транспорта и экономики дорожного хозяйства; опорой на достижения современных экономических наук, использованием методов и методик, адекватных предмету и задачам исследования; корректным применением методов и механизмов обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса.

Апробация и внедрение результатов работы. Практические результаты исследования, модели и методы, разработанные в диссертации, были использованы в деятельности Государственного бюджетного образовательного учреждения города Москвы «Центр детского (юношеского) технического творчества «Пилот», Государственного бюджетного образовательного учреждения «Московский городской детско-юношеский центр «Юный автомобилист», Автономной некоммерческой организации «Агентство развития внутреннего туризма»; при подготовке научно-исследовательских работ в Государственном автономном научном учреждении города Москвы «Институт гуманитарного развития мегаполиса».

Основные теоретические положения диссертации используются в учебном процессе Автономной некоммерческой организации дополнительного профессионального образования «Институт повышения

квалификации государственных служащих» при чтении лекций и проведении практических занятий по дисциплинам, связанным с обеспечением безопасности дорожно-транспортной системы мегаполисов и крупных городских округов.

Теоретические положения и практические выводы диссертационной работы обсуждались на международных научно-практических конференциях: «Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы» (Нижний Новгород, 2021), «Динамика взаимоотношений различных областей науки в современных условиях» (Тюмень, 2019), «Наука и образование: инновации и развитие» (Уфа, 2017) и «Современное состояние и пути развития науки XXI века» (Стрелитамак, 2017); «Развитие отраслевых экономических систем» (Москва, 2016), «Обеспечение экономической безопасности России» (Москва, 2015) и «Стратегическое планирование и управление: теория и практика» (Москва, 2014).

Глава 1. Теоретико-методические основы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы

1.1. Экономическая безопасность дорожно-транспортной системы как объект исследования

В комплексе мер, связанных с обеспечением экономической безопасности России, ключевое значение из-за пространственной протяженности нашей страны имеет обеспечение экономической безопасности дорожно-транспортной системы (БДТС). Совершенно очевидно, что развитие экономики России не будет возможным без обеспечения высокого уровня эффективности функционирования дорожно-транспортной системы для такой огромной в территориальном смысле страны. Из-за этого недостаточный уровень эффективности обеспечения БДТС становится значительным препятствием при осуществлении экономической модернизации страны, в рамках обеспечения потребностей жителей страны в осуществлении безопасного передвижения. Суммарная протяженность дорог России – около 950 тысяч километров, а в рамках мобилизационной деятельности в стране – 1,4 миллиона километров¹ и отсутствие реальных механизмов обеспечения БДТС может стать реальным препятствием в эффективной реализации логистической составляющей модернизации экономики России.

Следует также помнить, что для России почти всегда на проблемы функционирования дорожно-транспортной системы накладываются негативные эффекты трансформационных и санкционных последствий, тормозящие на многие годы процессы формирования и обеспечения безопасности ДТС. Сегодня в ДТС страны сохраняется множество нерешенных проблем обеспечения безопасности, включая и несоответствие динамики развития ДТС темпам автомобилизации России и современным социально-экономическим потребностям населения и государства в

¹Конов О. Автодор опять ударил по бездорожью // Российская газета - 2006. - 22 марта. - С. 4

осуществлении перевозок людей и грузов.

Число транспортных средств в последние годы резко увеличилось. В крупных городах, населенных пунктах ДТС была сформирована для пропуска меньших транспортных потоков, что является следствием очередей и высокой плотности передвижения транспортных средств. Низкий уровень пропускной способности ДТС ведет к нарушению графика перемещений людей и грузов, что ухудшает возможности функционирования экономики страны, а также приводит к перемещению транспортных средств на второстепенные необорудованные дороги, что является следствием нарастания угроз внутри транспорта и на дорогах и приводит к социально-экономическим потерям для страны из-за высокой аварийности движения².

Фактически ограниченность ДТС следует считать лимитирующим фактором для ускорения динамики развития экономики России, так как потери от недостаточности обеспечения безопасности ДТС могут быть сопоставимы и соразмерны потерям от отдельных локальных войн. Отсюда, повышение уровня безопасности дорожно-транспортной системы является приоритетным направлением для модернизации экономики России и обеспечения экономической безопасности народного хозяйства страны. Подобная ситуация обуславливается, прежде всего, экономической целесообразностью, так как безопасное передвижение людей позволяет минимизировать затраты ресурсов и времени, что можно считать критерием высокой эффективности для конкурентоспособного государства. В данном случае государство и его жители должны стремиться к осуществлению безопасного передвижения и перемещения грузов в рамках ДТС, что будет определяться качеством дорог, дисциплиной и культурой вождения всех видов транспортных средств. Что в едином целом и будет определять необходимость в осуществлении

²Русецкий, М.Г. Механизм повышения экономической безопасности субъектов системы дорожного движения: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / М. Г. Русецкий. - Ставрополь, 2012. С.14

модернизации ДТС на основе обеспечения ее безопасности. Важную роль при этом будут играть именно экономические методы обеспечения БДТС³.

Укажем далее на основных участников обеспечения БДТС.

Участники обеспечения БДТС:

-виды транспорта, чье состояние и технический уровень обеспечивают безопасность перевозок и сохранность грузов;

-персонал, управляющий транспортом и обслуживающий пассажиров, в части своей компетентности и квалификации по обеспечению БДТС;

-пассажиры – люди, перевозимые транспортом, как участники БДТС, чья активность и характер поступков могут или препятствовать, или провоцировать возникновение угроз на транспорте и на дорогах;

-грузы, перевозимые транспортом, в части их характеристик, которые могут обусловить возникновение специфических рисков на транспорте и на дорогах;

-люди, находящиеся вне транспорта, но подвергающиеся угрозам с его стороны, в части соблюдения общих правил безопасности нахождения возле объектов ДТС;

-инфраструктура обеспечения БДТС - предприятия и организации, ответственные и способствующие обеспечению БДТС на всех этапах проектирования, производства и эксплуатации транспортной техники и дорог, а также консалтинговые и юридические фирмы, образовательные учреждения; институциональная среда обеспечения БДТС;

-государственные, региональный и муниципальные органы власти, в части принятия нормативно-правовых актов и неформальных правил и культуры поведения на транспорте и на пути его следования.

Организация рациональных взаимодействий данных участников будет обеспечивать высокий уровень безопасности ДТС и локализацию основных

³ Мартынюк В.Н. Обеспечение безопасности дорожно-транспортной системы экономическими методами как объект исследования // Современные проблемы экономики и менеджмента. Вып. 12. Сб. науч. тр. – М.: Инноватика, 2014.

угроз, возникающих внутри транспорта и на дорогах.

Рассмотрим далее основные угрозы, которые возникают внутри транспорта и на дорогах, и являются следствием недостаточного уровня БДТС. Здесь можно выделить общие и группу специфических угроз внутри транспорта и на дороге⁴.

Общими угрозами внутри транспорта и на дороге будут выступать угрозы:

-диверсионные и террористические акции (захват или угон транспортных средств, взрывы на транспорте, диверсии в отношении транспортных сооружений);

-случаи, связанные с незаконным вмешательством в функционирование транспортных средств (посторонние предметы на рельсах, разоборудование транспортных устройств, телефонный "терроризм", блокирование основных транспортных путей), которые угрожают здоровью и жизни пассажиров, несут ущерб ДТС, порождают негативные экономические, социально-политические, психологические последствия в обществе;

-комплекс криминальных действий против пассажиров;

-комплекс криминальных действий против грузов;

-комплекс аварий (чрезвычайных происшествий), которые обусловлены состоянием объектов ДТС (их аварийностью, изношенностью, несовершенством), нарушением свода правил по эксплуатации транспортных систем, например, нормативных требований в части обеспечения экологической безопасности перевозок, природными факторами, которые создают аварийные обстановки и влекут человеческие жертвы и материальные потери.

Группу специфических угроз внутри транспорта и на дорогах образуют нормативно-правовые, макроэкономические, микроэкономические,

⁴Селиверстов, С. А. Методы организации и анализа транспортной системы мегаполиса с минимизацией уровня конфликтности дорожных ситуаций: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / С. А. Селиверстов. - СПб. 2016. С.14

инфраструктурные и экологические угрозы.

Нормативно-правовые угрозы внутри транспорта и на дорогах⁵:

-социогенные угрозы (несовершенство нормативно-правовых правил, законодательной базы применительно к вопросам обеспечения БДТС для населения);

-техногенные угрозы (обусловлены недостаточным уровнем нормативно-правовой базы регулирования состояния объектов ДТС, квалификации обслуживающего персонала);

-природные угрозы (обусловлены недостаточностью проработки вопросов нормативно-правового регулирования действий внутри транспорта и на дорогах в условиях природных катастроф).

Макроэкономические угрозы внутри транспорта и на дорогах:

-действия иностранных экономических, политических, военных, транспортных и разведывательных структур, которые направлены против интересов РФ в сфере обеспечения БДТС;

-усиление международной конкуренции в вопросах обладания новыми рынками транспортных средств, инновационными транспортными технологиями, природными ресурсами для эффективного производства транспортных средств;

-стремление отдельных стран доминировать на транспортном пространстве мира путем вытеснения России с транспортных традиционных рынков сбыта транспортной продукции и транспортных перевозок⁶;

-инициирование процессов технологического отрыва России от ведущих

⁵Актуальные проблемы формирования культуры безопасности жизнедеятельности населения: 21-я Междунар. науч.-практ. конф. по проблемам защиты населения и территорий от чрезвычайн. ситуаций, 17-18 мая 2016 г., Ногинск: сб. докл. / Всерос. науч.-исслед. ин-т по проблемам гражд. обороны и чрезвычайн. ситуаций МЧС России; [науч. ред.: Э. Н. Аюбов, Д. З. Прищепов, А. В. Лукьянович]. - М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2016. С.116

⁶Фесечко, А. И. Безопасность жизнедеятельности людей при влиянии внешней среды / А. И. Фесечко. - М.: ВЦ РАН, 2011. - 42 с. - (Сообщения по прикладной математике). - Библиогр: с. 41

мировых держав, наращивание возможностей данных держав в противодействии созданию российских конкурентоспособных транспортных технологий.

Микроэкономические угрозы внутри транспорта и на дорогах:

- критический уровень материально-технического состояния объектов ДТС;

- наличие структурных и системных диспропорций в ДТС, которые препятствуют установлению развитых рыночных отношений;

- недостаточный уровень информатизации ДТС;

- недостаточный уровень финансирования мероприятий в части обеспечения безопасности ДТС;

- понижение качества подготовки высококвалифицированных и компетентных инженерно-технических и научных кадров, недостаток квалифицированных специалистов по обеспечению БДТС и эксплуатации транспортных средств;

- недостаточный уровень качества услуг по перевозке населения и грузов.

Инфраструктурные угрозы внутри транспорта и на дорогах:

- возрастание количества транспортных перевозок различных опасных грузов (нефти, ядерного оружия, опасных химических веществ, результатов деятельности атомной промышленности, радиационных материалов к местам захоронений);

- высокий уровень изношенности, аварийности объектов ДТС;

- рост уровня интенсивности движения транспортных средств по факту развития экономики, освоения территорий, работы транспортных международных коридоров;

- недостаточное количество и качество работы консалтинговых и юридических фирм, образовательных учреждений, институциональной и общественной среды обеспечения БДТС.

Экологические угрозы внутри транспорта и на дорогах:

- высокий уровень загазованности городов и населенных пунктов;
- высокий уровень шума при эксплуатации транспортных средств;
- высокий уровень загрязнения территорий около основных транспортных средств.

Все выше перечисленные угрозы приводят к возникновению различных дорожно-транспортных происшествий, под которыми нами предлагается понимать комплекс событий, которые возникают при движении по основным транспортным магистралям, путям транспортных средств, с участием транспортных средств и других участников ДТС, в рамках которых погибли, пострадали люди, повреждены сами транспортные средства, грузы, сооружения, причинён любой иной материальный (социальный и экономический ущерб).

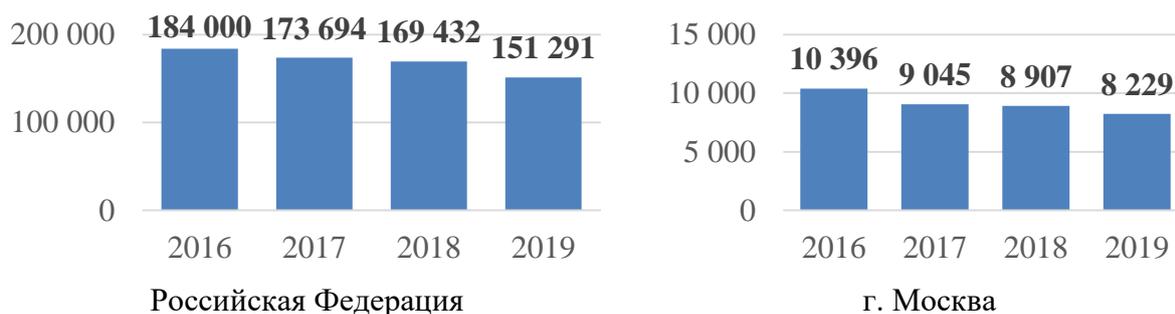


Рисунок 1.1.1 - Динамика дорожно-транспортных происшествий на 10 000 чел. (составлен автором)

Результатом дорожно-транспортных происшествий выступает дорожно-транспортный травматизм и различные виды экономических и социальных ущербов для отдельных участников ДТС. Повышение ее безопасности является приоритетным направлением развития российской экономики, важную роль при этом будут играть экономические методы, в частности, для мегаполисов, в которых наблюдается высокий уровень дорожно-транспортных происшествий и травматизма (рис. 1.1.1. и 1.1.2, табл. 1.1.1.).



Рисунок 1.1.2 - Коэффициент тяжести последствий (отношение числа погибших людей к числу раненых), %(составлен автором)

Таблица 1.1.1 - Темпы изменения показателей дорожно-транспортных происшествий в России и г. Москва на 10 000 чел. населения к базисному 2016 году, %

Показатели	2017		2018		2019	
	РФ	М	РФ	М	РФ	М
Число дорожно-транспортных происшествий	94	87	92	86	82	79
Погибло	88	83	83	73	71	61
Ранено	96	87	93	85	83	79
С пострадавшими пассажирами	97	88	93	90	86	90
С пострадавшими пешеходами	94	88	94	86	85	75
С водителями в состоянии опьянения	103	94	99	88	87	81
Из-за нарушения правил дорожного движения	96	89	91	87	84	82

Примечание: составлена автором

В 2019 году в России произошло 173694 ДТП, показатель аварийности снизился на 5,6%. За 12 месяцев 2019 года на дорогах страны погибло 20 308 человек (-12,1%), ранено — 221 140 человек (-4,3%)⁷. Из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств произошло 150 860 ДТП, в которых погибло 16 933 человека (-10,9%), ранено 200 622 человека (-3,5%). Существенно выросло число аварий, спровоцированных водителями автобусов, до 5294 (+6%), погибло в таких авариях 257 человек (-20,7%), ранено 8194 (+4,5%). 70 водителей автобусов в момент аварии находились в состоянии алкогольного опьянения (+34,6%), по их вине погибло 12 человек (-42,9%), ранено 152 человека (-4,1%). Самыми распространенными видами аварий ожидаемо стали: столкновение транспортных средств — 72 605 (-

⁷ Журнал за рулем. <https://www.zr.ru/content/news/905576-kolichestvo-avarij-po-vine-plokh/> (Дата обращения – 08.11.2020 г.)

3,5%); в них погибло 8662 человека (-8,3%), ранено 111 843 человека (-2,5%), и наезд на пешехода: 52 018 аварий (-8,6%), в таких авариях погибло 5806 человек (-17,3%), ранено 49 040 человек (-7,6%). На третьем месте — наезд на препятствие — 11 298 случаев (-4,6%), погибло 1647 человек (-7%), ранено 14 502 человека (-3,7%).

Показатель аварий, совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства ДТС, вырос на 13,4%, до 71 550 случаев по сравнению с итогами 2018 года. Такие аварии унесли жизни 7845 человек (-2,1%), пострадало в них 91 208 человек (+15,2%). Увеличилось число аварий, произошедших из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств — на 111,3%, всего таких ДТП произошло 5394, в них погибло 978 человек (+81,8%), ранено 8052 человека (+114,9%). Аварий с участием детей и подростков до 16 лет произошло 19 269 (-1,4%), погибли в них 710 человек (-3,7%), ранено 20 621 человек (-1,5%).

Далее представим данные анализа мнений ученых по определению понятия безопасности дорожно-транспортной системы.

Говоря об обеспечении безопасности ДТС важно указать на тот факт, что безопасность представляет собой определенное состояние защищенности всех жизненно значимых интересов государства, общества и личности от внешних и внутренних угроз⁸. Подобное понятие безопасности выступает общим применительно ко всем видам безопасности. При этом для отдельных видов безопасности действует специализированный административный и правовой режим обеспечения.

Степашин С.В., изучая понятие «безопасность» с общетеоретических и общеметодологических позиций, сделал вывод, что главным условием нормального развития общества и человека выступает безопасность

⁸ Антонов, А.Б., Балашов, В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства / А.Б. Антонов. М.: Юрайт. 2013г. с.31

государства. Степашин С.В. под безопасностью государства как важного условия нормального развития общества и человека предлагает понимать высокий уровень защищенности качественного состояния всех общественных отношений, которые обеспечивают прогрессивное развитие общества и человека применительно к конкретным историческим и природным условиям от различного рода опасностей, чьим источником возникновения являются внешние и внутренние противоречия⁹.

Кондрашов Б.П., изучив термин «безопасность», сделал вывод, что безопасность представляет собой состояние защищенности всех жизненно значимых интересов для объектов безопасности – государства, общества, личности, которые обеспечивается субъектами безопасности применительно к общественно опасным деяниям и иным вредоносным явлениям техногенного, социального, природного характера на основе применения системы средств и мер, которые предусмотрены соответствующими законами и нормативными актами¹⁰.

Важно понимать, что в современном законодательстве РФ нет единого определения понятия безопасность ДТС, есть определения разных видов безопасности ДТС с учетом ранее обозначенных общих и специфических угроз. В базис дифференциации различных видов безопасности ДТС положен характер и круг отношений, которые складываются в определенных сферах деятельности объектов БДТС. В правовой и административной литературе к области обеспечения безопасности ДТС обычно относят комплекс отношений, связанных с проявлением ряда негативных свойств всех выявленных источников повышенного риска при условии неправильного пользования данными источниками. В сферу безопасности ДТС включают отношения объектов обеспечения безопасности ДТС, которые связаны с соблюдением

⁹Степашин, С.В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации: Автореф. дис. ... д-ра. юрид. наук / С.В. Степашин. СПб: СПбГУ, 1994. С. 10

¹⁰Кондрашов, Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. Дис. ... докт. юрид. Наук / Б.П. Кондрашов. Москва: МГУ, 1998. С.6

комплекса правил, которые обеспечивают безопасность эксплуатации транспортных средств и дорожного движения. Например, Розин Л.М. утверждает, что обеспечение безопасности ДТС – это система отношений, которая складывается с учетом правовых норм в рамках использования транспортных средств и объектов ДТС, которые представляют повышенную опасность применительно к государству, обществу, населению или в рамках наступления особых условий из-за стихийных бедствий и других чрезвычайных обстоятельств¹¹.

Следует указать на тот факт, что представленным определением охвачены не все возможные элементы исследуемого сложного правового и социально-экономического явления, каким является обеспечение безопасности ДТС.

Туманов Г.А. и Физко В.И. в данном контексте утверждают, что обеспечение безопасности ДТС — это совокупность всех опосредованных выявленными источниками опасности отношений, которые регулируются техническими, юридическими, организационными нормами для реализации целей по предотвращению и устранению угроз для жизни, здоровья людей, окружающей среде и материальным ценностям¹². Подобное определение было сформулировано в конце XX века и не отражает в полной мере современных реалий, которые складываются в области обеспечения безопасности ДТС.

Сегодня наиболее приемлемым для целей исследования выступает определение безопасности ДТС, которое было сформулировано Рябчинским А.И. Он, в частности, предлагает рассматривать безопасность ДТС как вид социально-экономической безопасности и предлагает понимать под безопасностью ДТС систему отношений, которые

¹¹Розин, Л.М. Административное право / Под ред., Л.Л. Попова. М., Юрайт 2014. 238 с.

¹²Туманов, Г.А., Физко, В.И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях /Г.А. Туманов, В.И. Физко// Советское государство и право. 1989. № 8. - С. 16 - 25.

урегулированы правовыми и законодательными нормами для реализации целей по обеспечению безопасности перевозок населения и грузов, социально-общественного спокойствия, нормальной логистической деятельности предприятий и организаций, благоприятных условий труда, отдыха населения от угрозы, которые исходят от противоправных и иных преступных действий, нарушений порядка от пользования транспортными средствами и объектами ДТС, явлений негативного природного и техногенного характера, других иных особых обстоятельств кризисного функционирования ДТС¹³.

В свою очередь, Попова Н.Ф., раскрывая задачи обеспечения безопасности ДТС отметила, что законодательное определение безопасности ДТС подразумевает исключительно защищенность всех видов транспортных средств и объектов ДТС от актов, связанных с незаконным вмешательством, например, с террористическими актами. Но в практике большой вред для жизни, здоровья граждан несут транспортные катастрофы, которые вызваны разными техническими неисправностями самих транспортных средств (отказ двигателя, тормозных систем и пр.)¹⁴. А в современной инновационной экономике все большее значение начинает приобретать «человеческий фактор», предполагающий нарушение установленных правил и норм безопасной эксплуатации транспортных средств и объектов ДТС со стороны конкретных людей, использующих данные средства и объекты ДТС.

Все вышесказанное требует формулирования определения безопасности ДТС, которое основано на обеспечении безопасности и

¹³Рябчинский, А. И. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: учебник / А. И. Рябчинский, В. А. Гудков, Е. А. Кравченко. - М.Академия, 2011. С.43

¹⁴Попова, Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты /Н.Ф. Попова // Актуальные вопросы административного и информационного права. 2013. - С. 183 - 188.

комплексном охвате не только функций всех участников БДТС, но и условий профилактики угроз с использованием возможностей регулярного повышения дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте, что будет способствовать снижению травматизма и повышению качества жизни населения. В данной связи, автором предлагается следующее определение безопасности ДТС, а именно: безопасность ДТС — это рациональное использование комплекса методов при профилактике и локализации угроз преимущественно за счет возможности повышения дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте, что способствует существенному снижению травматизма и повышению качества жизни населения.

С учетом данного определения представим далее классификацию основных методов обеспечения безопасности ДТС¹⁵.

Прежде всего, следует классифицировать *нормативно-правовые методы обеспечения безопасности ДТС*. Суть указанной группы методов связана с применением правовых актов и норм нормативно-регулируемого характера, затрагивающих сферу эффективного использования транспортных средств и объектов ДТС. Сфера деятельности рассматриваемой группы методов направлена на следующие рычаги воздействия, а именно: законодательное регулирование; государственная регистрация; административно-правовое регулирование; стандартизация; лицензирование; сертификация. В данном случае законодательное регулирование представляет собой исключительную прерогативу государства, которую реализуют специальные институты государства, которые действуют в рамках Конституции и других законов¹⁶.

¹⁵Мартынюк В.Н. Междисциплинарный подход к исследованию экономической безопасности дорожно-транспортной системы // Сборник статей Международной научно-практической конференции «Динамика взаимоотношений различных областей науки в современных условиях» (Тюмень, 04 февраля 2019 г.). – Уфа: OMEGA SCIENCE, 2019

¹⁶Жуков, В. И. Оценка воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду: учеб. пособие / В. И. Жуков, Л. Н. Горбунова, С. В. Севастьянов. -

Все принимаемые парламентом законы носят или комплексный всесторонний характер, или имеют конкретную направленность. Комплекс законов образуют правовую основу эксплуатации транспортных средств и объектов ДТС. В свою очередь, административно-правовое регулирование связано с подготовкой, введением в действие, в контроле над исполнением нормативно-правовых актов, воздействующих на экономические, социальные интересы объектов БДТС. Наконец, формы управления применительно к нормативно-правовым методам подразделяются на правовые, а также неправовые формы. Правовые формы позволяют охватить деятельность правоустановительного характера (установление правил поведения для объектов БДТС), право-исполнительного характера (выполнение правил) и правоохранительного характера (решение вопросов по применению права в отношении объектов БДТС). Неправовые формы позволяют охватить материально-технические, прочие оперативные действия, которые не вызывают правовых последствий, позволяют осуществить в отношении объектов БДТС организационно-массовые и организационные мероприятия, которые не носят правового характера.

Далее идут *технико-технологические методы обеспечения безопасности ДТС*. Данная группа методов обеспечения безопасности ДТС связана с регулированием технико-технологической базы объектов безопасности ДТС, как системной совокупности активнейших элементов процессов по перевозке пассажиров и грузов, определяющей технологические способы организации процессов по перевозке, что реализуется на основе транспортных средств и объектов ДТС. Технико-технологическую базу объектов безопасности ДТС можно также охарактеризовать как качественную и количественную совокупность важных частей в составе материально-технической базы, обеспечивающей

организацию безопасных процессов по перевозке пассажиров и грузов¹⁷. Техничко-технологическая база объектов обеспечения безопасности ДТС состоит из технологической и технической компоненты.

Технологическая компонента позволяет дать характеристику технологическим процессам при организации перевозок пассажиров и грузов и разработать комплекс документации технологического характера специального и общего назначения. В свою очередь техническая компонента содержит: базу инфокоммуникационных процессов, энергетическую базу, сами транспортные средства и объекты ДТС. Перейдем теперь к социальным и образовательным методам обеспечения безопасности ДТС. *Социальные методы обеспечения безопасности ДТС* – это группа способов по воздействию на современные социальные интересы объектов обеспечения безопасности ДТС для реализации целей по активизации их деятельности, приданию данной деятельности заинтересованного и творческого характера. Спецификой социальных методов обеспечения безопасности ДТС выступает общность данных методов. При удовлетворении интересов осуществления качественных перевозок пассажиров и грузов заинтересована большая часть объектов обеспечения безопасности ДТС. Отсюда, социальные методы обеспечения безопасности ДТС – это осуществление воздействий какого-то одного объекта обеспечения на интегрированные интересы в осуществлении качественных перевозок пассажиров и грузов. Задача обеспечения безопасности ДТС при использовании социальных методов связана с выявлением уровня общности интересов объектов обеспечения безопасности и выработке эффективных способов удовлетворения данных интересов¹⁸. В структуре социальных методов обеспечения безопасности ДТС следует

¹⁷Инновационные перспективы США, ЕС, Японии (технологические приоритеты и методология их формирования) / А. А. Дынкин [и др.]; Отв. ред. Дынкин А.А. - М.: ИМЭМО РАН, 2004. С.41

¹⁸Светуныхов, С. Г. Методы социально-экономического прогнозирования: учебник для вузов / С. Г. Светуныхов, И. С. Светуныхов. - СПб. Изд-во СПбГУЭФ, 2011. В надзаг: С.-Петербург. гос. ун-та экономики и финансов. Т. 2. - 2011. С.33

выделить методы по проведению социальных исследований, социального планирования и регулирования интересов объектов обеспечения безопасности ДТС. В свою очередь, *образовательные методы обеспечения безопасности ДТС* направлены на повышение дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте, на повышение общего квалификационного и компетентностного уровня работников объектов обеспечения безопасности ДТС¹⁹.

Наконец, *экономические методы обеспечения безопасности ДТС* – это комплекс элементов экономического механизма, которые инициируют и обеспечивают прогрессивное развитие и ДТС в части эффективности перевозок пассажиров и грузов и большинства участников обеспечения безопасности ДТС в части их ресурсной независимости и финансово-экономической состоятельности²⁰. Экономические методы обеспечения безопасности ДТС базируются на поиске материальной заинтересованности объектов обеспечения безопасности ДТС в деле нахождения оптимальных способов организации перевозок пассажиров и грузов, в вопросах принятия ответственности за все возможные результаты эксплуатации транспортных средств и объектов ДТС²¹.

Экономические методы обеспечения безопасности ДТС ориентируют на тот факт, что качественное и своевременное осуществление перевозок пассажиров и грузов будет вознаграждено посредством дополнительной прибыли, экономии затрат, субсидий и грантов, которые будут получены в силу проявленных объектами обеспечения безопасности ДТС действий. Отсюда, объекты обеспечения безопасности ДТС становятся напрямую

¹⁹Мартынюк В.Н., Лочан С.А. Образовательная составляющая обеспечения дорожно-транспортной безопасности // Социокультурные проблемы современного образования. Сборник статей. - М.: Русайнс, 2017. С.101-105.

²⁰ Мартынюк В.Н. Экономическое обеспечение дорожно-транспортной безопасности в условиях мегаполиса// Экономика и предпринимательство, 2019, №1

²¹Запорожцева, Л. А. Стратегическая экономическая безопасность предприятия: методология обеспечения / Л. А. Запорожцева; Воронеж. гос. аграр. ун-т им. имп. Петра I. - Воронеж: ВГАУ, 2014. С.77

заинтересованными в максимизации своих реального эксплуатационного транспорта и объектов ДТС. Также, важно понимать, что экономические методы обеспечения безопасности ДТС будут способствовать выявлению инновационных возможностей, ресурсных резервов, что исключительно важно в условиях современной, меняющейся рыночной экономики и санкционного давления. Речь в данном случае связана с изменением системы и способов материального стимулирования объектов обеспечения безопасности ДТС при одновременном учете экономических интересов данных объектов, ожиданий населения от качества услуг по перевозке пассажиров и грузов, ожиданий государства от уровня стабильности и безопасности функционирования ДТС. Проблема в данном случае связана с тем, чтобы на базе использования экономических методов обеспечения безопасности ДТС создать комплекс условий, в рамках которых действия объектов обеспечения безопасности ДТС будут действенны, целенаправленны и эффективны. Следует также отметить, что в рамках настоящего исследования экономические методы обеспечения безопасности ДТС будут включать в себя также группу организационных и управленческих методов, что связано с современными условиями и характером функционирования ДТС России и ДТС мегаполисов нашей страны. Далее в параграфе 2.2. будет дана классификация и характеристика методов обеспечения экономической безопасности ДТС, которые взаимосвязаны и взаимообусловлены с экономическими методами.

На рисунке 1.1.3. представлена логика исследования процессов обеспечения безопасности дорожно-транспортной системы.



Рисунок 1.1.3 - Порядок обеспечения экономической безопасности ДТС
(составлено автором)

Перейдем теперь к рассмотрению роли и задач обеспечения безопасности ДТС для мегаполиса.

1.2. Роль и задачи обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе

Сформулируем, прежде всего, понятие обеспечения безопасности ДТС с помощью экономических методов. Во многом это понятие связано с пониманием современной специфики мегаполисов – сложных социально-экономических образований, в которых экономическая составляющая в организации перевозок пассажиров и грузов всегда доминирует²².

Мегаполис представляет собой город, достигший населения более одного миллиона жителей по факту слияния отдельных населенных пунктов²³. Сегодня в Российской Федерации сформировалось 13 мегаполисов, но в законодательстве страны подобное понятие не сформулировано. Москва, имеющая население порядка десяти миллионов жителей, а также Санкт-Петербург, имеющий население порядка четырех миллионов жителей обладают статусом субъектов федерации. Прочие города России, чье население порядка 1 миллиона жителей, получили законодательный статус муниципалитетов. В зарубежных странах понятие «мегаполиса» имеет совсем другое значение, поскольку в этих странах сформировались места проживания граждан со значительной по количеству расселения жителей площадью. Так, определение ООН гласит, что мегаполис – это город, численность жителей которого - более 10 миллионов жителей. В России есть только один город в соответствии с терминологией ООН, который относится к мегаполисам – это Москва. В истории нашей цивилизации самым древним и крупным городом следует считать египетский город Абидос, чья численность жителей составляла порядка 20 тысяч жителей.

²²Мартынюк В.Н. Экономическая безопасность дорожно-транспортной системы // Научное обозрение теория и практика, 2019, №3

²³Щукина, Т. В. Оценка воздействия автотранспорта на экологию урбанизированных территорий и пути сокращения нагрузки транспортной системы мегаполиса / Т. В. Щукина, О. С. Тамонова, И. И. Акулова // Экология и промышленность России. ЭЖиП. - 2017. - Т. 21, № 4. - С. 36

Города, чье население более миллиона жителей, стали появляться в начале XIX века и к таким городам следует отнести города Токио, Нью-Йорк, Лондон. Образование городов, имеющих огромную численность жителей, обусловлено рядом простых причин и в основе данных причин лежит поиск мест для работы, имеющих высокий уровень заработка. Также отличие мегаполиса от города характеризуется уровнем плотности проживания жителей. В Москве на один кв. км. Проживает порядка 8 тысячи жителей, для Парижа указанная цифра увеличивается до 21 тысячи жителей, при этом самый высокий уровень показателя плотности проживания жителей принадлежит Каиру, где на 1 кв. км. проживает 33 тысячи жителей.

Кроме этого, мегаполисы от городов отличает уровень маятниковой миграции жителей. Во многом это связано с тем, что жители, которые проживают в городах со статусом спутника мегаполиса, имеют свои места для работы в большинстве случаев в мегаполисе. Наконец, самое плохое отличие городов от мегаполиса связано с отсутствием полной и оперативной информации о хозяйстве мегаполиса у местных органов власти, с состоянием экологической обстановки и с загруженностью основных магистралей ДТС²⁴. Все указанные отличия имеют исключительно организационную основу. Все мегаполисы обладают своими уникальными чертами, различающими мегаполисы между собой. Указанные уникальные черты обуславливаются историей развития, так, например, Москва — это город интенсивного развития, так как сегодня в Москве расположены органы власти федерального уровня.

Следует отметить, что развитие мегаполисов, в рамках реализации условий по эффективному и хорошему управлению, позволяет предоставить большому числу жителей возможности для социального и

²⁴Руднев, В. В. Моделирование ресурсов повышения экологической безопасности крупных городов / В. В. Руднев, М. Л. Хасанова, В. А. Белевитин; Юж.-Урал. гос. гуманитар.-пед. ун-т. - Челябинск: Изд-во Юж.-Урал. гос. гуманитар.-пед. ун-та, 2017. С.42

экономического развития, расширения доступа жителей к важнейшим видам обслуживания, в том числе и к услугам образования, здравоохранения, к услугам ДТС. В подобных условиях своевременное и достаточное обеспечение мегаполисов различными видами ресурсов позволит мегаполисам устойчиво развивать энергоемкие сферы экономики мегаполиса, такие как ДТС, что позволит повысить качество перевозок и избежать социальных и экономических потерь от перегруженности транспортных потоков и от большого числа дорожно-транспортных происшествий.

Важно также понимать, что обеспечение объектами ДТС, жильем, водой, электричеством для плотно расположенных городских жителей обычно дешевле, менее вредно в экологическом плане, чем предоставление подобного же уровня и качества обслуживания для рассредоточенных сельских жителей. Данный тезис еще раз подтверждает важность использования именно экономических методов при обеспечении безопасности ДТС. Скорее всего, в данном случае, возможно говорить уже об обеспечении экономической безопасности ДТС.

В данной связи с учетом всего вышесказанного и с учетом определений параграфа 1.1. представим авторское определение экономической безопасности ДТС.

Автор предлагает понимать под экономической безопасностью дорожно-транспортной системы процессы и действия по рациональному использованию экономических, социальных, образовательных, нормативно-правовых и технико-технологических методов при профилактике и локализации угроз ДТС, что способствует существенному снижению травматизма и повышению качества жизни населения преимущественно за счет возможности повышения дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте. Подобный подход позволяет решить экономические задачи мегаполиса по рациональному

формированию, распределению и использованию ресурсной базы при разработке и реализации комплекса программных мероприятий по обеспечению безопасности, оценке ее эффективности и минимизации экономических потерь от последствий дорожно-транспортного травматизма.

Следовательно, учитывая важность экономических аспектов обеспечения безопасности ДТС, можно выделить систему, которая объединяет экономические методы, механизмы и показатели обеспечения безопасности ДТС, а, иными словами, факторы и инструменты обеспечения безопасности ДТС с помощью экономических методов.

Хотелось бы также отметить, что позитивные и качественные сдвиги в национальной экономике России обуславливают важность адекватного развития ДТС, что предполагает устойчивую работу объектов ДТС, удовлетворение растущего и платежеспособного спроса жителей мегаполисов и городов, высокое качество и доступность предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и грузов, понижение уровня хозяйственных затрат, связанных с перевозками пассажиров, а также грузов²⁵. Решение указанных задач, как результат, и обеспечит транспортную составляющую экономической безопасности России в целом.

Рассмотрим далее экономические угрозы обеспечения безопасности ДТС, которые во многом пересекаются с представленными в параграфе 1.1. микроэкономическими угрозами внутри транспорта и на дорогах.

И так, ключевыми угрозами для экономической безопасности ДТС являются следующие угрозы:

-угрозы для деятельности по перевозке пассажиров и грузов:

а) понижение уровня безопасности процессов перевозки пассажиров и грузов, которое обусловлено низким или недостаточным уровнем

²⁵Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России: материалы Всерос. науч.-практ. конф. (4-6 дек. 2007, г. Пермь) / Пермский ун-т. - Пермь: Перм. гос. ун-т, 2007 (Пермь). с.113

надежности всех эксплуатируемых объектов ДТС;

б) недостаточный уровень конкуренции в сфере организации перевозок пассажиров и грузов, что приводит к раздробленности рынка услуг мегаполиса в части осуществления эффективной деятельности по перевозке пассажиров и грузов;

в) высокий уровень физического и морального износа материально-технической базы объектов ДТС из-за низких темпов обновления базы, понижения уровня инвестиционной активности участников ДТС;

г) понижение уровня эффективности в организации, в управлении процессами перевозки пассажиров и грузов из-за недостаточного использования элементов технологического уклада, а именно: современных инфокоммуникационных технологий и технологий сетевого сотрудничества в сфере маркетинга²⁶;

-угрозы для деятельности по обеспечению социальной защищенности работников объектов ДТС:

а) увеличивающиеся разрывы в уровне оплаты труда на объектах ДТС, в базовых экономических отраслях, что выступает фактором значительной текучести кадров, включая и ведущие профессии, что обуславливает высокую степень проявления человеческого фактора в дорожно-транспортных происшествиях в мегаполисе;

б) недостаточный уровень стимулирования повышения эффективности и производительности деятельности работников объектов ДТС, в том числе, негативный уровень соотношения между повышением производительности труда работников и ростом уровня зарплаты данных работников (угроза безразличия)²⁷;

²⁶Перспективы и направления развития транспортной системы: сб. / гл. ред. В. П. Шорин; Самарский науч. центр Рос. АН. - Самара: [б. и.], 2007. С.45

²⁷Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте: материалы 6-й всерос. науч.-практ. конф. (23 мая 2008 г.) / Морской гос. ун-т им. Г. И. Невельского (Владивосток). - Владивосток: [б. и.], 2008 (Владивосток). С. 59

в) неоправданный уровень дифференциации оплаты труда работников отдельных категорий в ДТС;

г) недостаточный уровень профессиональной и компетентностной подготовки специалистов по организации и осуществлению перевозок пассажиров и грузов;

-угрозы для деятельности по ресурсному обеспечению объектов ДТС:

а) высокий уровень убыточности перевозок пассажиров и грузов;

б) неадекватный росту инфляции уровень тарифов по перевозке пассажиров и грузов;

в) понижение уровня поддержки властей мегаполиса инвестиционных программ по развитию ДТС, имеющих важное значение для обеспечения устойчивого экономического развития хозяйства мегаполиса²⁸;

г) высокий уровень теневого сектора в осуществлении перевозок пассажиров и грузов из-за недостаточного контроля властей мегаполиса за городским хозяйством и экономическими отношениями в городе.

Все вышесказанное позволяет утверждать, что действия по нейтрализации представленных выше угроз и по обеспечению экономической безопасности ДТС мегаполиса следует согласовывать с едиными принципами регулирования и защиты интересов всех участников ДТС в экономической сфере. Данный тезис предусматривает, в том числе, проведение общей оценки экономической ситуации в мегаполисе, уточнение среднесрочных и долгосрочных угроз, выбор основных индикаторов количественной оценки угроз, разработку системы пороговых значений для основных индикаторов, проведение постоянного мониторинга состояния процессов обеспечения экономической безопасности ДТС и выработку комплекса мер, связанных с нейтрализацией угроз. Все эти вопросы мы далее подробно рассмотрим во

²⁸Гукетлев, Ю. Х. Региональный транспортный комплекс: формирование и развитие рыночных систем регулирования / Ю. Х. Гукетлев. - Майкоп: Изд-во МГТУ, 2006 (Майкоп). С.81

второй и третьей главах диссертационного исследования.

Далее представим особенности снижения экономических угроз обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе на примере автомобильного транспорта. Прежде всего, уточним, что автомобильный транспорт – это разновидность транспорта, который осуществляет перевозку пассажиров и грузов в рамках безрельсовых путей с применением колесного движителя. Автомобильный транспорт подразделяется на пассажирский (автомобили, автобусы, троллейбусы и мотоциклы), грузовой и специальный. Выбор автомобильного транспорта, как объекта ДТС в отношении которого изучаются условия и возможности обеспечения экономической безопасности, обусловлен тем, что в третьей главе автором рассматриваются преимущественно перевозки детей в городе Москва в рамках ведения их познавательной и образовательной подготовки. С учетом пространственной расположенности образовательных и культурно-досуговых объектов в городе Москва такие перевозки организационных групп детей лучше всего осуществлять с использованием автомобильного транспорта, что одновременно актуализирует необходимость повышения всех видов безопасности, в том числе и экономической безопасности, для автомобильного транспорта мегаполиса.

Процессы автомобилизации жителей мегаполисов России и Москвы в частности за последние годы остаются на высоком уровне, в ближайшее время снижение данного параметра жизни мегаполиса не прогнозируется. Как результат, происходит понижение качества движения автомобильного транспорта, растет количество заторов на основных магистралях, увеличивается расход топливных ресурсов, ухудшается состояние экологии и окружающей среды в мегаполисе, растет число дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

В этих условиях, обеспечение экономической безопасности автомобильного транспорта является значимой экономической проблемой для

Москвы. Сегодня уровень экономической безопасности автомобильного транспорта, качество предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и грузов, являются неудовлетворительными, что не обеспечивает успешное развитие экономики Москвы. Дорожно-транспортные происшествия, связанные с автомобильным транспортом, причиняют огромный ущерб, моральный и материальный, отдельным гражданам и мегаполису в целом. Уровень аварийности на основных транспортных магистралях способствует исключению части трудоспособных жителей мегаполиса из производственных процессов, становятся инвалидами, погибают дети. Уровень травматизма от ДТП обладает существенными последствиями для мегаполиса, так как нарастающие демографические проблемы — это прямая угроза экономической безопасности, жизнедеятельности и населения и всей Москвы в целом²⁹.

Значительное количество аварий на основных транспортных магистралях влияет на уровень социально-экономического развития мегаполиса. Из-за недостаточного уровня и плохого транспортного состояния дорог Москвы потери человеческого и транспортного ресурсов превышают значительно аналогичные показатели ведущих стран мира. При чем, несмотря на принимаемые меры по улучшению процессов организации движения автомобильного транспорта уровень аварийности продолжает возрастать. По факту ДТП жители мегаполиса несут и физические, и моральные потери, огромный ресурсный урон. Из-за недостаточного развития основных транспортных магистралей общая сумма ресурсных потерь мегаполиса составляет миллионы рублей. В Москве размер социального и экономического ущерба от различного вида ДТП в период с 2012 по 2019 годы составил около 500 миллионов руб.

²⁹ Абрамов В.А. Методическое пособие по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте: учебное пособие / под ред. И.А. Венгерова // Правовой сайт КонсультантПлюс. 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 13.11.2020)

Неудовлетворительный уровень состояния дорожной сети мегаполиса в период 2012-2019 годов стал главной причиной для каждого пятого дорожно-транспортного происшествия, гибель жителя мегаполиса случалась в каждом четвертом случае, травмирование жителя мегаполиса – в каждом пятом происшествии. В этих условиях обеспечение экономической безопасности автомобильного транспорта города Москвы – это важное условие для формирования и обеспечения личной безопасности жителей мегаполиса, улучшения социальных, демографических, экономических показателей развития, роста качества жизни жителей города, повышения динамики развития экономики мегаполиса.

Следует также отметить, что для обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта в мегаполисе характерна определенная недостаточная комплексность. Все действия властей мегаполиса по указанному вопросу все еще недостаточно скоординированы, что приводит к определенной разобщенности при осуществлении действий по выходу на более высокий уровень экономической безопасности автомобильного транспорта. Указанная ситуация ухудшается также в силу того, что воздействия на все негативные процессы, которые происходят в области обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта, осуществляется неэффективно. Особенно важно то, что меры воздействия, осуществляемые в мегаполисе для обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта, характеризуются высоким уровнем нецеленаправленности, отсутствием единых задач, из-за чего они не могут оказать значительного влияния на современные негативные тенденции нарастания числа ДТП в исследуемой сфере. В городе Москва также недостаточно проработана система планировочных, организационных, инженерных мер, способствующих улучшению организации работы автомобильного транспорта при перевозке пассажиров и грузов в мегаполисе. Эти мероприятия, как правило, имеют эпизодический и не взаимосвязанный

характер. Кроме этого, полномочия по проведению мероприятий в части обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта недостаточно установлены и распределены между органами управления экономикой и социальной сферой мегаполиса.

Также формирование устойчивых мнений у участников ДТС Москвы в части соблюдения законов реализуется органами управления мегаполисом, обществом недостаточно эффективно и последовательно. Указанное обстоятельство усугублено недостаточным уровнем административной ответственности за все совершенные ДТП, низкой степенью осознания последствий ДТП, незнанием возможных причин ДТП, низким уровнем вовлеченности населения мегаполиса в мероприятия, которые способствуют предотвращению ДТП в мегаполисе³⁰. Всё вышесказанное позволяет раскрыть ключевые особенности снижения экономических угроз обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе на примере автомобильного транспорта³¹.

Прежде всего, современное положение дел в обязательном порядке требует принятия комплекса мер по экономическому регулированию автомобильного транспорта со стороны властей мегаполиса. Как императив законодательного регулирования экономических процессов автомобильного транспорта необходимо вводить механизмы по жесткому контролю над соблюдением законов, выполнением участниками автомобильного транспорта Москвы установленных требований в части управления транспортным средством, технической эксплуатации автомобильного транспорта. Важно понимать, что экономическая безопасность автомобильного транспорта мегаполиса должна рассматриваться как комплексная проблема, чье успешное решение в

³⁰ Иашвили М.В., Петров С.В. Безопасность на дороге и в общественном транспорте: учебное пособие. Новосибирск, 2011. С.42

³¹ Вопросы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса// Инновации и инвестиции, 2018, №7.

определенной степени зависит от высокого уровня согласованности действий органов власти мегаполиса, органов безопасности ДТС мегаполиса, других участников ДТС мегаполиса, образовательных и медицинских учреждений, всего спектра общественных образований.

Также ключевой задачей обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта мегаполиса выступает организация интегрированной совокупной системы по управлению экономической безопасностью в ДТС города Москвы применительно к условиям рыночного хозяйствования, что связано с созданием эффективного и действенного механизма регулирования экономических отношений в автомобильном транспорте под надзором исполнительных органов мегаполиса, общественных объединений мегаполиса. Также, для дальнейшего качественного развития автомобильного транспорта мегаполиса важно разработать систему четких оценочных критериев качества основных транспортных магистралей в мегаполисе. Важно доработать механизм по контролю со стороны органов власти мегаполиса за исполнением правовых актов и законов, стандартов и требований по обеспечению экономической безопасности, организации качественных процессов перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, над деятельностью в части строительства, ремонта и содержания основных транспортных магистралей мегаполиса. Ключевыми данными здесь должны быть данные статистики, которые формируются работниками по безопасности ДТС, которые применяются в рамках анализа причин ДТП, установления негативных тенденций и проблемных точек, оценки уровня эффективности мер, направленных на сокращение тяжести и числа ДТП. В мегаполисе в рамках обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта большое внимание должно быть уделено профилактике дорожно-транспортного травматизма, разработке инновационных подходов для популяризации правил безопасного

движения, обсуждению вопросов в части усиления взаимодействий между различными ведомствами при управлении экономической безопасностью автомобильного транспорта, определению первоочередных мер, направленных на улучшение ситуаций на основных транспортных магистралях мегаполиса. Также еще одной важной особенностью снижения экономических угроз обеспечения экономической безопасности автомобильного транспорта выступает разработка стратегических программных документов мегаполиса. Все указанные особенности в части их реализации далее будут нами подробно описаны в третьей главе диссертационного исследования.

Кроме этого, для подтверждения всего вышесказанного приведем данные по динамике дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе (город Москва) по видам автомобильного транспорта.

В автомобильных катастрофах ежегодно гибнут десятки тысяч людей. Подобные цифры много раз превышают количество погибших в авиакатастрофах и других ситуациях. Статистика имеет отрицательную динамику по ДТП, но результаты все же не утешительны.

Только за 2019 год на территории Российской Федерации зафиксировано порядка 126 тыс. дорожно-транспортных происшествий – в которых были зарегистрированы пострадавшие и погибшие.

При этом следует учесть, что в целом автомобильных аварий стало существенно меньше, чем было в прошлом году. В то же время суммарное количество погибших возросло достаточно существенно – на 16.6 тыс. человек. Основными причинами гибели людей в ДТП, согласно официальной статистике, являются низкое качество дорожного полотна и вождение в состоянии опьянения – алкогольного или же иного.

Суммарное количество пострадавших, но оставшихся в живых и получивших серьезные травмы, осталось несколько снизилось, но в сравнении с другими странами остается чрезмерно высоким – 160 тыс.

человек. При этом относительно невысок процент смертности, связанной непосредственно с нарушением водителем правил дорожного движения. Данный показатель составляет всего 2.2% от общего числа ДТП со смертельным исходом. Но это показатели в целом по России. Что касается рассматриваемого нами региона – города Москвы, ситуация выглядит иначе (табл. 1.2.1.).

Как видно из таблицы, большинство показателей отражают тенденцию к снижению уровня, за исключением погибших в результате ДТП пассажиров, число которых за 10 месяцев 2019 года, по сравнению с аналогичным периодом 2018 года выросло на 4 человека, а также числа погибших велосипедистов, выросших с 1 человека до 3.

Тяжесть последствий ДТП также снизилась с 5 (2016) до 4, 7 баллов в 2019 году. По этому показателю Москва занимает третье место после Санкт-Петербурга (3,3) и Астраханской области (4,5). Наиболее тяжелые последствия в результате ДТП фиксируются в Чукотском АО (15,6), Республике Ингушетия (18,6) и Чеченской республике (19,5).

Таблица 1.2.1 - Показатели дорожно-транспортных происшествий в г. Москва за 2019 год³²

	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий
	Абс. показатель	± % к 2016	абс	± % к 2016	абс	± % к 2016	
Российская Федерация(2019)	137589	-4,9	15390	-9,1	175258	-4,6	8,1
гор. Москва (2019), в том числе:	7185	-5,1	400	-13,2	8186	-5,6	4,7
С пострадавшими велосипедистами	186	-25,3	3	200	184	-26,4	1,6
С пострадавшими пассажирами	2073	-2,1	69	6,2	2475	-3,6	2,7
С пострадавшими пешеходами	2566	-6,7	178	-23,3	2509	-4,6	6,6
ДТП с водителями в состоянии опьянения	224	-30,9	28	-28,2	292	-31,8	8,8

³² Сайт Госавтоинспекции РФ. <http://stat.gibdd.ru/> (Дата обращения – 13.11.2020 г.)

ДТП из-за нарушения ПДД	6088	-5,3	302	-11,7	7150	-5,9	4,1
ДТП с наездом на пешехода	2485	-6,2	173	-20,3	2444	-4,6	6,6

В Москве большое внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности ДТС. Например, с этой целью было принято Постановление Правительства Москвы от 15.05.2001г. №459-ПП «Об основных направлениях совершенствования организации дорожного движения в городе Москве» до 2020 года, положения которого неуклонно воплощаются в жизнь. Финансирование этой программы утверждается ежегодно при составлении бюджета, но не может быть меньше 1,2 млрд. руб. Другими важными нормативными документами в этой области могут служить постановление Правительства Москвы от 14.06.05 № 438-ПП «О мерах по улучшению эксплуатации и содержания технических средств организации дорожного движения в городе Москве», Постановление Правительства Москвы от 28.02.06 № 131-ПП «Об улучшении условий эксплуатации и повышении надёжности работы светофорных объектов в городе Москве», Постановление Правительства Москвы от 04.07.06г. № 470-ПП «Об обеспечении хозяйственно-производственной деятельности Государственного учреждения города Москвы — Центра организации дорожного движения Правительства Москвы» и другие³³.

Отсюда, становятся объективно понятными социально-экономическая роль и цели обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте.

Социально-экономическая роль обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте состоит в решении экономических задач мегаполиса по рациональному формированию, распределению и использованию ресурсной базы при разработке и реализации комплекса программных мероприятий по

³³ Сайт Правительства Москвы. <https://www.mos.ru/city/projects/> (Дата обращения – 13.11.2020 г.)

обеспечению безопасности, оценке ее эффективности и минимизации экономических потерь от последствий дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе³⁴.

В свою очередь, цели обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте следующие:

-максимально возможное удовлетворение потребностей жителей мегаполиса, общества, властей мегаполиса в современном и широком спектре безопасных и качественных услуг по перевозке пассажиров и грузов на автомобильном транспорте;

-достижение на основе модернизации и технического перевооружения автомобильного транспорта мегаполиса высокого уровня безопасности и экономической эффективности процессов перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе, обеспечение доступности услуг по перевозке пассажиров и грузов в мегаполисе на уровне, который гарантирует социально-экономическую стабильность мегаполиса, развитие рынка труда мегаполиса и межрегиональных связей, бесперебойный характер процессов предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов на автомобильном транспорте в мегаполисе;

-приведение мероприятий экономической безопасности автомобильного транспорта мегаполиса к уровню принятых международных стандартов, как важное условие реализации экономического потенциала ДТС мегаполиса; предупреждения, пресечения действия различных угроз на автомобильном транспорте по критерию минимизации экономических и социальных потерь от дорожно-транспортных происшествий; обеспечение достаточной ресурсной базы для модернизации и технического перевооружения автомобильного транспорта мегаполиса и укрепление имиджа Москвы как субъекта

³⁴Мартынюк В.Н. Вопросы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы //IX международная научно-практическая конференция «Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы». Нижний Новгород, 2 июля 2021 г. Сборник докладов.-Н.Новгород, НГТУ. 2021

Российской Федерации с высоким уровнем комфортности и качества проживания.

Наконец, задачи обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте подразделяются на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные задачи.

Краткосрочные задачи обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте:

- регулирование уровня аварийности и суммарной величины экономических и социальных ущербов на автомобильном транспорте мегаполиса;

- регулирование уровня нагрузки автомобильного транспорта на внешнюю окружающую среду мегаполиса;

- регулирование уровня эффективности перевозок пассажиров и грузов на автомобильном транспорте (минимизация количества пробок и задержек);

- регулирование уровня эффективности осуществления комбинированных перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе при эксплуатации автомобильного транспорта.

Среднесрочные задачи обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте:

- обеспечение необходимого технологического единства, осуществление контроля и мониторинга уровня экономической безопасности ДТС в мегаполисе путем автоматизации, централизации большинства процессов управления перевозками пассажиров и грузов;

- формирование, осуществление контроля над регламентами выполнения функций по обеспечению экономической безопасности ДТС и достижению высокого уровня безопасности услуг автомобильного транспорта;

- своевременное информирование жителей и общества мегаполиса о безопасности процессов перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе;

-предоставление и своевременное раскрытие информации, связанной с криминальными и чрезвычайными ситуациями в ДТС мегаполиса и на автомобильном транспорте посредством организации эффективной работы ситуационных центров ДТС в масштабе реального времени.

Долгосрочные задачи обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте:

-прогнозирование, моделирование, оптимизация движения потоков автомобильного транспорта по критерию минимизации условий и возможностей возникновения дорожно-транспортных происшествий;

-формирование системы оптимальных маршрутов перевозок пассажиров и грузов на автомобильном транспорте в мегаполисе и экономико-математическое прогнозирование результатов перевозок;

-стратегическое управление, планирование и реализация программно-целевого подхода к мероприятиям по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе;

-формирование системы по контролю реализации контрактов, заключенных в мегаполисе, на работы, которые связаны с обеспечением экономической безопасности ДТС.

Все вышесказанное позволяет нам перейти к описанию основных составляющих концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе применительно к эксплуатации автомобильного транспорта.

1.3. Концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе

Рассмотрение роли и задач обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе позволило нам сделать логический вывод, что концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе должна включать в себя следующие шесть взаимосвязанных элементов и блоков (рис. 1.3.1.)³⁵:

- объектно-субъектный блок;
- теоретико-методологический блок;
- целевой блок;
- блок планирования мероприятий;
- блок оценки и мониторинга;
- блок мероприятий по профилактике и обеспечению безопасности.

Представим далее описание элементов и блоков концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

Объектно-субъектный блок концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Объектно-субъектный блок включает в себя описание основных объектов и субъектов обеспечения экономической безопасности, виды основных экономических угроз, экономических и социальных потерь для мегаполиса. Объекты обеспечения экономической безопасности ДТС – органы управления мегаполисом, общественные структуры, структуры управления ДТС мегаполиса, персонал ДТС мегаполиса и население (пассажиры и люди вне автомобильного транспорта)³⁶.

³⁵Мартынюк В.Н. Роль и задачи обеспечения безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе // Инновации и инвестиции, 2018, №3.

³⁶ Мартынюк В.Н. Концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе // Современные проблемы экономики и менеджмента. Вып. 13. Сб. науч. тр. – М.: Инноватика, 2015.

Субъекты обеспечения экономической безопасности ДТС – инфраструктурные, профессиональные и экономические объединения в области организации и регулирования ДТС, субъекты, которые осуществляют негативные воздействия на экономическую безопасность ДТС (физические и юридические лица мегаполиса, других регионов, России других страны мира). Основные экономические угрозы безопасности ДТС в мегаполисе ранее были нами представлены в параграфе 1.2. и укрупненно подразделяются на экономические угрозы для деятельности по перевозке пассажиров и грузов, на экономические угрозы для деятельности по обеспечению социальной защищенности работников объектов ДТС, на экономические угрозы для деятельности по ресурсному обеспечению объектов ДТС.

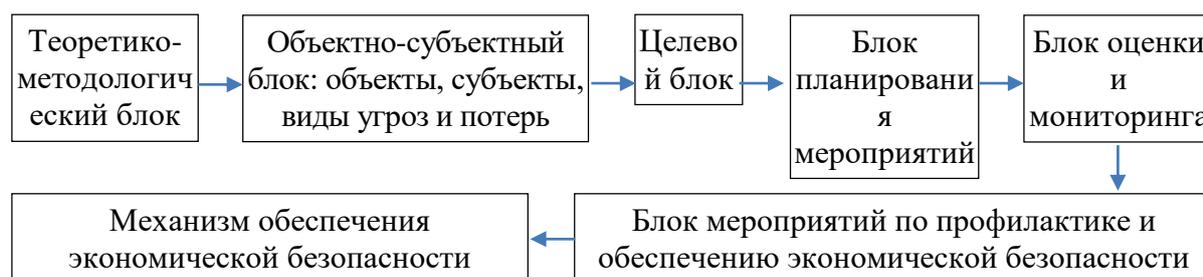


Рисунок 1.3.1 - Основные составляющие концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе³⁷
(составлен автором)

В свою очередь, основными видами экономических и социальных потерь для мегаполиса являются следующие потери:

-имиджевые потери ДТС из-за восприятия услуг по перевозке пассажиров и грузов как некачественных и небезопасных в мегаполисе;

-репутационные потери ДТС из-за восприятия сферы перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе как инвестиционно непривлекательную

³⁷Мартынюк В.Н., Лочан С.А., Петросян Д.С. Модели оценки экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса // Теоретические и практические аспекты развития научной мысли в современном мире. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. (Челябинск, 22 сентября 2019г.). - Челябинск: ООО «АМИ»,2019

сферу;

-переход значительной части объектов ДТС в теневой сектор и высокий уровень неэкономической составляющей в тарифе на перевозки пассажиров и грузов в мегаполисе;

-высокий уровень расходов на ремонты и восстановление транспортных средств, недобор платежей за перевозки из-за невыхода средств автомобильного транспорта на маршруты в силу поломки или неисправности;

-высокий уровень расходов на преодоление ошибок в организации, в управлении процессами перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе;

-высокий уровень текучести кадров в ДТС мегаполиса;

-недостаточный уровень социальной защищенности работников ДТС мегаполиса и отсутствие социальных лифтов в ДТС;

-высокий уровень расходов на осуществление основной деятельности объектов ДТС из-за немотивированности сотрудников ДТС к производительному труду, инновационным разработкам и изобретательству;

-высокий уровень расходов на преодоление человеческого фактора в неэффективной деятельности ДТС из-за недостаточного уровня профессиональной и компетентностной подготовки специалистов по организации и осуществлению перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе;

-убыточность перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе и недостаточный уровень налоговых сборов с ДТС в бюджет мегаполиса.

Теоретико-методологический блок концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Теоретико-методологический блок концептуальной модели включает в себя следующие основные теории, чьи положения способствуют обеспечению экономической безопасности ДТС в современном мегаполисе:

- *общая теория систем*, как теория, решающая проблемы стабильности, защищенности, сохранности, надежности системы по обеспечению экономической безопасности ДТС мегаполиса применительно к условиям воздействия на процессы перевозок пассажиров и грузов деструктивных сил³⁸;

- *теория обеспечения национальной безопасности* — комплексное междисциплинарное направление в рамках фундаментальной науки, изучающее состояние защищенности большинства национальных интересов государства, общества, человека от разных угроз и опасностей, включая и для сферы ДТС³⁹;

- *теория конфликтологии* – рассматривает различные деструктивные воздействия в экономической и социальной сферах обеспечения безопасности ДТС мегаполиса, которые сопряжены с конфликтными ситуациями и возможными необоснованными экономическими и социальными потерями для мегаполиса⁴⁰;

- *теория экономики*, в частности, *теория региональной экономики* – в части исследования региональных аспектов экономического устойчивого развития мегаполиса и отдельных секторов хозяйства мегаполиса, такого как ДТС⁴¹;

- *теория транспорта(транспортного машиностроения, транспортных услуг, дорожного строительства, эргономики)* – в рамках данных теорий рассматриваются вопросы обеспечения БДТС в

³⁸Мыльник В. В. Исследование систем управления: учеб. пособие для вузов / В. В. Мыльник, Б. П. Титаренко, В. А. Волочиенко. - 4-е изд. - М. Акад. проект: Трикста, 2006. С.145

³⁹Никольский, А. Ф. Теория устойчивого развития и вопросы глобальной и национальной безопасности. (начала теории современного социализма) / А.Ф. Никольский. - Иркутск: Сиб. кн., 2012. С.92

⁴⁰Алейников А. В. Экономическая конфликтология: учеб. пособ. / А. В. Алейников Г. Г. Газимагомедов, Н. В. Абдуллаев. - 2-е изд. - СПб. Фонд развития конфликтологии, 2015. 307 с

⁴¹Региональная экономика: теория, проблемы, практика: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф. (Гутманские чтения). – Владимир: Владим. фил. РАНХиГС, 2015. - 335 с.

обозначенных выше отраслях с учетом требований эргономики к производимой ими продукции для нужд мегаполиса⁴²;

- *теория управления* – как теория, чьи основные положения раскрывают условия и возможности предотвращения опасностей и угроз безопасности ДТС, поскольку данная активность невозможна без информационно-управляющих воздействий на основные объекты и субъекты обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе⁴³;

- *теория непрерывного образования* – основные положения данной теории используются для нахождения путей и возможностей повышения профессиональной грамотности персонала, управляющего транспортом, грамотности и культуры поведения пассажиров и пешеходов⁴⁴;

- *психологические теории травматизма*. Что касается данной группы теорий, то следует снова обратиться к авторскому определению безопасности ДТС, которое основано и связано с обеспечением безопасности и с комплексным охватом не только функций всех участников БДТС, но и условий профилактики угроз с использованием возможностей регулярного повышения дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте, что будет способствовать снижению травматизма и повышению качества жизни населения мегаполиса⁴⁵. В этих условиях основные психологические теории травматизма могут значительно повысить эффективность действий в области профилактики экономических и

⁴²Кравченко А. Е. Управление качеством пассажирского транспортного сервиса: теория, методология, технология: монография / А. Е. Кравченко, Е. А. Кравченко; Куб. гос. технол. ун-т. - Краснодар: КубГТУ, 2017. - 319 с

⁴³Деминг, Э. Выход из кризиса. Новая парадигма управления людьми, системами и процессами: пер. с англ. / Э. Деминг. - 2-е изд. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2009 (Ульяновск). - 418 с.

⁴⁴Непрерывное профессиональное образование: теория и практика: сб. ст. по материалам VII Междунар. науч.-практ. конф. преподавателей, аспирантов, магистрантов и студентов / "Сиб. соглашение", межрег. ассоц. исполн. ком; под ред. Э. Г. Скибицкого. - Новосибирск: САФБД, 2016. - 386 с.

⁴⁵Безопасность жизнедеятельности: теория, методика, практика, культура: слов.-справ.: учеб.-метод. пособие / авт.-сост. С. В. Абрамова [и др.]. - Южно-Сахалинск: СахГУ, 2011 (Южно-Сахалинск). - 536 с

социальных угроз обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

К основным психологическим теориям травматизма относится ряд нижеперечисленных теорий.

1. Теория подверженности, которая основывается на утверждениях, что несчастные случаи (НС – в нашем случае ДТП) не будут проходить бесследно для здоровья пассажира и жителя, находящегося возле основных транспортных магистралей мегаполиса, НС будет увеличивать или уменьшать вероятность повторения подобных травм в сравнении с теми пассажирами и жителями, которые этого избежали в аналогичных ситуациях. При этом, если вероятность травматизма увеличивается, то теория трактуется как «гипотеза заразительности», а если уменьшается – как «гипотеза обожжённых пальцев».

2. «Корректировка – стресс». Теория, предложенная В. Керром (1957), утверждает, что персонал объектов ДТС, которые не могут приспособиться к условиям труда, включающим физические и социальные сферы, будут травмироваться чаще и участвовать в НС чаще, чем альтернативная группа. При этом на процесс «корректировки» существенное влияние оказывают психические и физические стрессы. Две точки зрения: от стресса больше всего страдают «белые воротнички» (руководители объектов ДТС; «синие воротнички» – т. к. они умирают по статистике более молодыми. Стресс, вызывающий НС и ДТП, обычно не связан с одним стрессором, а является совокупностью нежелательных жизненных ситуаций. Поэтому человек более подверженный эмоциональным стрессам при выполнении сложных (или опасно-сложных) работ, скорее всего, подвержен НС и может быть потенциальным участником ДТП в мегаполисе.

3. «Цель – свобода – бдительность». (В. Керр, дополнение теории «корректировка – стресс»). НС или ДТП – результат неосторожности или пассажиров, жителей мегаполиса, персонала объектов ДТС, которая

порождается отсутствием в их работе или жизни целей и свобод. Высокое качество работы – повышенная ответственность – высокая бдительность – снижение вероятности НС и ДТП. Для этого необходим психологически благоприятный климат, стимулирующее воздействие которого определяется потенциальным вознаграждением. Стимулирующий благоприятный климат, большая свобода в выборе поставленных целей приводят к тому, что рабочая ситуация кажется менее фиксированной, при этом, например, работник объекта ДТС мегаполиса ощущает себя не просто исполнителем, а соучастником или поделщиком всего процесса и конечного продукта.

4. «Эргономическая теория». (Французский психолог П. Казамян). Причина травматизма и ДТП – организационные недостатки процессов перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе. Считает, что эти недостатки сформировались в момент перехода от кустарного к промышленному производству, когда произошло разделение прежде слитых функций – организации и исполнения работ. Организатор труда может и не принимать во внимание опасность, когда вероятность НС, ДТП кажется ему весьма малой. Поэтому он создает опасность для исполнителя, затем компенсирует её введением чрезмерно осторожного метода работы. Исполнитель же – в ответ, - когда этот метод не позволяет ему выполнить задание и обеспечить без особого напряжения свою безопасность, может выбрать опасный метод. Таким образом, существует противоречие: организатор стремится изменить поведение исполнителя, а исполнитель требует изменения рабочей обстановки. Достоинство теории в том, что в центр поставлены не психологические черты, а взаимоотношения в системе «человек-работа», при этом они не противопоставляются, а рассматриваются в единстве.

5. Теория «Профессиональной бдительности». Возникновение травм и ДТП – прямое следствие низкой профессиональной бдительности

работающих на объектах ДТС мегаполиса. «Профессиональная бдительность» – это совокупность свойств личности и состояний ее готовности к совершению экстренных действий на сигналы, время поступления которых не определено в настоящий момент. Формируется на основе личных качеств под влиянием опыта работы, а уровень – показатель определенной установки к безопасному труду. Профессиональную бдительность снижают низкая удовлетворенность работой и зарплатой, большой опыт работы в опасных условиях, недооценка опасности, нарушение инструкций по охране труда.

6. «Теория бессознательного побуждения». НС или ДТП – акт самонаказания, вызванный подсознательными процессами: агрессивностью, честолюбием, виной и т. п. Корни теории – в психоанализе З. Фрейда. По Фрейду человек наносит себе повреждения не случайно, а под воздействием бессознательных, врожденных агрессивных тенденций, которые в данном случае диктуют: накажи себя, а через само наказание – накажи тех, кто породил конфликтную ситуацию и её следствие – НС или ДТП. В данном случае предотвращение ДТП – проведение активной информационной политики по предотвращению возможностей возникновения подобных ситуаций с жителями мегаполиса и с работниками объектов ДТС мегаполиса.

7. «Теория «Домино»». Сформулирована Х. Гейнрихом в 1950 г. Данная теория является синтетической для всех вышеописанных теорий. Описывает комплекс событий, которые приводят к травме или ДТП в следующей последовательности: а) индивидуальная специфика среды мегаполиса и человека; б) ошибки человека; в) образуется причина для опасного действия; г) возникает несчастный случай или ДТП, д) все это приводит к травме. Эти пять ступеней рассматриваются, как пять косточек домино, при падении одной из них автоматически падают все остальные. Если отдельную косточку убрать осторожно, все остальные остаются на

месте и травмы или ДТП не произойдет.

В целом, следует еще раз отметить высокий потенциал использования психологических теорий травматизма при обеспечении экономической безопасности ДТС на автомобильном транспорте мегаполиса.

Целевой блок концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Экономические и социальные цели профилактики и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе ранее были нами сформулированы и представлены в параграфе 1.2. исследования.

Блок планирования мероприятий в составе концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. В данном блоке представлены и описываются основные методы планирования мероприятий по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе⁴⁶.

Метод планирования мероприятий по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе — это конкретный способ, прием, на основе которого возможно решение какой-либо проблемы планирования, определяются числовые значения для показателей прогнозов, планов и программ обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе⁴⁷. В рамках основных теорий и в практической плановой деятельности накоплен большой набор разных методов для разработки мероприятий по профилактике и обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе. По оценкам отдельных исследователей, можно насчитать порядка 150 разных методов, при этом как основные методы на практике

⁴⁶Мартынюк В.Н. Экономическое обеспечение дорожно-транспортной безопасности мегаполиса // Современное состояние и пути развития науки XXI века Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции (Стрелитамак, 30 мая 2017 г.) Уфа: ООО «Агентство международных исследований», 2017. С. 263-265

⁴⁷Пазюк, К. Т. Математические методы и модели в организации транспортного процесса: практикум / К. Т. Пазюк. - Хабаровск, 2008. С. 33

применяются всего лишь 15-20 методов⁴⁸. Развитие вычислительной техники и информатики позволяет расширить круг используемых методов для разработки мероприятий по профилактике и обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе.

По уровню формализации методы по разработке мероприятий по профилактике и обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе подразделяются на формализованные и интуитивные методы. Интуитивные методы основываются на интуитивном и логическом мышлении. Данные методы применяются тогда, когда нет возможно учесть воздействие большого числа факторов в силу значительной сложности ДТС мегаполиса как объекта трансформации. Подобные методы можно использовать при их сочетании с различными формализованными методами.

В рамках интуитивных методов распространение получил метод экспертных оценок⁴⁹. Метод экспертных оценок применяется в рамках получения комплекса прогнозных оценок для развития перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе, научно-технического прогресса для объектов ДТС, эффективности применения ресурсов в автомобильном транспорте мегаполиса. Формализованные методы – это методы по экстраполяции, а также методы (приемы) экономико-математического моделирования процессов обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Формализованные методы основываются на основных положениях математической теории. В рамках методов экстраполяции можно выделить наиболее используемый метод по подбору функций, который базируется на методе определения наименьших квадратов. Сегодня большое внимание стали уделять модификациям метода наименьших квадратов, а именно: методу по

⁴⁸Управление техногенной безопасностью на основе сценарного и индикаторного подходов / В. Л. Шульц [и др.]. - М.: ИПУ РАН, 2013. С.42

⁴⁹Швецов, В. И. Математическое моделирование загрузки транспортных сетей / В.И. Швецов, А.С. Алиев. - М.: УРСС, 2003. С.28

экспоненциальному сглаживанию с регулируемыми трендами, методу по адаптивному сглаживанию.

Методы по моделированию предполагают свое применение при прогнозировании и планировании разного вида экономико-математических моделей профилактики и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе, которые представляют формализованное описание изучаемых процессов (объектов) обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе и зафиксированы как математические зависимости и отношения. Необходимо различать ряд моделей⁵⁰: матричные, модели по оптимальному планированию, экономико-статистические модели (факторные, трендовые, эконометрические), модели обоснования принятия решений, имитационные модели. Для рационального применения экономико-математических моделей реализуются экономико-математические методы по разработке мероприятий по профилактике и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

В современной практике по прогнозированию и планированию используются широко ряд методов: балансовый, аналитический (метод экономического анализа) нормативный, программно-целевой методы разработки мероприятий по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

Балансовый метод – это совокупность приемов, которые используются для увязки, согласования системы взаимозависимых показателей по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Цель указанных приемов - обеспечить баланс (равновесие) между выбранными показателями.

Балансы, которые используются на уровне объектов ДТС мегаполиса,

⁵⁰Храпова, Е. В. Методы финансового менеджмента в планировании и анализе деятельности судоходных компаний: монография / Е. В. Храпова, Б. И. Кычанов; Сиб. гос. ун-т вод. трансп., Ом. ин-т вод. трансп. (фил.). - Омск: ОИВТ (фил.) СГУВТ, 2016. С.42

позволяют рассуждать о наличных мощностях организации перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе, динамике данных мощностей в прогнозных периодах, уровне использования ресурсов ДТС, планировать процессы перевозок пассажиров и грузов в маркетинговом контексте; получить однозначное представление по ресурсам работы транспортных средств, о фонде времени работы персонала объектов ДТС, структуры данных фондов, направлениях экономии ресурсов; подготовить бюджет развития ДТС, решить ряд других, стоящих перед мегаполисом задач по повышению эффективности и качества перевозок пассажиров и грузов. Система балансов будет охватывать большинство разделов программ, планов профилактики и обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе, при составлении балансов будет применяться и балансовый метод, и прочие изучаемые методы по планированию и прогнозированию.

Нормативный метод основывается на использовании системы научно-обоснованных и прогрессивных нормативов и норм обеспечения экономической безопасности на автомобильном транспорте в мегаполисе. Норма — это регламентированная величина всех абсолютных расходов ресурсов применительно к одному мероприятию по профилактике и обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе. Норматив представляет собой относительный показатель, характеризующий расход определенного ресурса при расчете к другим единицам (кроме работы или услуге по перевозке пассажиров и грузов).

Нормы, нормативы, которые используются при планировании мероприятий по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе, как правило, сводятся в группы:

- группа затрат труда (нормы обслуживания, нормы времени, нормативы безопасности) и зарплаты персонала объектов ДТС;

- группа расхода материалов, сырья, запасов на поддержание безопасности транспортных средств;

- группа использования оборудования и мощностей объектов ДТС;
- группа экономических, финансовых нормативов (обеспеченности собственными ресурсами, инвестиционной активности).

Аналитические методы (методы проведения экономического анализа) - разнообразны, общим для данных методов выступает разложение причин явления в части профилактики и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на ряд факторов и нахождение уровня влияния данных факторов на конечные результаты организации перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе.

Программно–целевой метод – это разработка комплексных программ профилактики и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе, представляющих собой увязанный в рамках отдельных ресурсов, исполнителей и сроков комплекс научно–исследовательских, производственных, организационно–хозяйственных мероприятий, которые обеспечивают достижение всех поставленных целей по предотвращению экономических и социальных потерь в мегаполисе от недостаточной безопасности и качества перевозок пассажиров и грузов.

Метод экономико–математического моделирования (метод оптимального планирования) ориентирован на решение задач нахождения максимальных или минимальных значений для целевой функции. Главные положения в области экономико-математического моделирования связаны с определением методики выбора, с заданием критериев оптимальности, с формализацией модели функционирования ДТС мегаполиса, с построением ограничений по заданиям и ресурсам, с разработкой алгоритмов численной оценки модели, с анализом фактического развития, улучшения разработанных средств по формированию решений при профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

Блок оценки и мониторинга в составе концептуальной модели оценки

и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. В данном блоке представлены основные методы, показатели оценки и мониторинга эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе.

Существует 3 метода оценки эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе:

-сравнительные методы, подразумевающие сравнение отдельных мероприятий по обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе между собой. Положительная сторона сравнительных методов - их простота в применении. Сравнительные методы оценки не требуют высокого уровня квалификации оценщика. Отрицательный фактор - высокий уровень предвзятости, субъективизма: чаще в данном случае могут оцениваться какие-то второстепенные факторы, но не итоговые результаты деятельности по обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе и рациональное для объектов ДТС экономическое поведение. Основные сравнительные методы оценки эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе: ранжирование, парное сравнение, усиленный выбор (квотирование мероприятий по обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе).

-абсолютные методы, основывающиеся на сравнении полученных результатов обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе с определенными эталонами или прописанными в нормативно-правовых документах факторами. Основные абсолютные методы оценки эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе: описательные метод оценки, метод инцидентов, графическое рейтингование мероприятий, подготовка чек листов и поведенческих шкал.

-результат-ориентированные методы, основанные преимущественно на оценке полученных результатов обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе. Самые трудоемкие и эффективные методы оценки. Основные результат-ориентированные методы оценки эффективности обеспечения

безопасности ДТС в мегаполисе: стандарты реализации (в том числе экспертное заключение), управление в рамках поставленные целей, управление по КРІ.

В практической деятельности наилучший результат будет приносить интеграция разных методов оценки эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе. Что касается методов мониторинга основных результатов обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе, то здесь выделяются следующие методы:

-исследование федеральных, региональных, муниципальных нормативно-правовых, методических документов, затрагивающих вопросы обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе (в нашем случае возможен государственный и ведомственный мониторинг результатов обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе – по-другому – федеральный и ведомственный надзор и контроль);

-осуществление целенаправленного наблюдения и личного участия во всех запланированных мероприятиях по обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе;

-проведение социологических устных (письменных) опросов; собеседований, обсуждений с руководителями, работниками объектов ДТС, населением, с представителями объектов безопасности ДТС (желательно индивидуальных опросов);

-осуществление психологической диагностики: письменных опросов (тестирование, анкетирование) участников безопасности ДТС в мегаполисе;

-использование данных текущей, собственной статистики;

-изучение регулярной отчетности и отчетности в рамках исключительных случаев с безопасностью ДТС в мегаполисе.

Что касается показателей оценки и мониторинга эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе, то они, как правило, привязываются к основным видам экономических и социальных потерь и

характеризуют определенным образом отсутствие указанных потерь или их эталонный низкий уровень. Более подробно о показателях оценки и мониторинга эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе нами будет рассказано в параграфе 2.3. исследования.

Блок мероприятий по профилактике и экономическому обеспечению безопасности ДТС в составе концептуальной модели оценки и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Типовые мероприятия по профилактике и экономическому обеспечению ДТС в мегаполисе подразделяются на следующие основные разделы: нормативно-правовые, технико-технологические, экономические, социальные и образовательные мероприятия.

Нормативно-правовые мероприятия направлены на следующие рычаги воздействия на процессы профилактики и обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе, а именно: мероприятия по законодательному регулированию; государственной регистрации; административно-правовому регулированию; стандартизации; лицензированию; сертификации процессов перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в мегаполисе.

Технико-технологические мероприятия направлены на регулирование уровня технико-технологической базы объектов безопасности ДТС, как системной совокупности активнейших элементов процессов по перевозке пассажиров и грузов, определяющей технологические способы организации процессов по перевозке, что реализуется на основе транспортных средств и объектов ДТС.

Социальные мероприятия направлены на осуществление воздействий на современные социальные интересы объектов обеспечения безопасности ДТС для реализации целей по активизации их деятельности, приданию данной деятельности заинтересованного и творческого характера.

Образовательные мероприятия направлены на повышение дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте, на

повышение общего квалификационного и компетентностного уровня работников объектов обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе.

Наконец, экономические мероприятия направлены на инициирование и обеспечение прогрессивного развития и ДТС в части эффективности перевозок пассажиров и грузов и большинства участников обеспечения безопасности ДТС в части их ресурсной независимости и финансово-экономической состоятельности. Экономические мероприятия в части профилактики и обеспечения эффективности безопасности ДТС в мегаполисе базируются на поиске материальной заинтересованности объектов обеспечения безопасности ДТС в деле нахождения оптимальных способов организации перевозок пассажиров и грузов, в вопросах принятия ответственности за все возможные результаты эксплуатации транспортных средств и объектов ДТС.

Успех для стратегии обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе на автомобильном транспорте приносит комплексное использование всех видов мероприятий по профилактике и обеспечению.

Перейдем далее к рассмотрению основных методов обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

Глава 2. Анализ обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе

2.1. Зарубежный и отечественный опыт обеспечения экономической безопасности

Рассмотрим основные положения и специфику зарубежного и отечественного опыта обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы (ДТС) в мегаполисе.

Зарубежный опыт обеспечения экономической безопасности ДТС в странах с высоким уровнем безопасности. Ключевым событием в обеспечении экономической безопасности ДТС в ведущих зарубежных странах стал отход от позиции, связанной с тем, что в возможных проблемах безопасности ДТС виноваты, преимущественно, жертвы ДТП, а не разные элементы конструкции, функционирование объектов высоко требовательной современной ДТС зарубежных стран⁵¹.

В ряде зарубежных стран в конце XX века была признана важная потребность в реализации системного подхода к обеспечению экономической безопасности ДТС, сформулированного в США, нацеленного на улучшение инфраструктуры ДТС, повышение уровня безопасности транспортных средств (особенно пассивной безопасности транспортных средств), на соблюдение участниками обеспечения экономической безопасности ДТС ключевых мер и действий по обеспечению безопасности. Кроме этого, системный подход был связан с разработкой целевых показателей (эти вопросы мы подробно рассмотрим в параграфе 2.3. исследования), с применением систематических, обоснованных доказательной системой фактов мер, который были направлены на предотвращение различных ДТП и понижение уровня тяжести последствий данных ДТП, на оказание скорой медицинской

⁵¹Агуреева, О.В. В помощь пересекающему границу / О.В. Агуреева. - М.: ГроссМедиа, 2006. - 256 с.

помощи по факту совершения ДТП.

В рамках указанного подхода, помимо нормативно-правовых мер обеспечения экономической безопасности ДТС, стали применяться и прочие меры, которые нацелены на достижение требуемых результатов, а именно: осуществление автоматизированного полицейского контроля; предоставление налоговых стимулов, разработка технических предписаний; более совершенных информационных систем, базы данных в части мониторинга ДТП, травматизма, проведение независимых расследований, научное изучение проблем обеспечения экономической безопасности ДТС. К началу XXI века, заручившись поддержкой политиков, многие зарубежные страны стали реализовывать планы, которые были нацелены на совершение активных действий по обеспечению экономической безопасности ДТС, при этом данные действия имели четкие количественные цели и широкий пакет мер. Как результат, в большинстве зарубежных стран, например, в странах ЕС было убедительно доказано, что увеличивающаяся динамика моторизация не будет неизбежно вести к увеличению уровня смертности и экономических потерь от ДТП, при этом динамику смертности можно уменьшить посредством осуществления планомерных инвестиций в развитие инфраструктуры ДТС. В Великобритании к 2017 году уровень смертности (количество погибших применительно к 100 тысячам жителей страны) понизился вдвое, несмотря на более чем двукратный рост количества зарегистрированных транспортных средств и усложнение процессов функционирования ДТС Великобритании.

Сегодня в ряде зарубежных стран разрабатываются и реализуются национальные программы по обеспечению экономической безопасности ДТС с установленными сроками по выполнению конкретных мероприятий, с распределением требуемых ресурсов⁵². Правда, необходимо отметить, что

⁵²Крепышев, Н.В. - Международный опыт оценки результативности и финансового обеспечения безопасности дорожного движения / Н.В. Крепышев // Проблемы

проведение оценки эффективности реализуемых мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС как важное условие принятия данных мероприятий, не получило достаточного распространения, несмотря на то, что зарубежные специалисты по вопросам обеспечения безопасности считают данную оценку действенным инструментом корректировки программ. Также, в большинстве программ не содержатся конкретные обоснования по выбору показателей состояния уровня экономической безопасности в качестве целей по развитию ДТС. При обосновании программ отмечается, что предлагаемые мероприятия представляют определенный компромисс между важностью обеспечения мобильности жителей зарубежных стран и поддержанием невысокого уровня стоимости перевозок в рамках ДТС, с необходимостью понижения числа ДТП для сокращения уровня наносимых ДТП экономических и социальных ущербов. Особо необходимо указать на тот факт, что в 2010-2019 годах возможностям сохранения жизни, здоровья людей в зарубежных странах придается наиболее приоритетное значение при реализации мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС⁵³.

Принятый в зарубежных странах с высоким уровнем безопасности подход, связанный с разработкой и реализацией программ по повышению уровня экономической безопасности ДТС предполагает, что осуществление выбора мер для последующего включения в соответствующие разделы программ, должно проводиться посредством оценки уровня аварийности транспортных средств, определения самых опасных разновидностей ДТП, особенно связанных с детьми, определения причин, условий возникновения ДТП. При этом рекомендуется в обязательном порядке учитывать уровень эффективности всех возможных мер, направленных на сокращение конкретных разновидностей ДТП, на

современной экономики. - 2008. - № 3(27).

⁵³ Справочник по безопасности дорожного движения / Эльвик Р., Мюсен А. Б., Во М./ Пер. с норв. под ред. В. В. Сильянова. — М.: МАДИ (ГТУ), 2001.

снижение уровня тяжести последствий ДТП при условии расчета суммарного предполагаемого эффекта в обеспечении экономической безопасности ДТС от выбранных мер.

Следует, правда, отметить, что Комиссия по вопросам жизнедеятельности Экономического сообщества считает, что подобный используемый «затратный» показатель обеспечения экономической безопасности ДТС не может рассматриваться как единственный принимаемый во внимание критерий выбора мер, указывает на важность учета других социальных, экономических и политических факторов, что далее нами будет подробно рассмотрено в параграфе 2.3. при определении показателей комплексной оценки уровня экономической безопасности ДТС.

Таким образом, подведем важный итог - сегодня национальные программы по обеспечению экономической безопасности ДТС приняты и действуют в Австрии, Австралии, Болгарии, Германии, Греции, Великобритании, Дании, Италии, Канаде, Испании, Малайзии, Мексике, Латвии, Литве, Нидерландах, Норвегии, Новой Зеландии, Польше, Республике Корея, Португалии, США, Саудовской Аравии, Финляндии, Швеции, Турции, Японии. При этом ряд национальных программ по обеспечению экономической безопасности ДТС в зарубежных странах разрабатываются, преимущественно, или в рамках деятельности межведомственных органов, связанных с обеспечением безопасности ДТС, или в рамках деятельности ведущих в указанной сфере деятельности государственных ведомств зарубежных стран.

Следует также отметить, что единой формы разрабатываемых программ не существует. Во ряде стран данные программы по обеспечению экономической безопасности ДТС — это самостоятельные документы (это характерно для Республики Корея, Австралии, Турции, Малайзии, Австрии, Финляндии, Болгарии, Италии, Норвегии, Литвы). В ряде зарубежных

государств программы по обеспечению экономической безопасности ДТС выступают составной частью глобальных национальных программ (например, Национальных стратегий по обеспечению безопасности дорожного движения). В Швеции реализуемая программа по обеспечению экономической безопасности ДТС - важная составляющая Национального плана по развитию ДТС страны. В Японии, принятая и реализуемая программа по обеспечению экономической безопасности ДТС входит в состав общей Программы мероприятий, связанных с обеспечением безопасности транспорта в стране. В Великобритании программа по обеспечению экономической безопасности ДТС «Дороги будущего, которые безопасны для всех» разработана как отдельный реализуемый план действий с одновременным учетом мероприятий Десятилетнего плана по развитию транспорта в страны. В середине 0-х годов XXI века данная программа была включена в состав Национальной стратегии по развитию транспорта до 2030 года «Будущее транспорта Великобритании»⁵⁴.

В ряде стран дополнительно к программам по обеспечению экономической безопасности ДТС разрабатываются специализированные программы. В Южной Корее, кроме программы по снижению уровня аварийности, реализуется программа по созданию «интеллектуальной ДТС» в рамках которой применяются современные высокотехнологичные средства навигации.

Как правило, разработаны и утверждены программы по обеспечению экономической безопасности ДТС на высшем государственном уровне. В Дании, Швеции, Италии программы приняты парламентами стран. В Мексике по факту одобрения программы парламентом, данная программа утверждается Президентом страны. В Южной Корее, в Болгарии, Японии, Финляндии национальные программы по обеспечению экономической

⁵⁴5. Щураков, А.П. Зарубежный опыт организации обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом / А.П. Щураков // Автотранспортное предприятие. - 2008. - № 8.

безопасности ДТС принимаются в рамках постановлений правительства страны, в Турции – на основании решения премьер-министра страны. В ряде стран (в Австрии, Австралии, Бразилии, Великобритании) право по утверждению программ предоставляется Министрам всех ведущих министерств страны, а в Великобритании — по факту одобрения парламентом страны.

Как конкретные примеры национальных программ по обеспечению экономической безопасности ДТС приведем примеры отдельных государств с высоким уровнем безопасности.

Швеция. Принятым в стране национальным планом по развитию ДТС предусмотрена программа по обеспечению экономической безопасности ДТС. Для реализации целей по координации усилий всех участников указанного плана, для контроля над исполнением плана действует «Национальный форум по координации экономической безопасности ДТС»⁵⁵. Риксдагом были установлены промежуточные цели, например, цель по сокращению к 2025 г. числа погибших от ДТП на 50% в сравнении с уровнем 2007 г. (погибло порядка 300 чел.), также установлена задача-максимум по «снижению до нуля» числа смертных случаев по факту ДТП.

Ключевое внимание в рамках плана уделяется проблемам обустройства, развития и совершенствования ДТС страны. Те принятые мероприятия, которые будут реализовываться на региональных и национальных дорогах будут финансироваться со стороны государства. Улучшение дорог и объектов инфраструктуры в составе ДТС, имеющих статус местного значения, будет финансироваться из бюджетов муниципалитетов. Муниципалитеты в состоянии запросить у Госуправления дорогами страны дополнительные средства, необходимые для реализации мер, связанных с повышением уровня экономической безопасности ДТС муниципалитетов.

⁵⁵ Безопасность дорожного движения — концепция нулевой смертности. — Стокгольм: Государственное дорожное управление Швеции, 2006

Местным властным органам поручено также проводить работу в части обеспечения экономической безопасности ДТС на основе совершенствования регулирования деятельности объектов инфраструктуры ДТС в мегаполисах, а также в части реализации деятельности как работодателя, заказчика транспортных средств⁵⁶.

Финляндия. Сегодня в Финляндии реализуются мероприятия национальной программы по обеспечению экономической безопасности ДТС, которые разработаны Консультативным Комитетом, ответственным за экономическую безопасность ДТС в стране, в соответствии с поручением Министерства транспорта, связи (данные мероприятия программы утверждаются Правительством страны). Ближайшая ключевая цель реализации программы - понизить уровень травматизма на основных транспортных магистралях Финляндии, сократить к 2025 году количество погибших жителей в различных ДТП до 200 человек ежегодно (для сравнения факт — в 90-х годах XX века среднегодовое количество жертв ДТП было порядка 400 человек). Программа включает порядка 50 направлений для ведения работы по обеспечению экономической безопасности ДТС с указанием всех ответственных ведомств из мероприятий.

Финансовые затраты, связанные с выполнением программы — порядка 650 млн. евро. Здесь порядка 284 млн. евро выделяет государственный бюджет, 183 млн. евро - муниципальные власти, пользователи объектов ДТС, пользователи транспортных средств. Программы по обеспечению экономической безопасности ДТС на уровне отдельных регионов разрабатывают правления губерний. Данный программы включают комплекс мер по исполнению губернией целей, задач, установленных в общенациональной программе. Источник финансирования мероприятий — госбюджет.

⁵⁶Цаплина, П. Человек за рулем: защита прав и интересов / П. Цаплина. - М.: ГроссМедиа, 2006. - 319 с.

Следует также отметить, что муниципалитеты в состоянии разработать собственные программы по обеспечению экономической безопасности ДТС в рамках стоящих перед муниципалитетами проблем и своей компетенции. Все предусмотренные в данном случае мероприятия будут финансироваться из бюджета муниципалитетов.

Нидерланды. В рамках программ, связанных с обеспечением экономической безопасности ДТС следует отметить План мобильности, который разработан правительством страны совместно с органами по местному самоуправлению, с общественными организациями. Указанный план рассматривается голландским парламентом, утверждается и является определяющим по отношению к развитию мероприятий политики правительства при обеспечении экономической безопасности ДТС страны. Ключевой целью, заложенной в указанном Плане мобильности, выступает возможность безопасной и быстрой транспортировки граждан, грузов по стране. В отдельных регионах страны принимаются аналогичные планы.

В Минтрансе Нидерландов принимается комплекс мер, связанных с повышением уровня экономической безопасности ДТС. Указанное министерство определило главную цель – понизить количество ежегодных смертей по факту ДТП до 800 человек посредством дополнительных отчислений в рамках программы по повышению экономической безопасности. Также Минтранс страны предполагает продолжение проведения ряда компаний, которые стимулируют участников ДТС к корректному и рациональному поведению на основных транспортных магистралях страны. Кроме этого, министерство планирует активно взаимодействовать с МВД, Минюстом страны в части контроля над соблюдением правил обеспечения экономической безопасности участниками ДТС.

Малайзия. В данной стране принята и реализуется Национальная программа по обеспечению экономической безопасности ДТС. К

разработке данной программы привлекались специалисты из ЕС. Главной целью программы выступает понижение уровня смертности на основных дорожно-транспортных магистралях страны на 40 %. Подобные планы, программы, входящие как составные части в национальные программы по обеспечению экономической безопасности ДТС, приняты и реализуются повсеместно по стране. Реализация национальной программы находится под контролем специального Совета, куда входят представители центральных органов власти, региональных органов власти, полиции, разных групп, ассоциаций, которые занимаются дорожным строительством, а также эксплуатацией объектов инфраструктуры ДТС. Совет утверждает среднесрочные планы действий в рамках осуществления указанных программ.

Из бюджета федерального уровня финансируется ряд общенациональных направлений программы по обеспечению экономической безопасности ДТС страны. Здесь особо можно отметить «Национальную магистраль», которая предусматривает строительство, модернизацию главных дорог страны, реализацию направлений, которые связаны с выработкой системы стандартов экономической безопасности для различных объектов инфраструктуры ДТС, сбор, анализ информации по аварийности в ДТС, проведение рекламных и образовательных акций.

При этом, органы управления территориального уровня, финансируют проекты строительства и ремонта дорог, имеющих местное значение, проводят мероприятия, которые направлены на укрепление, рационализацию дисциплины, экономического поведения участников ДТС (активизация деятельности местных подразделений МВД, дорожной полиции, последующая установка, обслуживание фотокамер, обеспечивающих регистрацию нарушений транспортными средствами, проведение разного рода пропагандистских и образовательных мероприятий в стране). Ряд регионов создают специализированные фонды

посредством ресурсов, которые регионы получают от штрафов, с помощью данных фондов финансируют местные проекты, связанные с обеспечением экономической безопасности ДТС.

Япония. В данной стране Государственной комиссией по общественной безопасности и Полицейским управлением страны разработана, реализуется 5-летняя программа по обеспечению экономической безопасности ДТС. Данная программа предусматривает меры и на общегосударственном, и в рамках региональных, местных уровней. Финансирование программы проводится из средств бюджета. Также каждый год программы-рекомендации уточняются Центральным советом, докладываются правительству, собственные программы по отдельным направлениям обеспечения экономической безопасности ДТС готовят различные профильные министерства, ведомства страны. Наконец, программы по обеспечению экономической безопасности ДТС готовятся и префектурами. Финансирование здесь ведется за счет бюджетных средств государства, но в рамках отдельных локальных мероприятий задействуются и бюджеты префектур.

Таблица 2.1.1 - Основные характерные мероприятия в рамках зарубежного опыта по обеспечению экономической безопасности ДТС

Группа стран	Реализуемые мероприятия	Преимущества мероприятий	Недостатки мероприятий
<p>страны Северной Америки (США, Канада)</p>	<p>-понижение уровня рисков в движении транспортных средств; -формирование безопасной среды движения транспортных средств;</p>	<p>-стимулируется переход к транспортным средствам с высоким уровнем безопасности; -реализуется научный подход к рациональному анализу и планированию мер по обеспечению экономической безопасности; -внедряются процедуры аудита экономической безопасности при проектировании, строительстве объектов ДТС; -проводится реконструкция опасных участков дорожно-</p>	<p>-сложности в реализации экономико-математических моделей прогнозирования ДТП из-за меняющейся внешней окружающей среды; -повышение уровня персональной ответственности за действия по отстаиванию мер в сфере обеспечения экономической безопасности, высокий уровень демотивации работников</p>

Группа стран	Реализуемые мероприятия	Преимущества мероприятий	Недостатки мероприятий
		транспортной сети страны;	специализированных служб;
страны ЕС (Франция, Германия, Швеция, Нидерланды)	-стимулирование перехода к безопасным и совершенным транспортным средствам; -создание системы мер по обеспечению соблюдения правил рационального экономического поведения участников ДТС;	-ориентация на совершенствование конструкции всех используемых транспортных средств; -стимулирование эксплуатации транспортных средств с интеллектуальными системами обеспечения экономической безопасности; -улучшение нормативно-правовой базы обеспечения экономической безопасности ДТС; -пропаганда рационального экономического поведения участников ДТС в СМИ;	-часто имеют место случаи недостаточной проработки встраивания и согласования мер обеспечения экономической безопасности ДТС в национальные стратегии обеспечения безопасности дорожно-транспортного движения; -не обеспечивается социальное и экономическое равенство для всех участников ДТС;
страны Азии (Япония, Южная Корея, Австралия)	-улучшение системы по оказанию помощи, в том числе и медицинской помощи, участникам ДТП и всем участникам ДТС.	-разработаны и реализуются программы по передаче знаний, передового опыта проектирования транспортных потоков, действий участников ДТС; -совершенствуются программы по экономической и социальной реабилитации всех участников ДТП.	-меры, которые предпринимаются на общенациональном, региональном и местном и уровнях часто не согласованы и не помогают в обеспечении эффективной и быстрой реакции на состояние и перспективы развития ДТС страны.

Далее в таблице 2.1.1. по всем рассмотренным странам приводятся основные характерные мероприятия по обеспечению экономической безопасности ДТС, с указанием преимуществ и недостатков данных мероприятий.

Перейдем далее к рассмотрению отечественного опыта обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисах России.

Отечественный опыт обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисах России.

Санкт-Петербург. Число ДТП в Санкт-Петербурге за январь-май 2019 года несколько понизилось (-2,3%) – 2278 ДТП. Особо следует отметить, что на 0,4% (почти 850) увеличилось число ДТП, чьими сопутствующими условиями для наступления было неудовлетворительное состояние улиц, дорог мегаполиса, то есть объектов его ДТС. Происшествия привели к гибели 50 жителей мегаполиса (+16,3%), ранению 1028 жителей мегаполиса (+2,3). Самыми опасными с точки зрения обеспечения экономической безопасности ДТС Санкт-Петербурга по критерию понесенного экономического ущерба и роста числа погибших в ДТП, связанных с неудовлетворительным состоянием улиц, дорог стали Выборгский (5(+66,7%)), Кировский (4(+4)), Адмиралтейский (3(+2)), Невский (8(+60%)), Пушкинский (8(+60%)) районы мегаполиса⁵⁷.

В связи с этим в Санкт-Петербурге большое внимание уделяется вопросам повышения уровня эффективности обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполиса. В частности, принята и реализуется Государственная программа мегаполиса по обеспечению законности, правопорядка, безопасности до 2020 года (утверждена Правительством Санкт-Петербурга 17 июня 2014, постановление № 489. Данная государственная программа включает подпрограмму № 2 по разработке и реализации комплексных мер по обеспечению экономической безопасности ДТС Санкт-Петербурга. Объем финансирования, который предусмотрен в рамках госпрограммы/ подпрограммы на 2020 год - 307,505 миллиона рублей.

Также в рамках обеспечения экономической безопасности ДТС Санкт-Петербурга разработаны и реализуются следующие государственные программы мегаполиса, а именно программы:

-по развитию ДТС Санкт-Петербурга до 2020 года, особенно

⁵⁷ Сайт Администрации Санкт-Петербурга. http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr_infr_kom/statistic/. Дата обращения – 24.01.2021г.

интересна здесь подпрограмма 2, связанная с осуществлением работ в сфере улучшения содержания автомобильных дорог, имеющих статус общего пользования для мегаполиса до 2020 года (утверждена Правительством Санкт-Петербурга 30 июня 2014 года, постановление № 552);

-по комплексному развитию систем энергетики, энергосбережения, коммунальной инфраструктуры мегаполиса до 2020 года (утверждена Правительством Санкт-Петербурга 17 июня 2014 года (постановление № 486);

-по развитию системы здравоохранения Санкт-Петербурга до 2020 года (утверждена Правительством Санкт-Петербурга 30 июня 2014 года, постановление № 553).

К числу основных реализуемых мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС Санкт-Петербурга в рамках указанных выше государственных программ мегаполиса следует отнести мероприятия⁵⁸:

-ресурсное обеспечение работ по созданию в мегаполисе автомобильной дороги под названием «Скоростной западный диаметр», включая и формирование ГЧП для создания данной дороги;

-обеспечение водоотведения сточных поверхностных вод с большинства автомобильных дорог мегаполиса;

-проведение широкого спектра работ по ремонту дорожных искусственных сооружений в мегаполисе;

-обеспечение экономической безопасности объектов ДТС мегаполиса (тоннелей, мостов, прочих дорожных искусственных сооружений) с точки зрения проведения оценки уровня уязвимости объектов ДТС и разработки системы планов обеспечения экономической безопасности объектов ДТС.

⁵⁸ Сайт Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. <https://docviewer.yandex.ru/view/538047543>. Дата обращения – 24.01.2021г.

Новосибирск. В период 2019 года удалось добиться понижения уровня аварийности в мегаполисе на 12,5% (1762 ДТП – 2017 год, 1541 ДТП – 2018 год). Снижение в 2019 году по количеству пострадавших в ДТП - 11,3% к уровню 2018 года, по количеству погибших жителей мегаполиса снижение - 6,3 % к уровню 2018 года⁵⁹. Главными причинами аварийности, а также факторами, которые ухудшают условия обеспечения экономической безопасности в городе Новосибирск выступают несоблюдение скоростных режимов, отсутствие, плохая видимость дорожной разметки, многочисленные дефекты покрытия, отсутствие требуемых дорожных знаков применительно к местам движения транспортных средств, отсутствие необходимых пешеходных ограждений. Фактически, также, как и в Санкт-Петербурге, можно говорить о значительном числе ДТП, которые происходят из-за недостаточного состояния объектов инфраструктуры ДТС мегаполиса. В 2018-2019 гг. число аварийно-опасных участков, проблемных объектов ДТС (мест, где повышена концентрация ДТП) на основных транспортных магистралях Новосибирска составило почти 76 мест. Все это приводит к повышенному вниманию в мегаполисе к проблемам и возможностям повышения эффективности обеспечения экономической безопасности ДТС Новосибирска.

Новосибирск в данной связи стал участником федерального проекта по комплексному развитию инфраструктуры объектов ДТС «Безопасные качественные дороги». В частности, в период до 2025 года половина объектов инфраструктуры ДТС Новосибирска должна соответствовать установленному нормативному состоянию, в период до 2025 года таких объектов инфраструктуры ДТС должно стать порядка 85%. Понижение количества мест концентрации различных ДТП на основных транспортных

⁵⁹ Сайт Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса города Новосибирск. <http://novo-sibirsk.ru/dep/transport/news/75230/>. Дата обращения – 24.01.2021 г.

магистралях Новосибирска должно быть понижено в период до 2025 года до половины, в период до 2025 года число аварийно-опасных участков в рамках ДТС Новосибирска должно понизиться до 10% к уровню 2017 года.

Суммарное финансирование мероприятий данной Программы по повышению уровня эффективности обеспечения экономической безопасности Новосибирска в период 2017-2025 годов предусмотрено порядка 9 миллиардов рублей. В частности, предполагается реализация следующих мероприятий программы⁶⁰:

-мероприятия, связанные с обеспечением высокого уровня безопасности движения транспортных средств в рамках дорожной сети мегаполиса, в частности, мероприятия по формированию законопослушного поведения участников ДТС на дорогах Новосибирска;

-мероприятия, связанные с приведением дорожной сети Новосибирска в нормативное (требуемое) транспортно-эксплуатационное состояние, в частности, применение эффективных инновационных технологий, материалов в рамках проведения работ по улучшению эксплуатационных характеристик объектов ДТС мегаполиса;

-мероприятия, связанные с устранением перегрузок объектов ДТС Новосибирска, в частности, проведение реконструкций существующих в мегаполисе автомобильных дорог и основных транспортных магистралей по критерию повышения уровня мобильности перевозок пассажиров и грузов;

-мероприятия, связанные с формированием комплекса механизмов по общественному контролю над ходом выполнения работ по повышению уровня экономической безопасности ДТС Новосибирска, в частности, опубликование планов, графиков ремонта объектов ДТС, гарантийных обязательств муниципальных властей по ремонту объектов ДТС.

Следует отметить, что в большинстве российских мегаполисов, таких

⁶⁰ Сайт Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса города Новосибирск. <http://novo-sibirsk.ru/upload/iblock/8b7/bkd-programma-novosibirskoy-aglomeratsii-31.01.2019.pdf>/. Дата обращения – 24.01.2021 г.

как, Екатеринбург, Нижний Новгород, Казань, Самара, Челябинск, Омск, Ростов-на-Дону происходит снижение количества ДТП и понижается уровень смертности и экономических ущербов от ДТП. При этом значительна часть ДТП происходит из-за неудовлетворительного состояния объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов. В силу этого большинство программ мегаполисов направлено на повышение уровня эффективности обеспечения экономической безопасности ДТС именно посредством улучшения состояния и создания новых объектов инфраструктуры ДТС городов. Во всех городах реализуется программно-целевой подход к решению проблемы, правда, в не всех мегаполисах уделяется необходимой внимание вопросам профилактики, пропаганды вопросов обеспечения экономической безопасности ДТС, особенно в части популяризации вопросов по усилению рациональной экономической и образовательной компонент обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполисов России.

Фактически, на основе оценки зарубежного опыта, а также раскрытого содержания мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС российских мегаполисов можно сделать ряд следующих выводов:

-многие страны с высоким уровнем экономической безопасности ДТС отказались от разработки и реализации разрозненных мероприятий, позволяющих регулировать и решать вопросы обеспечения экономической безопасности ДТС и провели целенаправленную систематизацию мер, используемых методов и инструментов в данной сфере. В мегаполисах России соответствующие программы и мероприятий программ напротив, не в полной мере систематизированы, разработка данных программ слабо координируется на федеральном уровне. В существующих программах по обеспечению экономической безопасности ДТС имеется много противоречий, правовых пробелов, обусловленных спецификой деятельности органов управления мегаполисами России. При этом в

отдельных мегаполисах России вопросы обеспечения экономической безопасности ДТС регулируются множеством комитетов и департаментов администрации мегаполиса, что затрудняет процессы разработки, согласования и реализации соответствующих программ;

-сфера обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисах России определяется множеством программ, чьи мероприятия по своему нормативно-правовому характеру относящимися к различным отраслям права, или различным отраслям законодательства РФ, которые не только отличны подходами, используемыми методами и инструментами регулирования общественных, социально-экономических отношений, но, в большинстве своем, и оперируют различной терминологией при разработке, согласовании, реализации мероприятий по улучшению инфраструктуры объектов ДТС мегаполисов;

-программы, принятые в мегаполисах России содержат значительное число сложных терминов, юридических конструкций, которые используются в ведомственных, законодательных, подзаконных актах, которые регулируют сферу обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполисов. Обеспечение четкости, простоты понимания мероприятий программ по обеспечению экономической безопасности программ ДТС является единой задачей для администраций мегаполисов, но применительно к области улучшения инфраструктуры объектов ДТС такие задачи весьма актуальны. Программы, методы, инструменты и механизм, регулирующие отношения, возникающие при обеспечении экономической безопасности ДТС мегаполисов, предназначены для пользования ими и понимания не ограниченным числом сотрудников комитетов и управлений администраций мегаполисов России, причем часто эти сотрудники не всегда имеют соответствующее экономическое и юридическое образование;

-действующие программы по обеспечению экономической безопасности

ДТС мегаполисов России часто не отвечает современным социально-экономическим отношениям, особенно с позиций понимания зарубежной практики выстраивания данных отношений, не соответствует современным принципам по разделению полномочий, предметов ведения вопросами развития ДТС в мегаполисах между федеральными органами власти России и органами власти мегаполисов, между органами исполнительной власти федерального уровня и органами самоуправления на местных уровнях;

-во большинстве случаев права, свободы участников ДТС, прочих лиц, которые причастны к организации, функционированию объектов ДТС, в том числе по вопросам обеспечения экономической безопасности ДТС, ограничиваются разного рода отраслевыми и подзаконными документами, постановлениями, распоряжениями, программы, которые регулируют социально-экономические отношения в указанной сфере. Фактически, нарушается статья 55 Конституции России, часть 3, смысл которой состоит в том, что все предоставленные права, свободы участников ДТС могут ограничиваться только законом федерального уровня и только в пределах, в каких это требуется сделать для реализации целей по защите здоровья, законных интересов, прав участников ДТС. Сегодня в большинстве программ и реализуемых мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС законные интересы и права участников ДТС в отдельных мегаполисах России, удаленных от федерального центра часто игнорируются и не учитываются при выборе направлений улучшения инфраструктуры объектов ДТС.

Перейдем далее к рассмотрению основных методов и механизма обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

2.2. Методы и механизм обеспечения экономической безопасности мегаполиса и его административно–территориального образования

В аспекте представленного зарубежного и отечественного опыта дадим далее классификацию и опишем ключевые методы обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе по уровням управления социально-экономическими системами. При этом в рамках каждого конкретного уровня управления методы будут подразделяться на нормативно-правовые, технико-технологические, экономические, социальные и образовательные методы обеспечения экономической безопасности в мегаполисе⁶¹.

Методы обеспечения экономической безопасности ДТС на макроуровне страны (федеральные органы исполнительной власти).

Нормативно-правовые методы:

-метод консультативно-правовой поддержки интересов и планов развития участников ДТС мегаполисов;

-метод выстраивания отвечающей интересам участников ДТС мегаполисов международно-правовой системы социально-экономических взаимоотношений, недопущения фрагментации, ослабления, избирательного применения отдельных норм и законов в отношении участников ДТС⁶².

Технико-технологические методы:

-метод обеспечения конкурентоспособности, модернизации объектов

⁶¹Мартынюк В.Н., Лочан С.А., Петросян Д.С. Экономические методы обеспечения дорожно-транспортной безопасности в мегаполисе // Наука и образование: инновации и развитие Материалы IV Международной научно-практической конференции. (Уфа, 29-30 апреля 2017) г. Уфа: АНО «Исследовательский центр информационно-правовых технологий», 2017. С. 120-122; Мартынюк В.Н. Методы и механизм обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе // Современные проблемы экономики и менеджмента. Вып. 14. Часть 1. Сб. науч. тр. – М.: АНО «Инноватика», 2016.

⁶²Вишняков, Я. Д. Национальная идеология и эколого-ориентированное технологическое развитие России в XXI веке / Я. Д. Вишняков, С. П. Киселева // Экология и промышленность России. ЭЖиП. - 2016. - Т. 20, N 4. - С. 53-56

инфраструктуры ДТС мегаполисов;

-метод организации взаимовыгодного сотрудничества со странами с высоким уровнем безопасности по вопросам развития ДТС мегаполисов.

Экономические методы:

-метод мониторинга и прогнозирования факторов, которые определяют угрозы для обеспечения экономической безопасности ДТС. Здесь следует учитывать, что мониторинг как информационно-аналитическая оперативная система наблюдений в отношении динамики показателей экономической безопасности ДТС обладает большим значением для современного состояния ДТС мегаполисов России с точки зрения наличия и необходимости отслеживания значительных межотраслевых диспропорций, острого недостатка ресурсов для улучшения инфраструктуры объектов ДТС (преимущественно финансовых ресурсов)⁶³;

-метод поддержания на высоком уровне стратегических, мобилизационных ресурсов участников ДТС с учетом принятых стратегических планов развития мегаполисов. Базисом поддержания на высоком уровне стратегических, мобилизационных ресурсов участников ДТС выступает распределение ресурсов государства по отдельным важным составляющим стратегии обеспечения экономической безопасности ДТС страны. Важным условием для эффективного применения ресурсов в ДТС и, как результат, эффективной реализации стратегии государства по развитию ДТС мегаполисов выступает правильное распределение ресурсов во времени. Поскольку внешняя среда достаточно динамична сегодня, возможности, в отношении которых ориентировано развитие ДТС мегаполисов, не постоянны, то отсутствие требуемых ресурсов для конкретных моментов социально-экономического

⁶³Основы экономической безопасности: Государство, регион, предприятие, личность/ Е.А. Олейников [и др.]; под. ред. Е.А. Олейников. - М.: Интел-Синтез, 2007. С. 13

развития мегаполисов способно привести к краху мероприятий по реализации стратегии, программы развития ДТС мегаполисов, даже при условии хорошей разработки стратегии и программы. Отсюда, на макроуровне при обеспечении экономической безопасности ДТС страны важно организовать эффективное распределение ресурсов, в рамках которого всегда имелись бы требуемые ресурсы для нужд участников ДТС мегаполиса⁶⁴;

-метод государственно-частного партнерства при создании новых и повышении эффективности действующих объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов.

Социальные методы:

-метод поддержания стабильного и высокого уровня социально-экономических нормативов качества жизни населения мегаполиса;

-метод обеспечения высокой социальной защищенности работников объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов.

Образовательные методы:

-метод разработки системы профессиональных стандартов подготовки специалистов в сфере обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполисов;

-метод регулирования уровня дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения участников ДТС.

Методы обеспечения экономической безопасности ДТС на мезоуровне мегаполиса, его административно-территориальных образований.

Нормативно-правовые методы:

-метод совершенствования нормативно-правового регулирования, развития рынков инновационной высокотехнологичной продукции для нужд функционирования объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов;

⁶⁴Кийко, М. Ю. Управление мобилизационными ресурсами в рыночных условиях: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 20.01.07 / М. Ю. Кийко. - М., 2004.с.19

-метод ведения эффективной борьбы с сектором «теневой» экономики в структуре объектов инфраструктуры ДТС для обеспечения устойчивого экономического развития мегаполиса в целом;

Технико-технологические методы:

-метод создания межрегиональных инфраструктурных производственных кластеров для нужд модернизации объектов ДТС мегаполисов;

-метод расширения использования инновационного и производственно-технологического потенциалов объектов инфраструктуры ДТС для повышения уровня мобильности перевозок пассажиров и грузов в мегаполисах.

Экономические методы:

-метод стресс-тестирования участников ДТС мегаполисов⁶⁵. Стресс-тестирование участников ДТС мегаполисов России – это оценка уровня чувствительности данных участников к различным стрессовым ситуациям, которая проводится на уровне мегаполисов с различной степенью агрегации для установления возможных структурных уязвимостей и интегральной приверженности к рискам ДТС мегаполиса;

-метод формирования системы транспортно-логистических комплексов в мегаполисах, разработки, внедрения энергоэффективных и безопасных транспортных средств для нужд участников мегаполиса;

-метод повышения уровня производительности труда, энерго и ресурсоэффективности процессов функционирования объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов⁶⁶.

⁶⁵Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности на микро- и макроуровнях: коллектив. монография / А. А. Аборнева [и др.]; под общ. ред. Н. В. Боковой; Рос. экон. ун-т им. Г. В. Плеханова, Воронеж. фил. Каф. экономики и эконом. безопасности. - Воронеж: Науч. кн., 2015. С.62

⁶⁶Мишулин, Г. М. Инновационный фактор обеспечения экономической безопасности: [монография] / Г. М. Мишулин, Д. С. Таранухин; Куб. гос. технол. ун-т. - М.: Современ. экономика и право; Краснодар: КубГТУ, 2016. С.77

Социальные методы:

-метод регулирования уровня достаточности и своевременности обеспечения трудовыми ресурсами объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов;

-метод выравнивания уровня доходов работников различных объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов;

Образовательные методы:

-метод интеграции образования, науки, производственной деятельности в мегаполисе для реализации целей по повышению компетентностного и квалификационного уровня участников ДТС (создание муниципального научно-исследовательского университета мегаполиса для нужд развития ДТС);

-метод повышения уровня доступности, качества образовательных услуг, усиление профилактической содержательной направленности программ подготовки, развитие системы центров муниципальных центров, повышение эффективности системы высшего и среднего профессионального образования в мегаполисе для нужд развития ДТС.

Методы обеспечения экономической безопасности ДТС на микроуровне предприятий и организаций, занятых в ДТС и ее инфраструктуре.

Нормативно-правовые методы:

-метод разработки мер защиты от незаконных вмешательств в деятельность участников ДТС государственных и общественных институтов и организаций;

-метод подтверждения и гарантирования прав собственности, регулирования системы договорных отношений, выстраиваемых участниками ДТС со своими контрагентами.

Технико-технологические методы:

-метод эффективного и комплексного использования всех имеющихся

средств для защиты элементов производственной и хозяйственной системы объекта инфраструктуры ДТС мегаполиса;

-метод модернизации материально-технической базы, обеспечивающей организацию безопасных процессов по перевозке пассажиров и грузов в мегаполисе.

Экономические методы:

-метод стратегического планирования, прогнозирования деятельности объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов;

-метод разработки сценариев, выбора качественных ориентиров развития участников ДТС мегаполисов;

-бюджетирования мероприятий по обеспечению экономической безопасности участников ДТС мегаполисов. Бюджетирование мероприятий по обеспечению экономической безопасности участников ДТС мегаполисов актуализирует проблемы эффективности движения потоков ресурсов, оперативного и своевременного учета потоков информации, построения комплексной системы по обеспечению участников ДТС различными видами ресурсов. С указанных позиций бюджетирование следует рассматривать во взаимосвязи и во взаимозависимости со стратегией обеспечения экономической безопасности участника ДТС, а в ряде случаев бюджетирование следует выделять как инструмент по поддержке текущей и перспективной деятельности по модернизации и повышению конкурентоспособности ДТС⁶⁷.

Социальные методы:

-метод повышения эффективности реализации мероприятий кадровой политики в части обеспечения требуемой вовлеченности работников в деятельность объектов инфраструктуры ДТС;

-метод обеспечения коммерческой тайны и формирования

⁶⁷Хапенков В.Н., Лочан С.А., Федюнин Д.В. Бюджетное планирование в торговой компании. Москва, РЭА им. Г.В. Плеханова, 2003 г. С. 36

благоприятной информационной среды деятельности работников объектов инфраструктуры ДТС.

Образовательные методы:

-метод целенаправленной ориентации работников объектов инфраструктуры ДТС на свою профессиональную переподготовку и повышение квалификации по вопросам обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисах;

-игровой метод разрешения конфликтов по вопросам преодоления последствий дорожно-транспортных происшествий и нерационального поведения участников ДТС в мегаполисах⁶⁸.

Методы обеспечения экономической безопасности ДТС на наноуровне физических лиц – населения мегаполиса.

Нормативно-правовые методы:

-метод нормативно-правового регулирования качества услуг по перевозке пассажиров и грузов в мегаполисах;

-метод мониторинга и локализации, устранения мест повышенной концентрации ДТП в мегаполисах посредством организации рационального движения населения мегаполисов (пешеходов)⁶⁹.

Технико-технологические методы:

-метод усиления экологической составляющей в безопасной деятельности объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов, при эксплуатации различных транспортных средств населением;

-метод усиления инфокоммуникационной составляющей в информировании населения по вопросам организации деятельности объектов инфраструктуры ДТС и организации дорожно-транспортного

⁶⁸Корезин, А. С. Корпоративные механизмы обеспечения экономической безопасности предприятия. А.С. Корезин. - СПб: ПаркКом, 2008 (СПб.). с.74

⁶⁹Технологии обеспечения безопасности (информационной, экологической, экономической: учеб.-метод. комплекс / Л. А. Михайлов [и др.]. - СПб.: Изд-во РГПУ им. А. И. Герцена, 2007 (СПб.). с.46

движения.

Экономические методы:

-метод соблюдения баланса экономических интересов жителей, общества, руководителей мегаполиса и государства по вопросам функционирования ДТС и безопасности дорожного-транспортного движения в мегаполисах;

-метод обеспечения экономической ответственности жителей мегаполиса за нарушение правил безопасного дорожного-транспортного движения и за нанесение ущерба объекту инфраструктуры ДТС мегаполисов;

-метод своевременной и непрерывной страховой, финансовой, имущественной поддержки населения мегаполиса, пострадавшего в результате наступления ДТП по причинам неудовлетворительного состояния объектов инфраструктуры ДТС мегаполиса.

Социальные методы:

-метод разработки и реализации пропагандистских мероприятий в СМИ (реклама и PR) по рациональному поведению участников ДТС;

-метод общественного обсуждения в мегаполисах вопросов эффективного функционирования объектов инфраструктуры ДТС и безопасности дорожного-транспортного движения⁷⁰.

Образовательные методы:

-метод повышения грамотности детей и подростков, проживающих или гостящих в мегаполисах, по вопросам безопасного дорожного-транспортного движения и рационального поведения на транспорте;

-метод повышения уровня профессиональной бдительности работников объектов инфраструктуры ДТС для сокращения уровня травматизма от различных ДТП в мегаполисе.

⁷⁰Котельникова, М. А. Трансформация модели экономической безопасности личности в современных условиях: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.01 / М. А. Котельникова. - Тамбов, 2015. С.14

Представим далее итоговую таблицу по основным методам обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе (таблица 2.2.1.).

Таблица 2.2.1 - Классификация методов обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе по уровням государственного управления

	Макроуровень	Мезоуровень	Микроуровень	Наноуровень
Нормативно-правовые методы	-метод консультативно-правовой поддержки интересов и планов развития участников ДТС	-метод совершенствования нормативно-правового регулирования, развития рынков инновационной высокотехнологичной продукции для нужд функционирования объектов инфраструктуры ДТС;	-метод разработки мер защиты от незаконных вмешательств в деятельность участников ДТС государственных и общественных институтов организаций;	-метод нормативно-правового регулирования качества услуг по перевозке пассажиров и грузов в мегаполисах;
	метод выстраивания отвечающей интересам участников ДТС мегаполисов международно-правовой системы социально-экономических взаимоотношений, недопущения фрагментации, ослабления, избирательного применения отдельных норм и законов в отношении участников ДТС	-метод ведения эффективной борьбы с сектором «теневой» экономики в структуре объектов инфраструктуры ДТС;	-метод подтверждения и гарантирования прав собственности, регулирования системы договорных отношений, выстраиваемых участниками ДТС со своими контрагентами;	-метод мониторинга и локализации, устранения мест повышенной концентрации ДТП в мегаполисах посредством организации рационального движения населения мегаполисов (пешеходов);
Технико-технологические методы	-метод обеспечения конкурентоспособности, модернизации объектов инфраструктуры ДТС;	-метод создания межрегиональных инфраструктурных производственных кластеров для нужд модернизации объектов ДТС мегаполисов	-метод эффективного и комплексного использования всех имеющихся средств для защиты элементов производственной	-метод усиления экологической составляющей в безопасной деятельности объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов,

	Макроуровень	Мезоуровень	Микроуровень	Наноуровень
			и хозяйственной системы объекта инфраструктуры ДТС мегаполиса;	при эксплуатации различных транспортных средств населением;
	-метод организации взаимовыгодного сотрудничества со странами с высоким уровнем безопасности по вопросам развития ДТС;	-метод расширения использования инновационного и производственно-технологического потенциалов объектов инфраструктуры ДТС;	-метод модернизации материально-технической базы, обеспечивающей организацию безопасных процессов перевозки пассажиров грузов мегаполисе;	-метод усиления инфокоммуникационной составляющей в информировании населения по вопросам организации деятельности объектов инфраструктуры ДТС и организации дорожно-транспортного движения в мегаполисе.
Экономические методы	-метод мониторинга и прогнозирования факторов, которые определяют угрозы для обеспечения экономической безопасности ДТС;	-метод стресс-тестирования участников мегаполисов;	-метод стратегического планирования, прогнозирования деятельности объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов;	-метод соблюдения баланса экономических интересов жителей, общества, руководителей мегаполиса и государства по вопросам функционирования ДТС и безопасности дорожно-транспортного движения в мегаполисах;
	-метод поддержания на высоком уровне стратегических, мобилизационных ресурсов участников ДТС	-метод формирования системы транспортно-логистических комплексов в мегаполисах, разработки, внедрения энергоэффективных и безопасных транспортных средств;	-метод разработки сценариев, выбора качественных ориентиров развития участников ДТС мегаполисов;	-метод обеспечения экономической ответственности жителей мегаполиса за нарушение правил безопасного дорожно-

	Макроуровень	Мезоуровень	Микроуровень	Наноуровень
				транспортного движения и за нанесение ущерба объекту инфраструктуры ДТС мегаполисов;
	-метод государственно-частного партнерства;	-метод повышения уровня производительности труда, энерго и ресурсоэффективности процессов функционирования объектов инфраструктуры ДТС;	-бюджетирования мероприятий по обеспечению экономической безопасности участников ДТС мегаполисов;	-метод своевременной и непрерывной страховой, финансовой, имущественной поддержки населения мегаполиса, пострадавшего в результате наступления ДТП по причинам неудовлетворительного состояния объектов инфраструктуры ДТС мегаполиса
Социальные методы	-метод поддержания стабильного и высокого уровня социально-экономических нормативов качества жизни населения мегаполиса	-метод регулирования уровня достаточности и своевременности обеспечения трудовыми ресурсами объектов инфраструктуры ДТС;	-метод повышения эффективности реализации мероприятий кадровой политики в части обеспечения требуемой вовлеченности работников в деятельность объектов инфраструктуры ДТС	-метод разработки и реализации пропагандистских мероприятий (реклама и PR) по рациональному поведению участников ДТС в СМИ;
	-метод обеспечения высокой социальной защищенности работников объектов инфраструктуры ДТС;	-метод выравнивания уровня доходов работников различных объектов инфраструктуры ДТС;	-метод обеспечения коммерческой тайны и формирования благоприятной информационной среды деятельности работников объектов инфраструктуры ДТС;	-метод общественного обсуждения в мегаполисах вопросов эффективного функционирования объектов инфраструктуры ДТС и безопасности

	Макроуровень	Мезоуровень	Микроуровень	Наноуровень
				дорожно-транспортного движения;
Образовательные методы	-метод разработки системы профессиональных стандартов подготовки специалистов в сфере обеспечения экономической безопасности ДТС;	-метод интеграции образования, науки, производственной деятельности в мегаполисе для реализации целей по повышению компетентностного и квалификационного уровня участников ДТС;	метод целенаправленной ориентации работников объектов инфраструктуры ДТС на свою профессиональную переподготовку и повышение квалификации по вопросам обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисах;	-метод повышения грамотности детей и подростков, проживающих или гостящих в мегаполисах, по вопросам безопасного дорожно-транспортного движения и рационального поведения на транспорте;
	-метод регулирования уровня дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения участников ДТС.	-метод повышения уровня доступности, качества образовательных услуг, усиление профилактической содержательной направленности программ подготовки, развитие системы центров муниципальных центров, повышение эффективности системы высшего и среднего профессионального образования в мегаполисе для нужд развития ДТС.	игровой метод разрешения конфликтов по вопросам преодоления последствий дорожно-транспортных происшествий и нерационального поведения участников ДТС в мегаполисах.	-метод повышения уровня профессиональной бдительности работников объектов инфраструктуры ДТС для сокращения уровня травматизма от различных ДТП в мегаполисе.

Примечание: составлена автором

Перейдем к рассмотрению структуры и основных составляющих механизма обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе, включающего описание функций и взаимодействий по обеспечению экономической безопасности ДТС организаций и физических лиц по всем уровням управления, а также включающего все указанные выше в

параграфе методы (рис. 2.2.1.).

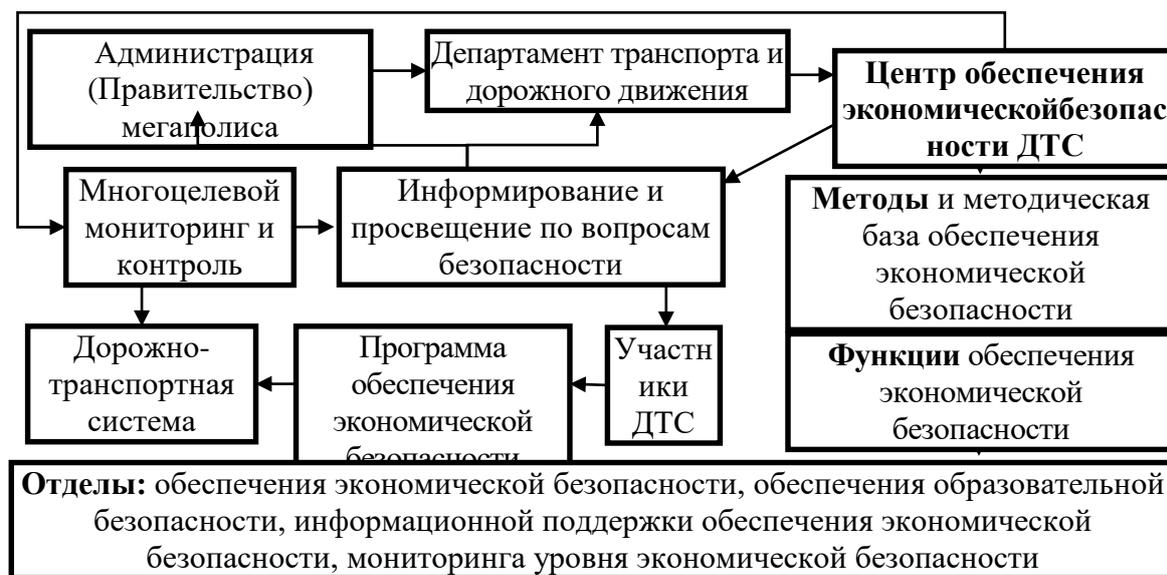


Рисунок 2.2.1 - Механизм обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе (составлено автором)

В структуру данного механизма по обеспечению экономической безопасности ДТС входят органы власти мегаполиса, методы, меры по обеспечению ЭБ ДТС, организации, граждане, которые участвуют в обеспечении экономической безопасности, нормативно-правовые акты, которые регламентируют отношения в указанной сфере, специальные институты, созданные для мониторинга и контроля ситуации в области обеспечения безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения в мегаполисе. В рамках реализации разработанной стратегии развития в мегаполисе при одновременном учете специфики, перспектив социального и экономического развития мегаполиса важно на уровне Правительства мегаполиса сформировать адекватные и эффективные модели обеспечения экономической безопасности ДТС. Указанная функция реализуется именно Правительством мегаполиса путем организации деятельности Департамента транспорта и дорожного движения, путем соответствующего информирования и просвещения участников ДТС по вопросам обеспечения экономической безопасности. Такие модели — это, фактически, совокупность форм, методов по организации системы отношений в области

экономической безопасности ДТС, которые применяются для создания требуемых условий социального и экономического развития, защиты интересов государства, общества, личности, защиты прав собственности на объекты ДТС и транспортные средства в мегаполисе⁷¹. По форме следует выделять директивный, а также регулирующий характер реализации моделей по обеспечению экономической безопасности ДТС. Директивная модель связана с отношениями, где непосредственно участвует Правительство мегаполиса (сюда можно отнести налоговые и кредитные инструменты, меры по лицензированию перевозок пассажиров и грузов, бюджетные процессы, расследование различных экономических преступлений на объектах инфраструктуры ДТС в мегаполисе.). Регулирующая модель определяет ключевые направления функционирования и развития отношений, которые прямым образом не являются компетенцией деятельности Правительства мегаполиса (например, создание в структуре Департамента транспорта специализированного Центра обеспечения безопасности ДТС). Именно регулирующая модель обеспечения экономической безопасности ДТС будет нами далее рассматриваться в третьей главе исследования.

Фактически, главным звеном механизма обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе в рамках регулирующей модели, образующем управляющую подсистему механизма, будет Центр обеспечения безопасности ДТС (рис. 2.2.2.). Главными функциями Центра обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе являются функция резервирования ресурсов, функция регулирования отношений в ДТС, функция компенсации угроз безопасности ДТС, функция обеспечения защиты участников ДТС.

Если позитивный уровень экономической безопасности ДТС

⁷¹Меркулова Е. Ю. Формирование индивидуальной финансовой нормативной модели управления экономической надежностью производственных систем // Социально-экономические явления и процессы. Тамбов, 2011. № 12.

превышен — это значит, что должна Центром обеспечения безопасности ДТС начитать реализовываться функция резервирования ресурсов, для управляющих систем данный факт означает важность корректировки всех установленных норм, а также возможностей реализации проектов по развитию ДТС, поскольку для этого образовались в мегаполисе избыточные неиспользуемые резервы ресурсов.



Рисунок 2.2.2 - Организационная структура подразделений Центра обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе (составлено автором)

В свою очередь, если в рамках внешних или внутренних воздействий на ДТС начинает реализовываться функция обеспечения защиты участников ДТС, в рамках которой Центр «отбрасывает» возмущения, не превышающие пороговые значения, считающиеся несущественными для ДТС, данный факт значит, что фактическое достигнутое состояние

участников ДТС находится в рамках нормального уровня экономической безопасности. Реализация функции защиты не требует обычно значительных ресурсов, но также ориентирована на экономию ресурсов ДТС.

Когда пороговые значения возмущений превышены, начинает реализовываться функция регулирования отношений в ДТС, которая требует в рамках деятельности Центра обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе вовлечения в процессы регулирования дополнительных ресурсов. Функция регулирования отношений в ДТС будет действенной, пока не будет превышен допустимый предел по наращиванию или снижению интенсивности всех существующих функциональных связей между участниками ДТС. В указанном случае можно говорить о недостаточном уровне экономической безопасности ДТС, что для управляющих подсистем означает важность проведения совершенствования участников ДТС посредством реформирования их работы, привлечения дополнительных ресурсов для возвращения ДТС в нормальное (устойчивое) состояние функционирования⁷².

Функция компенсации угроз безопасности ДТС в рамках деятельности Центра обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе реализуется тогда, когда существующая структура ДТС справляется с внутренними и внешними возмущениями, возникает потребность в изменении структуры ДТС посредством внутренних, внешних ресурсов, а также нестандартных решений по регулированию отношений между участниками ДТС. Эти решения будут проявлением предприимчивости, использованной в качестве ресурса для преобразования, трансформации недостаточно безопасной деятельности участников ДТС в более безопасную и надежную. Это может быть, например, связано с реорганизацией деятельности объектов инфраструктуры ДТС в

⁷²Юрьев В. М., Карпунина Е. К., Якунина И. Н. Россия в системе координат постиндустриального развития // Социально-экономические явления и процессы. Тамбов, 2011. № 12

мегаполисе. Ситуационное управление в данном случае возможно для возвращения финансово-хозяйственной деятельности объектов инфраструктуры в мегаполисе в нормальное эффективное состояние. При этом в рамках реализации функции компенсации угроз безопасности ДТС в рамках деятельности Центра обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе возможно применение предприимчивости как важного ресурса для реализации целей по созданию новых рациональных сочетаний ресурсов, которые направлены на удовлетворение всех неудовлетворенных потребностей в перевозках пассажиров и грузов в мегаполисе, породивших проблемы снижения уровня экономической безопасности ДТС.

В рамках указанных функций Центр обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе, действуя в рамках регламентов, утвержденных Правительством мегаполиса, реализует в своей текущей и долгосрочной деятельности методы по многоцелевому управлению, прогнозированию и информированию. В рамках разработанного алгоритма Центр обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе проводит многоцелевой мониторинг, оценку показателей экономической безопасности ДТС и по факту информирует участников ДТС мегаполиса о состоянии ДТС, о прогнозах, сценариях развития ДТС, о рекомендациях в рамках принятия стратегических управленческих решений по развитию ДТС мегаполиса. Собственно, решения, меры, связанные с обеспечением экономической безопасности ДТС реализуют исполнительные, правоохранительные и законодательные органы управления мегаполиса при активном участии общественных организаций и населения мегаполиса. Фактически, базовой задачей Центра является использование системы показателей для отслеживания уровня экономической безопасности, а также повышение дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте всеми доступными для мегаполиса средствами.

Также в рамках организации деятельности Центра обеспечения

безопасности ДТС в мегаполисе необходимо активнее и шире применять меры консультационного и информационного характера применительно к основным участникам ДТС мегаполисе. Например, посредством СМИ в ряде случаев необходимо активизировать и сфокусировать общественное мнение на вопросах безопасности дорожно-транспортного движения в мегаполисе, необходимо стремиться взаимоувязывать цели, средств достижения данных целей посредством применения комплекса хозяйственно-политических инструментов. Качественным видом посредничества здесь будет информационное обеспечение участников ДТС всей необходимой информацией о состоянии и перспективах развития ДТС в мегаполисе, особенно информационной обеспечение потенциальных инвесторов в проекты развития ДТС. Центр обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе должен быть готов к оказанию различных маркетинговых и консультативных услуг для современных и перспективных участников ДТС мегаполиса⁷³.

Следует отметить, что с учетом современных целей и задач развития мегаполисов зарубежных стран мира с высоким уровнем безопасности Центр обеспечения безопасности ДТС должен в перспективе обладать возможностями по реализации функции информационно-аналитического головного звена при противодействии рейдерству в отношении объектов инфраструктуры ДТС, обеспечения информационной безопасности для участников ДТС. Принципиальным условием высокого уровня эффективности функционирования Центра обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе также является способность подразделений Центра совместно с аналитическими службами других управлений и комитетов Правительства мегаполиса своевременно разрабатывать достоверные прогнозы значимых изменений для состояния уровня экономической

⁷³Экономическая безопасность хозяйственных систем / под ред. А. В. Колосова. М., 2010.

безопасности ДТС. В этом случае механизм обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполиса будет нацелен на упреждение всех возможных кризисных и опасных ситуаций, например, в части перевозки детей в мегаполисе.

2.3. Показатели комплексной оценки экономической безопасности мегаполиса и его административно–территориального образования

Проведем анализ существующих показателей безопасности ДТС, в том числе, и показателей экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

Показатели безопасности ДТС для ряда государств мира следует считать функцией от многих переменных, например, таких как, социальное и экономическое развитие государства, которое определяет уровень автомобилизации, качественный состав транспортных средств, динамику объема перевозок, уровень подвижности (мобильности) населения мегаполисов, развитие, состояние объектов инфраструктуры ДТС, множества факторов транспортной и социальной психологии, уровень эффективности действий административных органов, которые отвечают за безопасность ДТС, уровня результативности организации системы по спасению, эвакуации всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и многих прочих условий обеспечения безопасности ДТС⁷⁴.

Как показывает опыт ведущих стран мира с высоким уровнем безопасности ДТС, системный анализ и оценка уровня безопасности ДТС для конкретной страны, качественная оценка данного уровня посредством комплекса абсолютных показателей безопасности ДТС возможны исключительно на базе сравнения данных показателей с аналогичными используемыми показателями в данных странах. Подобная сравнительная оценка позволит в среднесрочной перспективе скорректировать в случае необходимости цели, задачи политики по обеспечению безопасности ДТС, которые сформулированы в национальных целевых программах по повышению уровня безопасности ДТС в аспекте учета опыта реализации данных программ в ведущих странах мира, в которых удалось практически

⁷⁴ЭльвикРунэ, БоргерМюсенАннэ, Ваа Трупе. Справочник по безопасности дорожного движения: Пер. с норвеж. / Под ред. В.В. Сильянова. - М.: МАДИ (ГТУ), 2001. С.236

путем установить эффективные способы по решению проблемы безопасности ДТС.

Как результирующие критерии достигнутого уровня применительно к безопасности ДТС в мегаполисах мира обычно используются следующие группы показателей безопасности ДТС:

-абсолютные показатели (ожидаемые статистически) уровня аварийности в мегаполисе, сюда обычно относят - общее количество ДТП, количество погибших, раненных в ДТС участников ДТС с точки зрения единицы времени (например, год), текущие изменения данных показателей в рамках рассматриваемого периода времени для мегаполиса;

-показатели уровня риска для здоровья населения мегаполиса в ДТС (число пострадавших жителей в ДТП в отношении к количеству населения мегаполиса);

-относительные показатели уровня риска ДТП, риска ранений населения мегаполиса в ДТП, которые определяются с учетом уровня интенсивности движения в мегаполисе, расстояния поездок (длительности перевозок пассажиров и грузов) в мегаполисе, а также уровня плотности ДТП (количество ДТП, которое отнесено к протяженности современной дорожной сети мегаполиса).

Все указанные группы показателей безопасности ДТС обладают известными достоинствами и недостатками, однако в целом данные показатели могут дать общее представление об динамике и состоянии безопасности ДТС на всех уровнях уровня ДТС. Особенно важным выступает сравнение представленных выше показателей с аналогичными рассматриваемыми показателями в ведущих странах мира с высоким уровнем безопасности ДТС не только в рамках сопоставительных, но также и качественных оценок исследуемого уровня безопасности ДТС⁷⁵. К

⁷⁵ Чванов В.В. Сравнительный анализ международных статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях. - М.,2000. - С. 111-120. - (Сб. науч. тр./МАДИ (ГТУ))

первой возможной группе здесь следует относить абсолютные показатели уровня аварийности в мегаполисе. Данные показатели могут быть определены на основе сведений из официального учета уровня ДТП, регулярно выполняемого в странах, имеющих развитую автомобилизацию. В России подобный учет уровня аварийности ведется службами ГИБДД (ГАИ) МВД России, при этом учет регламентирован «Правилами по учету дорожно-транспортных происшествий» (принят в 1985 году). Его результаты, как только сведения об уровне ДТП стали приобретать открытый характер, публикуются ежегодно в статистических сборниках ведомства. Одновременно, отдельными участниками ДТС осуществляется ведомственный учет уровня ДТП (здесь используются «Правила по учету и анализу ДТП на дорогах РФ»). Главной целью данного учета выступает оценка системы дорожных факторов, которые способствуют возникновению ДТП, установление всех опасных участков в ДТС для последующей реализации мероприятий, связанных со снижением уровня аварийности из-за неблагоприятных дорожных условий. Сведения по общим показателям аварийности применительно к странам, имеющим развитую автомобилизацию, содержатся в национальных источниках (сюда, например, можно отнести ежегодно издаваемый статистический сборник об уровне ДТП в Северной Америке и Европе, который подготавливается комиссией в сфере транспорта ЕЭК ООН⁷⁶).

Дальше отметим, что показатель уровня риска здоровья жителей мегаполиса, который включен во вторую группу, с указанной позиции следует считать более информативным показателем, так как кроме общего количества пострадавших жителей мегаполиса в ДТП, позволяет учесть количества населения мегаполиса. Известно, что данный показатель дает достаточно

⁷⁶ Statistics of road traffic accidents in Europe and North America: Economic commission for Europe. - Geneva: United Nations, 2001. - Vol. XLVI. - 139 p.; Annual Bulletin of transport statistics for Europe and North America: Economic commission for Europe. - Geneva: United Nations, 2001. - Vol. XLX. - 235 p.

объективную оценку в отношении уровня безопасности ДТС в мегаполисе, если принимаются одновременно и различия в уровне автомобилизации мегаполисов и уровень подвижности (мобильности) населения мегаполисов, поскольку данный показатель может давать одинаково невысокие значения для мегаполисов, имеющих высокий уровень обеспечения безопасности ДТС, а также для мегаполисов, где в рамках тех же показателей численности населения мегаполиса количество транспортных средств будет несопоставимо малым. Так, например, в рамках уровня автомобилизации порядка до 100 возможных транспортных средств применительно к 100 тысячам жителей мегаполиса часто может отмечаться резкий рост количества погибших жителей, соотнесенный с количеством транспортных средств в мегаполисе. В тоже время, подобный низкий уровень для автомобилизации может быть характерен для мегаполисов с очень высоким уровнем численности населения (Индия, Китай, Пакистан), в результате чего формально указанный показатель для мегаполисов оказывается намного меньше, чем, в ведущих странах ЕС и ряде других стран Западной Европы, имеющих достаточно развитую автомобилизацию населения мегаполисов. Среди причин подобного положения необходимо отметить, что применительно к участникам ДТС для стран, имеющих низкий уровень автомобилизации населения мегаполисов и небольшой сравнительно уровень интенсивности движения характерен допускаяемый повышенный риск возникновения ДТП, так как абсолютные значения для показателей уровня аварийности здесь ниже, в результате чего ДТП - относительно редкое событие для мегаполиса. В указанной связи можно сделать ряд выводов в отношении того, что показатели уровня риска здоровья жителей мегаполиса, как возможный критерий уровня ДТС, для сравнительных международных оценок – приемлем в целом, начиная с рассмотрения уровня автомобилизации мегаполисов порядка 100 ТС на 100 тысяч жителей мегаполиса⁷⁷.

⁷⁷Оллсоп Р. Безопасность движения на дорогах Великобритании / Наука и техника в

Третья группа показателей — это показатели, которые характеризуют уровень безопасности ДТС в мегаполисе с позиций возможных рисков ДТП и рисков получения травм, ранений участниками ДТС. Показатель уровня риска ДТП, коэффициент уровня относительной аварийности в мегаполисе Z (количество ДТП на 1 миллион авт.-км), может быть рассчитан в рамках формулы:

$$Z = \frac{n_{\text{ДТП}} \times 10^6}{365 \times L \times N \times T}, \text{ здесь:}$$

- $n_{\text{ДТП}}$ - число ДТП в рамках рассматриваемого периода времени T ;

L - уровень протяженности дорожной сети мегаполиса, км;

N - уровень среднегодовой суточной интенсивности движения ТС применительно к исследуемой сети дорог в мегаполисе, авт./сут;

T - число лет.

Данный показатель также определяется посредством сведений о количестве парка используемых транспортных средств мегаполиса применительно к общему уровню средней протяженности годовых поездок при учете типа используемых транспортных средств. Данный способ для расчета применяется в рамках оценки уровня среднегодовых рисков ДТП к основным уровням управления ДТС мегаполиса.

Следует отметить, что проведение качественной оценки уровня безопасности ДТС имеет смысл и в рамках проведения сравнительной комплексной оценки современного состояния безопасности ДТС в конкретных мегаполисах, и в рамках определения тенденций, способов решения проблем обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе в долгосрочной перспективе посредством реализации ряда целевых программ по повышению безопасности ДТС в мегаполисе. Целевым показателем эффективности реализации таких программ в этом случае может являться повышение безопасности движения до границ более

высокого уровня, достижение соответствующих граничных значений показателей аварийности. В тоже время, важно учесть, что конкретный уровень значений показателей безопасности ДТС основывается на статистических текущих данных, которые относятся к определенным периодам времени, и часто периодически изменяются, расширяются в рамках осознания в мегаполисах более объективной и полной оценки ДТС. Кроме того, мегаполисы с позиций географического положения, обеспечения культурного и экономического развития, состояния парка транспортных средств, объектов инфраструктуры ДТС, развития инновационных видов транспорта имеют индивидуальные многочисленные особенности, которые невозможно учесть, так как это было в представлено выше. В данной связи возможности и алгоритм оценки безопасности ДТС всегда следует конкретизировать с позиций способов обоснования и номенклатуры количественных состояния аварийности применительно к каждому мегаполису при одновременном учете особенностей социально-экономического, культурного развития мегаполиса, а также установленных в мегаполисах административных, законодательных, организационных и нормативно-технических основ обеспечения безопасности ДТС⁷⁸.

Далее рассмотрим основные показатели экономической безопасности ДТС в мегаполисе. Спецификой оценки уровня экономической безопасности ДТС в мегаполисе является реализация денежного подхода к оценке уровня эффективности мероприятий, связанных со снижением аварийности движения транспортных средств, недостаточным качеством организации перевозок пассажиров и грузов в мегаполисе. Преимущественное акцентирование внимания именно на денежной составляющей оценки уровня экономической безопасности ДТС в

⁷⁸Сологян, К.А. Многокритериальный подход к разработке планов повышения безопасности дорожного движения / К.А. Сологян // Транспортное дело России. – 2010. – № 9 (82). – С. 140–143.

мегаполисе основывается на ошибочном представлении отдельных исследователей о возможностях применения как критериев оценки уровня эффективности мероприятий в части планирования экономической безопасности ДТС показателей абсолютной, относительной аварийности (количества ДТП, их числа, которое приходится на 1 миллион авт.-км – мы об этом говорили выше в параграфе). Дело здесь связано с тем, что, с учетом высокой социально-экономической значимости приведенных выше показателей безопасности ДТС, они в рамках своей экономической природы недостаточно полно характеризуют потери, которые несет государство, общество, жители мегаполиса от недостаточного уровня безопасности ДТС в мегаполисе⁷⁹. Данный факт объясняется следующими причинами: прежде всего, нелинейностью связей натуральных показателей уровня аварийности движения в мегаполисе с суммарными понесенными потерями государства, общества, личности от указанной аварийности и, также, несопоставимостью показателей с ключевыми муниципальными и макроэкономическими показателями, которые характеризуют уровень социального и экономического развития мегаполиса и отдельных административных округов мегаполиса. Отсюда, применение натуральных показателей уровня аварийности движения транспортных средств в мегаполисе для последующего формирования оптимальных мероприятий по снижению уровня аварийности и повышению уровня безопасности ДТС, может часто приводить к значительным ошибкам в разработке целевых программ обеспечения безопасности ДТС, что подтверждается соответствующей оценкой отечественного опыта, изложенного в параграфе 2.1. исследования.

Следующей важной особенностью, которая должна обязательно учитываться в рамках формирования системы оценки экономической

⁷⁹ Попова, Е.П. Оценка экономической эффективности инвестиционных проектов в области повышения безопасности дорожного движения: учеб. пособие / Е.П. Попова, О.В. Куликова. – М.: МАДИ (ГТУ), 2004. – 92 с.

безопасности ДТС выступает стохастичность условий реализации мероприятий по обеспечению безопасности ДТС в мегаполисе. Сегодня в рамках рассмотрения проблем безопасности ДТС в мегаполисе принято принимать и учитывать исключительно вероятность возникновения по факту реализации данных мероприятий конкретных ДТП (общего количества ДТП, количества ДТП с пострадавшими жителями мегаполиса). Однако в рамках оценки уровня эффективности мероприятий обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе этого, как правило, бывает недостаточно, так как условия реализации мероприятий в большинстве своем являются достаточно вероятностными и неоднозначными. Как пример, можно привести ситуацию, когда подобный комплекс мероприятий, связанный со снижением аварийности движения и предполагающий строительство пересечения применительно к разным уровням с железным сообщением в мегаполисе будет целесообразным и возможным тогда, когда вероятность прохождения в рамках данных железных магистралей потенциально возможного числа поездов не будет намного ниже определенной и нормативной величины. Другой пример здесь - монтаж светофорного регулирования применительно к кольцевому пересечению оправдано при реализации условий, что общий уровень среднесуточной интенсивности входящих на кольцевое пересечение транспортных средств составит требуемые для данного мероприятия размеры⁸⁰. Фактически, можно сказать, что в рамках проработанной системы показателей безопасности ДТС нет четкой системы показателей, позволяющих оценить уровень эффективности мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе.

Далее приведем основные показатели, которые применяются сегодня

⁸⁰Дингес, Э.В. Методы многоцелевого подхода к формированию региональных планов мероприятий по повышению безопасности дорожного движения / Э.В. Дингес, К.А. Сологян // Новости в дор. деле: науч.- техн. информ. сб. ФГУП «Информавтодор». – 2009. – Вып. 1. – С. 10–30.

в практике оценки уровня экономической безопасности ДТС в мегаполисе (основой здесь послужила используемая в России «Методика по оценке и расчету нормативов социального и экономического ущерба ДТП»⁸¹):

-уровень экономические потери мегаполиса от выбытия жителей по смертности из цикла трудовой деятельности и/или их полной, временной нетрудоспособности для предприятий, организаций хозяйства мегаполиса;

--уровень затрат на своевременное и полное оказание услуг медицинской помощи для пострадавших в ДТП жителях мегаполиса;

--уровень затрат на осуществление выплат пенсий потерпевшим в ДТП жителям мегаполиса трудоспособного возраста;

-уровень затрат по всем видам страховых выплат участникам ДТС из-за произошедших ДТП в мегаполисе;

-уровень затрат на возмещение морального ущерба родственникам пострадавших в ДТП жителей мегаполиса;

-уровень затрат на возмещение расходов по ремонту поврежденных в ДТП транспортных средств;

-уровень затрат, возникших в результате порчи имущества и грузов потерпевших в ДТП участников ДТС;

-уровень затрат по факту преодоления нарушений в нормальных условиях движения транспортных средств в зонах ДТП в мегаполисе;

-уровень затрат по факту возмещений по повреждениям обстановки пути и дорожных сооружений в мегаполисе;

-уровень затрат по факту возмещения дополнительных расходов, связанных с проведением расследований и оформлением ДТП, уровень затрат на возмещение судебных издержек, связанных с расследованием и принятием судебных решений по факту ДТП в мегаполисе.

⁸¹ Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП / НИИАТ. – М.: Транспорт, 2000. – 35 с.; Отчет о НИР «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП» / Минтранс РФ, РДА, НИИАТ. – М., 2006.

Все вышесказанное свидетельствует о недостаточной сфокусированности и целеориентированности при формировании показателей, об отсутствии сопоставимых количественных показателей оценки уровня экономической БДТС мегаполиса; особенно в части оценки показателей уровня образовательной и экологической безопасности в дорожно-транспортной системе мегаполиса и эффективности ее обеспечения в долгосрочной перспективе.

Нами предлагаются следующие показатели комплексной оценки экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе.

1. Безопасность ДТС мегаполиса или его административно-территориального образования, который рассчитывается по показателям: число дорожно-транспортных происшествий, единиц; темпы роста ДТП к базисному году, %; погибло, чел.; темпы роста погибших к базисному году, %; ранено, чел.; темпы роста раненых к базисному году, %; коэффициент тяжести последствий (отношение числа погибших людей к числу раненых), %. Интервал позитивных значений определяется экспертами в зависимости от конкретного мегаполиса или его территориально-административного образования.

2. Экономическая безопасность ДТС мегаполиса или его административно-территориального образования (ЭБ), рассчитывается в зависимости от вероятности угроз, связанных с уровнем развития и использования факторов, формирующих условия безопасности для функционирования ДТС по формуле: $ЭБ = (M : N) * 100\%$, где: M – число i -ых факторов, характеризующих экономическую безопасность ДТС и имеющих позитивное значения, при которых имеет место допустимые значения экономического ущерба Y_i и соответствующих вероятностей P_i угроз экономической безопасности, полученных в результате некачественного обеспечения функционирования ДТС. К указанным факторам мы относим финансовое, правовое, силовое, материально-техническое, технологическое,

экологическое, социальное, кадровое, образовательное, контрольно-аудиторское, аналитико-методическое и информационное обеспечение функционирования ДТС. Расчетно-аналитическим методом и методом экспертной оценки определяются показатели фактического Y_i^{ϕ} и планового Y_i^{π} показателя экономического ущерба. Возможен другой метод расчета ЭБ. Вероятность P_i угроз экономической безопасности, полученных в результате некачественного обеспечения функционирования ДТС по i -му фактору равна $P_i = Y_i^{\phi} / Y_i^{\pi}$. Интервал позитивных значений P_i $[0; 0,2]$, а негативных значений P_i $(0,2; 1]$. При $(Y_i^{\phi} / Y_i^{\pi}) > 1$, P_i принимается равной 1.

На основе значений P_i строится лепестковая диаграмма с осями, определяющими факторы обеспечения экономической безопасности. Уровень ЭБ определяется площадью многоугольника. При этом, чем меньше площадь, тем выше уровень ЭБ: $\text{ЭБ} = 1 - \alpha$, где

$$\alpha = \left[\sum_{i=1}^N (1/2) * (P_i * P_{i+1}) * \sin(360/N) \right] : \left[\sum_{i=1}^N (1/2) * (P_i * P_{i+1}) * \sin(360/N) \right]_{\max}$$

В нашем случае $N=12$. Тогда $\alpha = \left[\sum_{i=1}^N (P_i * P_{i+1}) \right] : 12$,

Если все $P_i = 1$; то $\alpha = 1$; ЭБ = 0. Если все $P_i = 0$; то $\alpha = 0$; ЭБ = 1.

Если все $P_i = 0,2$; то $\alpha = 12 * (0,2 * 0,2) : 12 = 0,04$. В этом случае имеем минимально допустимое значение экономической безопасности ЭБ = 0,96.

3. Образовательная безопасность ДТС мегаполиса или его административно-территориального образования. Нами под образовательной безопасностью понимается система, которая направлена на разработку, реализацию мер, связанных с защитой участников образовательных процессов от любых видов опасностей, которые связаны с осуществлением данных процессов, либо с появлением возможностей прогнозировать, предупреждать подобные опасности, а в случае их возникновения управлять опасностями для реализации целей по минимизации всех возможных потерь для мегаполисе (в данном случае по поводу образовательной безопасности мы поддерживаем позицию Бенина

В.Л. и Жуковой Е.Д.)⁸²

Образовательная безопасность O_i для i -го фактора рассчитывается по формуле: $O_i = (5 - P_i):5$, P_i -экспертная оценка вероятности угроз от i -го фактора по пятибалльной шкале. Анкета для проведения индивидуальной оценки факторов экспертом приведена в прил.2. Рекомендуемое число экспертов не менее 5. Интервал позитивных значений O_i равен $[0,9;1]$. В качестве факторов выступают преподавательский состав, программы и средства обучения, методология и методы обучения, технология обучения, учебные и методические пособия (учебно-методические комплексы), материально-техническое обеспечение и инфраструктура обучения, нормативные правовые акты в области образования, руководящие кадры учебного заведения и региональных (муниципальных) органов управления образованием. Образовательная безопасность O по мегаполису рассчитывается как процентное отношение числа позитивных показателей O_i к общему числу показателей O_i . Интервал значений $[0;100]$. Интервал позитивных значений $[90;100]$.

4. Коэффициент позитивной корреляции K между числом ДТП на 10000 чел., экономической и образовательной безопасностью. Коэффициент K рассчитывается на каждый отчетный период и равен процентному отношению числа совпадений позитивности показателей: темпы роста ДТП к базисному году, $ЭБ_\phi$ и O_k 3. Например. Если показатели: темпы роста ДТП к базисному году, $ЭБ_\phi$ и O все позитивны, то есть темпы роста ДТП к базисному году меньше 100%, значения $ЭБ_\phi$ и O находятся в интервале позитивных значений, то $K=(3:3)*100 =100\%$. В случае к примеру если все показатели имеют негативные значения, то $K=(0:3)*100 =0\%$

5. Экономическая эффективность (ЭЭ) обеспечения экономической

⁸² Бенин В. Л., Жукова Е. Д. Понятие «образовательная безопасность» и его ценностная составляющая // Понятийный аппарат педагогики и образования. Вып. 6. Екатеринбург: Изд-во «СВ-96», 2010.

безопасности ДТС Москвы и ее административных округов определяется на основе удельных затрат (Z) на обеспечение ЭБ и удельного экономического ущерба (Y) (от реализации угроз ЭБ как точка по административным округам в системе координат (Z, Y). Формула расчета ЭЭ такова:

$$\text{ЭЭ} = 1 - |R/R_{\max}|, \text{ где } R = \sqrt{Z^2 + Y^2},$$

R – расстояние от точки с координатами (Z,Y) до точки с координатами (0,0). $R_{\max} = \sqrt{Z_{\max}^2 + Y_{\max}^2}$, где Z_{\max} , Y_{\max} – максимальные значения координат из всех значений Z и Y. Если $R = 0$, что возможно при координатах точки (0,0) – нулевые удельные затраты и экономический ущерб, то $\text{ЭЭ} = 1$.

Форма для проведения анализа динамики показателей г. Москвы и административных округов приведена в табл. 2.3.1.

Далее в параграфе 3.2. исследования будет дана оценка экономической безопасности перевозок детей в рамках дорожно-транспортной системы города Москвы. Проведённая оценка уровня безопасности ДТС мегаполиса в рамках деятельности Центра обеспечения безопасности ДТС должна стать базисом для уточнения стратегических ориентиров и разработки комплекса мероприятий по повышению уровня экономической безопасности перевозок различных групп жителей мегаполиса, например, детей, для последующего обеспечения роста качества человеческого капитала города.

Таблица 2.3.1 - Динамика показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми (до 18 лет) в г. Москва(или административного округа)на 10 000 человек населения

Показатели	2016	2017	2018	2019
Число участников дорожно-транспортных происшествий, чел.				
В % от взрослого населения, %				
Темпы роста ДТП к базисному 2016 году, %				
Погибло, чел.				
Темпы роста погибших к базисному 2016 году, доля				
Ранено, чел.				

Темпы роста раненых к базисному 2016 году				
Коэффициент тяжести последствий (отношение числа погибших людей к числу раненых), %				
<i>Экономическая безопасность по факторам влияния, %</i>				
• финансовое обеспечение, баллы				
• правовое обеспечение				
• силовое обеспечение				
• материально–техническое обеспечение				
• технологическое обеспечение				
• экологическое обеспечение				
• социальное обеспечение				
• кадровое обеспечение				
• образовательное обеспечение				
• контрольно-аудиторское обеспечение				
• аналитико-методическое обеспечение				
• информационное обеспечение				
<i>Образовательная безопасность по факторам влияния, %</i>				
• преподавательский состав, баллы				
• программы и средства обучения				
• методология и методы обучения				
• технология обучения				
• учебно-методические пособия и комплексы				
• материально-техническое обеспечение и инфраструктура				
• нормативно-правовые акты в области образования				
• руководящие кадры учебного заведения				
• руководящие кадры органов управления образованием				
Коэффициент позитивной корреляции, %				

Примечание: составлена автором

Таким образом, нами предлагается методический подход к определению системы показателей для отслеживания экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса, суть которого состоит в обеспечении системности, комплексности и объективности оценки безопасности за счет определения и мониторинга уровня: дорожно-транспортной безопасности по происшествиям, пострадавшим и погибшим; экономической безопасности на основе учета экономического ущерба, полученного в результате дорожно-транспортных происшествий от последствий дорожно-транспортного травматизма; образовательной безопасности в зависимости от вероятности воздействия угроз со стороны участников образовательного процесса и технологий его реализации.

Перейдем далее в разработке основных рекомендаций по

обеспечению экономической безопасности дорожно-транспортной системы в рамках организации перевозок детей в городе Москва.

Глава 3. Рекомендации по обеспечению экономической безопасности дорожно-транспортной системы для детей на примере г. Москвы

3.1. Характеристика и задачи обеспечения экономической безопасности

Дадим характеристику экономической безопасности дорожно-транспортной системы для детей г. Москвы.

Прежде всего, необходимо отметить, что видами транспорта, в отношении которых осуществляется обеспечение экономической безопасности ДТС для детей города Москвы являются: московский метрополитен; железнодорожный транспорт; московская транспортная монорельсовая система; городской наземный пассажирский транспорт; а также личный транспорт жителей мегаполиса и городов Московской области.

Данные виды транспорта каждый день справляются со значительным пассажиропотоком, включая и с потоком детей-пассажиров, которые перемещаются транспортными средствами в места учебы, досуга и отдыха. Следует, например, указать на тот факт, что общественным транспортом в Москве совершается порядка 14 миллионов поездок ежедневно и более чем 5 миллиардов поездок ежегодно. Согласно данным Государственной программы города Москвы по развитию дорожно-транспортной системы мегаполиса на период до 2025 года в общей своей совокупности все виды транспорта осуществят перевозки 6,89 миллиардов пассажиров, что соответствует современным показателям числа жителей на планете Земля в целом. Укажем далее на основные характеристики экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-территория Москвы — это территория со значительным числом офисных и административных зданий, чьи посетители (в нашем случае - дети) и работники в рабочие дни обеспечивают увеличение нагрузки на

автомагистрали мегаполиса (прежде всего, в утренние, а также в вечерние часы), кроме этого, они усугубляют проблему достаточности парковочных мест (за день). Нормативными документами по городу Москве признается тот факт, что в рамках отдельных округов (например, в ЦАО) содержится самое значительное число мест существенного притяжения транспортных средств, что, как результат, создает дополнительную нагрузку на основные автомагистрали и приводит к возникновению рискованных ситуаций в плане перевозки и безопасной высадки детей в мегаполисе;

-другой важной характеристикой экономической безопасности ДТС для детей в мегаполисе выступает высокий уровень плотности улично-дорожной сети при ограниченных возможностях реконструкции, расширения сети автомобильных дорог применительно к ряду районов в «старой Москве». Так, например, для ряда отдельных районов Москвы для последующего предотвращения возможных конфликтов с жителями на различные градостроительные тематики как возможная мера применяется рекомендация для собственника объекта строительства (жилого комплекса, например) за счет своих ресурсов провести расширение прилегающих к объекту строительства тротуаров и дорог. Это призвано понизить уровень дискомфорта для пешеходов при реализации строительных мероприятий и уменьшить уровень нагрузки на автомагистрали по факту ввода новых объектов в эксплуатацию. Указанная характеристика экономической безопасности ДТС для детей города Москвы, а именно – высокий уровень плотности улично-дорожной сети в мегаполисе делает невозможным реализацию мероприятий по увеличению пропускной способности улиц, автомагистралей для ЦАО при одновременном регулярном строительстве в ЦАО жилых комплексов, что также приводит к возникновению множества рискованных ситуаций в плане перевозки и безопасной высадки детей в мегаполисе;

-уникальной характеристикой экономической безопасности ДТС для

детей г. Москвы следует считать реализуемые в мегаполисе подход к организации улично-дорожной сети, который сформировался исторически и сегодня в центре мегаполиса состоит из значительного числа переулков, которые имеют малую протяженность. Например, сюда следует отнести район Арбата, который при удельном весе в 4,25% от всей площади ЦАО, включает в себя 48 переулков, 12 улиц и здесь в местах существующих пересечений особенно затруднено в часы пик движение транспортных средств. Как результат, затрудненное движение применительно к одному из перекрестков приводит к автоматическому росту уровня нагрузки на улично-дорожную сеть, что завершается пробками на десятках перекрестках в районе Арбата. Это также приводит к возникновению множества рисков ситуаций в плане перевозки и безопасной высадки детей в мегаполисе, а также в плане перехода детьми улиц в мегаполисах;

-еще одной характеристикой экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве является выбранный подход к организации пешеходных зон. Так, в самых старых районах мегаполиса тротуары имеют ширину менее метра, при этом общая длина всех пешеходных зон для ЦАО - 2,2 километра, что следует считать наименьшим показателем для округов Москвы. Из-за указанной характеристики экономической безопасности ДТС для детей в г. Москва восприятие любых возможных препятствий при ремонте дорог следует считать перманентно негативным, так как это затрудняет движение пешеходов, особенно детей, что приводит к различным ДТС с участием пешеходов.

-наконец, последней важной характеристикой экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве следует считать тот факт, что городским транспортом пользуется и население мегаполиса, и население Московской области, других субъектов РФ – данное население, в частности, использует улично-дорожные сети мегаполиса для поездок, связанных с работой, учебой, иными досуговыми и развлекательными

целями. Здесь следует привести основные положения Государственной программы города Москвы по развитию дорожно-транспортной системы мегаполиса на период до 2025года, согласно которым мегаполис и населенные пункты Московской области «выступают социально-экономическим образованием, который взаимосвязан общностью инфраструктурного, производственного, природно-ресурсного потенциала, интенсивным уровнем «маятниковой» миграции населения». Следует указать, из 14 млн. поездок в мегаполисе на транспорте 2,5 млн. – это въезд из Московской области в Москву. До включения Новомосковского и Троицкого округов в состав Москвы указанный показатель был в 3 раза больше. Также необходимо указать, что применительно к населению Московской области наблюдается численное преимущество пассажиров, которые используют личные транспортные средства, в том числе и для перевозок детей: из 2,5 миллионов человек почти 1,25 миллионов человек прибыли в Москву на личном транспорте, а 1,2 миллиона человек, включая и детей - на общественных транспортных средствах. Все это также приводит к возникновению рисковых ситуаций в плане перевозки и безопасной высадки детей в мегаполисе.

Все представленные характеристики экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве способствуют нашему адекватному восприятию объектов ДТС и инфраструктуры ДТС мегаполиса в целом, особенно в аспекте понимания перспектив улучшения пропускной способности улично-дорожной сети и перспектив решения основных проблем обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Далее, нами в аспекте представленных характеристик структурированы основные проблемы, цели, задачи, формы и методы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве.

Проблемы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-проблема высокой плотности улично-дорожной сети в мегаполисе (3,95 км/кв. километров), это почти в 4 раза больше таких же показателей крупнейших городов мира. При этом следует отметить, что данный показатель применительно к территориям Новомосковского и Троицкого АО г. Москвы - 0,88 км/кв. километров, что указывает на проблему неравномерности в развитости объектов ДТС в разных частях мегаполиса, что сказывается на уровне экономической безопасности ДТС для детей;

-проблема высокой фактической загрузки большинства видов транспорта в мегаполисе в часы пик по направлению движения в центр, данный показатель – порядка 1,06 миллиона человек, что превышает уровень провозной способности (870 тысяч человек) на 22% в среднем;

-проблема высокой загрузки автомобильных дорог в сравнении с уровнем их пропускной способности (на 42% в мегаполисе);

-проблема значительного среднего времени поездки на транспорте для детей из района, где они живут, до «мест получения образовательных и культурно-досуговых услуг», этот показатель - 67 минут, при этом 20% детей мегаполиса тратят три часа и более ежедневно на дорогу;

-проблема недостаточного развития наземных видов транспорта, низкого уровня плотности маршрутной сети для перевозки детей;

-проблема слабой системы хордовых связей, которые должны быть установлены между автомобильными радиальными дорогами для оптимизации маршрутов перевозки детей;

-проблема отсутствия дублирующих направлений для радиальных магистральных автомобильных дорог, недостаточного уровня пропускной способности и несоответствия параметров эксплуатируемых автомобильных дорог применительно к границе мегаполиса, Московской области по основным планировочным параметрам перевозок детей;

-проблема недостаточного уровня технического состояния большинства искусственных сооружений, проезжей части применительно к значительному

протяжению автомобильных дорог регионального и федерального значения;

-проблема недостаточно эффективного взаимодействия перевозчиков, которые обслуживают маршруты транспортировки детей, отсутствия скоординированной системы по управлению перевозками детей в мегаполисе, которая бы использовала инновационные средства по глобальному позиционированию;

-проблема неполной приспособленности инфраструктуры ДТС мегаполиса к нуждам перевозки детей с ограниченными возможностями здоровья;

-проблема недостаточно эффективной работы перевозчиков разных форм собственности применительно к транспортному обслуживанию детей при предоставлении им широкого спектра образовательных и культурно-досуговых услуг.

Цели обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-достижение на основе модернизации улично-дорожной сети и технического перевооружения всех видов транспорта в мегаполисе высокого уровня безопасности и экономической эффективности перевозок детей в мегаполисе для сохранения будущего потенциала человеческих ресурсов в городе и в стране в целом,

-обеспечение доступности и своевременности услуг по перевозке детей в мегаполисе на уровне, который гарантирует социально-экономическую стабильность мегаполиса, развитие рынка услуг в мегаполисе и укрепление межрегиональных связей с Московской областью и другими регионами РФ;

-обеспечение бесперебойного характера процессов предоставления услуг по перевозке детей на автомобильном транспорте в мегаполисе для предоставления детям различных образовательных и культурно-досуговых предпочтений для роста их интеллектуального потенциала и потенциала

социализации.

Задачи обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-регулирование уровня аварийности и оптимизация суммарной величины экономических и социальных ущербов от перевозок детей на автомобильном транспорте мегаполиса;

-регулирование уровня эффективности осуществления комбинированных перевозок детей в мегаполисе при эксплуатации различных видов транспорта;

-обеспечение необходимого технологического единства, осуществление контроля и мониторинга уровня экономической безопасности ДТС в мегаполисе путем автоматизации, централизации большинства процессов управления перевозками детей при получении ими различных образовательных и культурно-досуговых услуг;

-своевременное информирование жителей и общества мегаполиса о безопасности процессов перевозок детей в мегаполисе;

-формирование системы оптимальных маршрутов перевозок детей грузов на всех видах транспорта в мегаполисе и экономико-математическое прогнозирование результатов перевозок детей;

-стратегическое управление, планирование и реализация программно-целевого подхода к мероприятиям по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Формы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-нормативно-правовые формы посредством применения правовых актов и норм нормативно-регулируемого характера, затрагивающих сферу эффективного использования транспортных средств и объектов ДТС для перевозки детей в мегаполисе;

-технико-технологические формы посредством регулирования

технико-технологической базы объектов экономической безопасности ДТС для детей, как системной совокупности активнейших элементов процессов по перевозке детей, определяющей технологические способы организации процессов по перевозке, что реализуется на основе транспортных средств и объектов ДТС в мегаполисе;

-социальные формы посредством осуществления воздействий на современные социальные интересы объектов обеспечения экономической безопасности ДТС для детей для реализации целей по активизации их деятельности, приданию данной деятельности заинтересованного и творческого характера;

-образовательные формы посредством повышения уровня дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения детей на транспорте, на повышение общего квалификационного и компетентностного уровня работников объектов обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в мегаполисе;

-экономические формы посредством инициации и обеспечения прогрессивности развития ДТС в части достижения высокого уровня эффективности перевозок детей и высокого уровня эффективности деятельности большинства участников обеспечения экономической безопасности ДТС для детей по критерию их ресурсной независимости и финансово-экономической состоятельности.

Методы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве:

- метод совершенствования нормативно-правового регулирования, развития рынков инновационной высокотехнологичной продукции для нужд функционирования объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов

- метод расширения использования инновационного и производственно-технологического потенциалов объектов инфраструктуры ДТС для повышения уровня мобильности перевозок пассажиров и грузов в мегаполисах

- метод стресс-тестирования участников ДТС мегаполисов
- метод регулирования уровня достаточности и своевременности обеспечения трудовыми ресурсами объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов
- метод интеграции образования, науки, производственной деятельности в мегаполисе для реализации целей по повышению компетентностного и квалификационного уровня участников ДТС (создание муниципального научно-исследовательского университета мегаполиса для нужд развития ДТС).

Указанные выше проблемы, цели, задачи, формы и методы позволяют нам зафиксировать ключевые функции экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве.

Функциями экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве являются следующие функции: защитная, регулятивная, превентивная (предупредительная), информационная, инновационная, социальная функции. Прежде всего, реализация защитной функции напрямую направлена на формирование и эффективное использование ресурсного потенциала большинства объектов инфраструктуры ДТС с точки зрения организации и сопровождения безопасных перевозок детей в мегаполисе. В свою очередь, регулятивная функция ориентирует участников перевозок детей в мегаполисе на понимание того факта, что нейтрализация возможных рисков перевозок и последующее обеспечение необходимого уровня экономической безопасности ДТС для детей основывается на механизмах, которые представлены разными подсистемами осуществления экономических отношений в мегаполисе, а именно: механизмом госрегулирования перевозок детей, механизмом рынка перевозок детей в мегаполисе, внутрихозяйственным механизмом.

Далее превентивная функция (или предупредительная функция) экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве ориентирована на предупреждение (прогнозирование) возникновения возможных критических

ситуаций применительно к экономическим процессам организации перевозок детей в мегаполисе. Данная функция предполагает разработку комплекса мероприятий социального, экономического, организационного и технического характера, которые направлены на локализацию всех возникающих угроз для перевозок детей и последующее повышение всех реализуемых защитных функций для системы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Информационная функция связана в определенной степени с превентивной функцией. Для разработки, последующего осуществления комплекса мероприятий, которые предупреждают отрицательное воздействие на перевозки детей в мегаполисе ряда негативных факторов важно иметь полную, достоверную и своевременную информацию о потенциальных надвигающихся опасностях для организации и сопровождения перевозок детей в г. Москве. Базу информационных ресурсов и средств, которые обеспечивают выполнение превентивной функции применительно к экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве, формирует комплекс показателей-индикаторов и критериев оценки. Вся собранная информация об организации и сопровождении перевозок детей в мегаполисе играет важную роль при проведении диагностики состояния системы перевозок детей в г. Москве и открывает, расширяет возможности для коррекции указанного состояния.

Что касается инновационной функции, то данная функция определяется способностями системы по организации перевозок детей в мегаполисе к поиску и нахождению нетрадиционных решений с точки зрения предотвращения всех негативных последствий для состояния данной системы.

Наконец, социальная функция устанавливает способность мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве обеспечивать в полной мере интересы всех участников организации и

сопровождения перевозок детей в мегаполисе: от конкретных участников процессов перевозок до целых социальных групп, озабоченных качеством и безопасностью перевозок детей в мегаполисе. Реализация социальной функции будет способствовать формированию необходимого качества жизни жителей мегаполиса, включая и детей мегаполиса, и будет гарантировать соблюдение всех социальных и экономических свобод и прав жителей мегаполиса, включая и свобод, прав детей, живущих в г. Москве.

Функциями образовательной безопасности как важной части экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве являются следующие функции:

-функция повышения уровня дорожно-транспортной грамотности у детей, сопровождающих их педагогов, родителей, родственников при организации перевозок на транспорте в мегаполисе;

-функция по формированию культуры рационального и безопасного мышления в рамках нахождения детей, сопровождающих их педагогов, родителей, родственников на транспорте, по соблюдению интересов детей, других участников перевозок к обеспечению образовательной безопасности ДТС в мегаполисе;

-функция формирования знаний, умений и навыков защиты от возможных опасных воздействий при перевозках у детей, сопровождающих их педагогов, родителей, родственников;

-функция обеспечения понимания у детей их интересов и прав применительно к организации и сопровождению их перевозок в мегаполисе;

-функция повышения общего квалификационного и компетентностного уровня работников объектов безопасности ДТС, занятых организацией и сопровождением перевозок детей в мегаполисе.

Понимание содержания ключевых функций экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве позволяет нам

структурировать основные проблемы, цели, задачи, формы и методы обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Проблемы обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-применение устаревших методик для обучения детей правилам безопасности нахождения на транспорте и дорожного движения в мегаполисе;

-отсутствие в необходимом количестве современных методически грамотных и компьютерных наглядных разновозрастных пособий для детей по обучению правилам безопасности на транспорте в мегаполисе;

-отсутствие при отработке практических знаний по безопасности ДТС для детей в мегаполисе современных «детских дорожных городков»;

-отсутствие умений представителей ГИБДД по общению с детьми, с учащимися из младших классов, из средней школы;

-реализация формального отношения взрослых педагогов, родителей, родственников к проведению требуемых встреч по безопасности ДТС в мегаполисе с учащимися детьми;

-отсутствие заинтересованности у детей на уроках, разъясняющих правила безопасности ДТС и дорожного движения в мегаполисе (требуется найти привлекательный для детей «стимул» для разумного проявления ими инициативы; важность в показе всей «нужности» и сложности системы правил безопасности ДТС и дорожного движения в мегаполисе);

-нет возможности обучения детей правилам безопасности ДТС и дорожного движения на тренажерах;

-все реализуемые в г. Москва конкурсы не привлекательны для участия детей, поскольку подготовка к данным конкурсам требует наличия реквизитов, которые отсутствуют в образовательных учреждениях мегаполиса, при этом большинство предлагаемых для изучения кейсов по правилам безопасности ДТС и дорожного движения или некорректно

составлены, или требуют зазубривания детьми правил;

-отсутствие единых согласованных требований к оформлению в образовательных учреждениях мегаполисе «Уголков обучения дорожной азбуке», «Уголков обучения правилам дорожного движения»;

-нет законных наказаний для детей при нарушении ими правил безопасности ДТС и дорожного движения (отсутствует ответственность родителей за незнание (нарушение) их детьми правил безопасности ДТС и дорожного движения в мегаполисе;

-ГИБДД не прикладывает достаточные усилия для активизации и повышения эффективности работы инспекторов на большинстве оживлённых переходов в мегаполисе, расположенных вблизи школ (образовательных учреждений);

-недостаточное проведение, обсуждение в мегаполисе тем по обеспечению выполнения правил безопасности ДТС и правил дорожного движения деться в форме совместных рейдов, дебатов с привлечением детей различного возраста с точки зрения их полноценного участия в комплексе реализуемых программных мероприятий, и как участников, и как помощников-организаторов совместных рейдов, дебатов с соответствующими поощрениями для детей;

-нет взаимозаинтересованности, активной обратной связи «ГИБДД - образовательные учреждения». Современным образовательным учреждениям города Москвы самим приходится звать инспекторов, работающих в отделе по профилактике безопасности ДТС и соблюдения правил дорожного движения для проведения комплекса бесед с детьми, которые учатся в данных образовательных учреждениях;

-отсутствие системы «курсов» для детей, по факту окончания которых, дети могли бы посещать «учебные центры» в составе ГИБДД (здесь они могли бы получить «дипломы, сертификаты», подтверждающие знание детьми теории правил безопасности ДТС и дорожного движения в мегаполисе, льготы

для дальнейшего обучения вождению транспортными средствами.

Цели обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-содействие развитию у детей творческого, аналитического, критического мышления, содействие формированию среды, требующей от детей глубокого понимания современных проблем безопасности ДТС и ежедневного поведения на транспорте;

-формирование личностей детей как активных участников создания новых знаний по безопасности ДТС и правилам дорожного движения в мегаполисе, а не как пассивных получателей информации от педагогов;

-содействие развитию широкого спектра творческих способностей, содействие освоению детей новых задач в части понимания правил безопасности ДТС и правил дорожного движения в мегаполисе: организация работы с фотоматериалами, видео, графикой, звуком и с иллюстрациями для отражения основных моделей рационального поведения на транспорте;

-привлечение внимания родительской, ученической, педагогической общественности к вопросам обеспечения образовательной безопасности для детей в мегаполисе в рамках их повседневной жизни, организация рациональных взаимодействий с родителями и педагогами при создании мультимедийных проектов для детей по вопросам обеспечения безопасности ДТС и безопасного поведения на транспорте в мегаполисе;

-формирование базы пособий-мультимедиа для ведения профилактической и воспитательной работы среди детей для понимания ими правил безопасного поведения на транспорте, во внешней среде других видов транспорта в мегаполисе, в рамках участия в перевозках при возникновении различных рискованных ситуаций для безопасного выхода из указанных ситуаций.

Задачи обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в

г. Москве:

-обобщение опыта, подведение итогов проделанной детьми работы в части понимания причин и возможностей предупреждения возникновения с ними ситуаций дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе;

-приобщение других детей к осуществлению пропаганды обеспечения безопасности ДТС и дорожного движения в мегаполисе, к осуществлению пропаганды основ разумного безопасного поведения применительно к улицам, дорогам и перекресткам города Москвы;

-поддержка, развитие проектов организации деятельности Отрядов детей по обеспечению безопасности ДТС и безопасного дорожного движения в мегаполисе;

-организация работы по участию детей в нахождении инноваций в части предупреждения возникновения с ними ситуаций дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе.

Формы обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-социальные формы посредством осуществления воздействий на современные социальные интересы детей для реализации целей по активизации их участия в проектах обеспечения безопасности ДТС и безопасности дорожного движения в городе Москве, приданию данной деятельности детей заинтересованного и творческого характера;

-образовательные формы посредством повышения уровня дорожно-транспортной грамотности и культуры разумного поведения детей на транспорте.

Методы обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве:

-игровой метод разрешения конфликтов по вопросам преодоления последствий дорожно-транспортных происшествий и нерационального поведения детей на транспорте в мегаполисе;

-метод повышения грамотности детей, проживающих или гостящих в мегаполисах, по вопросам безопасного дорожно-транспортного движения и рационального поведения на транспорте.

Особое значение и важную роль для решения вышеуказанных проблем обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве играет ГБОУ МГДЮЦ «Юный автомобилист» как оператор программ по повышению уровня дорожно-транспортной грамотности у детей, сопровождающих их педагогов, родителей, родственников при организации перевозок на транспорте в мегаполисе.

ГБОУ МГДЮЦ «Юный автомобилист» – это команда мастеров, организаторов, педагогов, профессионалов, которые обеспечивают повышение грамотности детей по вопросам соблюдения правил обеспечения безопасности ДТС и правил дорожного движения в мегаполисе. Историю «Юный автомобилист» начал в середине XX века и за прошедший период накопил большое количество знаний, опыта (практических кейсов) организации работы с детьми по ключевым направлениям, которые связана с повышением уровня грамотности детей, проживающих или гостящих в мегаполисах, по вопросам безопасного дорожно-транспортного движения и рационального поведения на транспорте в городе Москве. Следует также указать на важность включения ГБОУ МГДЮЦ и подобных ему образовательных структур в состав предлагаемого нами Центра безопасности ДТС для детей в г. Москве (его функции были подробно рассмотрены в параграфе 2.2. исследования).



Рисунок 3.1.1 - Логика формулирования рекомендаций по обеспечению экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве (составлено автором)

Все сказанное и дальнейшая логика формулирования рекомендаций по обеспечению экономической безопасности ДТС для детей в г. Москве представлены на рисунке 3.1.1.

Далее произведем оценку современного уровня экономической безопасности ДТС для детей в мегаполисе и представим комплекс рекомендаций по обеспечению и повышению данного уровня для гарантирования высокого качества жизни детей в городе Москве.

3.2. Оценка экономической безопасности детей в дорожно-транспортной системе г. Москвы и рекомендации по ее обеспечению

Проведем оценку и анализ уровня безопасности ДТС, включая и оценку, анализ уровня экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы.

В таблице 3.2.1. приведены данные по динамике показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми (до 18 лет) в г. Москва на 10 000 человек населения мегаполиса. Эти данные показывают позитивную динамику, в тоже время есть основания говорить о наличии значительных возможностей по дальнейшему улучшению ДТС и повышению уровня экономической и образовательной безопасности в мегаполисе.

Таблица 3.2.1 - Динамика показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми (до 18 лет) в г. Москва на 10 000 человек населения

Показатели	2016	2017	2018	2019
Число участников дорожно-транспортных происшествий, чел.	1047	902	939	889
В % от взрослого населения, %	10,1	10	10,5	10,8
Темпы роста ДТП к базисному 2016 году, %	100,00	86,15	89,68	84,91
Погибло, чел.	16	8	9	9
Темпы роста погибших к базисному 2016 году, доля	1	0,86	0,9	0,85
Ранено, чел.	1 112	954	999	963
Темпы роста раненых к базисному 2016 году	1	0,86	0,9	0,85
Коэффициент тяжести последствий (отношение числа погибших людей к числу раненых), %	1,44	0,84	0,9	0,93
<i>Экономическая безопасность по факторам влияния, %</i>	<i>66,67</i>	<i>66,67</i>	<i>83,33</i>	<i>91,67</i>
• финансовое обеспечение, баллы	4,13	4,26	4,48	4,75
• правовое обеспечение	3,84	3,93	4,02	4,14
• силовое обеспечение	4,22	4,31	4,52	4,67
• материально–техническое обеспечение	4,44	4,51	4,58	4,62
• технологическое обеспечение	4,13	4,29	4,32	4,46
• экологическое обеспечение	3,51	3,63	3,68	3,82
• социальное обеспечение	3,86	3,91	4,03	4,15
• кадровое обеспечение	3,67	3,88	3,96	4,06
• образовательное обеспечение	4,53	4,58	4,62	4,69
• контрольно-аудиторское обеспечение	4,33	4,52	4,64	4,77
• аналитико-методическое обеспечение	4,26	4,29	4,33	4,45
• информационное обеспечение	4,18	4,23	4,30	4,36
<i>Образовательная безопасность по факторам влияния, %</i>	<i>77,78</i>	<i>77,78</i>	<i>77,78</i>	<i>88,89</i>
• преподавательский состав, баллы	4,27	4,36	4,41	4,53
• программы и средства обучения	3,71	3,87	3,92	4,17
• методология и методы обучения	4,11	4,20	4,27	4,32

Показатели	2016	2017	2018	2019
• технология обучения	4,17	4,23	4,35	4,47
• учебно-методические пособия и комплексы	3,88	3,96	4,13	4,25
• материально-техническое обеспечение и инфраструктура	3,24	3,32	3,38	3,42
• нормативно-правовые акты в области образования	4,52	4,57	4,61	4,69
• руководящие кадры учебного заведения	4,34	4,37	4,42	4,49
• руководящие кадры органов управления образованием	4,28	4,31	4,36	4,44
<i>Коэффициент позитивной корреляции, %</i>	33,3	33,3	33,3	66,7

Примечание: составлена автором

В таблицах 3.2.2., 3.2.3., 3.2.4., на рис. 3.2.1. приведены данные по динамике показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми (до 18 лет) в Северо-восточном, Центральном, Троицком административных округах г. Москвы на 10 000 человек населения мегаполиса.

Таблица 3.2.2 - Динамика показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми (до 18 лет) в Северо-восточном административном округе г. Москва на 10 000 человек населения

Показатели	2016	2017	2018	2019
Число дорожно-транспортных происшествий, чел.	71	57	59	53
Темпы роста ДТП к базисному 2016 году, %	100,00	80,28	83,10	74,65
Экономическая безопасность по факторам влияния, %	66,67	75,00	91,67	100,00
• финансовое обеспечение, баллы	4,42	4,49	4,56	4,82
• правовое обеспечение	3,95	4,12	4,24	4,37
• силовое обеспечение	4,35	4,42	4,57	4,71
• материально-техническое обеспечение	4,55	4,57	4,62	4,70
• технологическое обеспечение	4,18	4,33	4,37	4,56
• экологическое обеспечение	3,72	3,81	3,96	4,05
• социальное обеспечение	3,92	3,99	4,16	4,21
• кадровое обеспечение	3,77	3,92	4,07	4,18
• образовательное обеспечение	4,61	4,64	4,67	4,72
• контрольно-аудиторское обеспечение	4,44	4,57	4,72	4,81
• аналитико-методическое обеспечение	4,35	4,48	4,54	4,63
• информационное обеспечение	4,25	4,28	4,37	4,46
Образовательная безопасность по факторам влияния, %	66,67	66,67	77,78	77,78
• преподавательский состав, баллы	4,44	4,52	4,59	4,67
• программы и средства обучения	3,53	3,59	3,61	3,73
• методология и методы обучения	4,25	4,32	4,38	4,43
• технология обучения	4,28	4,34	4,46	4,55
• учебно-методические пособия и комплексы	3,85	3,97	4,06	4,23
• материально-техническое обеспечение и инфраструктура	3,36	3,42	3,51	3,59
• нормативно-правовые акты в области образования	4,59	4,63	4,67	4,71
• руководящие кадры учебного заведения	4,41	4,46	4,52	4,58
• руководящие кадры органов управления образованием	4,34	4,46	4,58	4,63
<i>Коэффициент позитивной корреляции, %</i>	33,3	33,3	66,7	66,7

Примечание: составлена автором

Таблица 3.2.3 - Динамика показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми в Центральном административном округе. Москва на 10 000 человек населения

Показатели	2016	2017	2018	2019
Число дорожно-транспортных происшествий, чел.	77	65	68	60
Темпы роста ДТП к базисному 2016 году, %	100,00	84,41	88,31	77,93
Экономическая безопасность по факторам влияния, %	41,67	58,33	66,67	83,33
• финансовое обеспечение, баллы	4,02	4,11	4,27	4,48
• правовое обеспечение	3,72	3,86	3,98	4,03
• силовое обеспечение	4,07	4,15	4,32	4,40
• материально-техническое обеспечение	4,23	4,34	4,41	4,49
• технологическое обеспечение	3,85	3,97	4,12	4,23
• экологическое обеспечение	3,31	3,35	3,38	3,53
• социальное обеспечение	3,62	3,69	3,78	3,86
• кадровое обеспечение	3,73	3,87	3,92	4,01
• образовательное обеспечение	4,38	4,42	4,57	4,64
• контрольно-аудиторское обеспечение	4,10	4,22	4,35	4,48
• аналитико-методическое обеспечение	3,96	4,04	4,17	4,22
• информационное обеспечение	3,98	4,07	4,14	4,23
Образовательная безопасность по факторам влияния, %	66,67	66,67	66,67	77,78
• преподавательский состав, баллы	4,11	4,24	4,37	4,42
• программы и средства обучения	3,21	3,28	3,33	3,39
• методология и методы обучения	4,02	4,09	4,15	4,22
• технология обучения	4,04	4,12	4,19	4,23
• учебно-методические пособия и комплексы	3,71	3,86	3,98	4,10
• материально-техническое обеспечение и инфраструктура	3,08	3,13	3,24	3,35
• нормативно-правовые акты в области образования	4,32	4,44	4,53	4,63
• руководящие кадры учебного заведения	4,13	4,22	4,34	4,45
• руководящие кадры органов управления образованием	4,07	4,13	4,25	4,31
<i>Коэффициент позитивной корреляции, %</i>	33,3	33,3	33,3	33,3

Примечание: составлена автором

Таблица 3.2.4 - Динамика показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми в Троицком административном округе г. Москва на 10 000 человек населения

Показатели	2016	2017	2018	2019
Число дорожно-транспортных происшествий, чел.	79	68	71	65
Темпы роста ДТП к базисному 2016 году, %	100,00	86,07	89,87	82,28
Экономическая безопасность по факторам влияния, %	16,67	33,33	50,00	66,67
• финансовое обеспечение, баллы	3,75	3,96	4,18	4,33
• правовое обеспечение	3,54	3,68	3,79	3,89
• силовое обеспечение	3,89	4,01	4,07	4,22
• материально-техническое обеспечение	4,14	4,23	4,29	4,37
• технологическое обеспечение	3,78	3,85	3,98	4,13
• экологическое обеспечение	3,27	3,33	3,46	3,52
• социальное обеспечение	3,54	3,63	3,78	3,91

Показатели	2016	2017	2018	2019
• кадровое обеспечение	3,24	3,31	3,45	3,58
• образовательное обеспечение	4,21	4,34	4,45	4,56
• контрольно-аудиторское обеспечение	3,89	4,06	4,12	4,28
• аналитико-методическое обеспечение	3,79	3,89	4,00	4,09
• информационное обеспечение	3,77	3,92	3,99	4,06
Образовательная безопасность по факторам влияния, %	33,33	55,56	66,67	66,67
• преподавательский состав, баллы	3,88	4,08	4,17	4,26
• программы и средства обучения	3,01	3,12	3,25	3,34
• методология и методы обучения	3,78	3,97	4,08	4,15
• технология обучения	3,89	4,01	4,13	4,24
• учебно-методические пособия и комплексы	3,55	3,72	3,86	3,99
• материально-техническое обеспечение и инфраструктура	3,04	3,15	3,18	3,27
• нормативно-правовые акты в области образования	4,17	4,26	4,34	4,42
• руководящие кадры учебного заведения	4,09	4,14	4,26	4,31
• руководящие кадры органов управления образованием	4,00	4,06	4,12	4,21
Коэффициент позитивной корреляции, %	33,3	33,3	33,3	33,3

Примечание: составлена автором

Расчет показателя ЭБ на основе вероятности факторов, вызывающих угрозы экономической безопасности ДТС Москвы приведен на рис. 3.2.2.



Рисунок 3.2.1 - Динамика показателей дорожно-транспортных происшествий с детьми и экономической безопасности ДТС по административным округам г. Москва на 10 000 населения по сравнению с базисным 2016 г. (составлено автором)

Расчет ЭЭ приведен в табл.3.2.5. Для наглядности необходимо указать точки по административным округам в системе координат (Z), (Y), что показано на рис 3.2.3. Вся область подразделена на четыре квадранта: I -

показывает высокие значения экономической эффективности мероприятий по обеспечению ЭБ; II - показывает низкий ущерб при высоких затратах на его снижение, то есть не высокую экономическую эффективность мероприятий по обеспечению ЭБ; III - показывает высокий ущерб при низких затратах на его снижение, то есть невысокую экономическую эффективность мероприятий по обеспечению ЭБ; IV - низкие значения экономической эффективности мероприятий по обеспечению ЭБ. Границы между квадрантами определяются на основе средних значений показателей Z и Y, по которым произведен расчет при составлении выборки.



Рисунок 3.2.2 - Лепестковая диаграмма оценки вероятностей факторов, вызывающих угрозы экономической безопасности ДТС Москвы за 2019 г. (составлено автором)

Таблица 3.2.5 - Расчет показателей, определяющих экономическую эффективность обеспечения экономической безопасности ДТС Москвы и ее административных округов за 2019 год

Показатели	СВАО	ЦАО	ТиНАО	Москва
Экономическая безопасность (ЭБ), от. вел.	1,00	0,83	0,67	0,92
Затраты (z) на обеспечение ЭБ, млрд. руб.	3,86	3,80	2,96	87,90
Экономический ущерб (γ) от реализации угроз экономической безопасности, млрд. руб.	1,08	0,71	1,52	14,77
Удельные затраты (Z) на обеспечение экономической безопасности, млрд. руб./от. вел.	0,39	0,46	0,44	9,55
Удельный экономический ущерб (Y) от реализации угроз экономической безопасности, млрд. руб./ от. вел.	0,11	0,09	0,23	1,61
R	0,40	0,47	0,50	-
Rmax	0,51			-

Экономическая эффективность (ЭЭ)	0,22	0,09	0,03	-
----------------------------------	------	------	------	---

Примечание: составлена автором

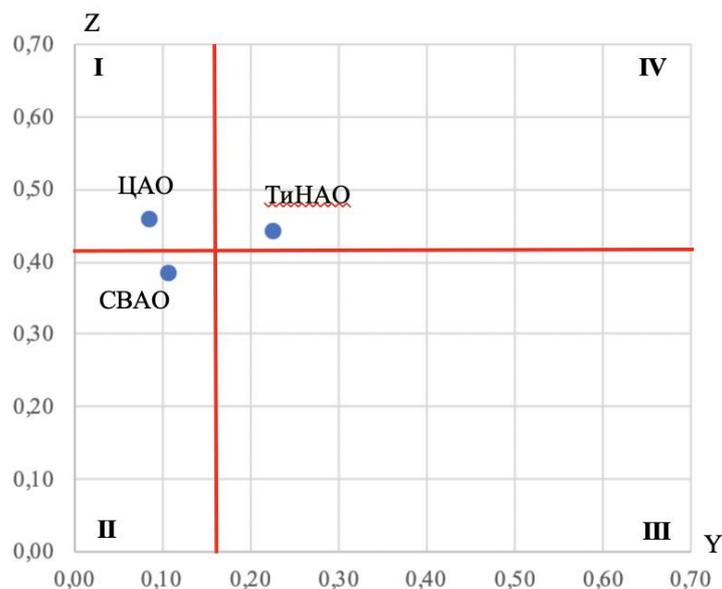


Рисунок 3.2.3 - Оценка экономической эффективности мероприятий по обеспечению экономической безопасности ДТС Москвы и ее административных округов за 2019 год (составлено автором)

Анализ показывает: высокую экономическую эффективность мероприятий по обеспечению экономической безопасности в СВАО, так имеют место низкие удельные затраты и экономический ущерб; низкую экономическую эффективность мероприятий по обеспечению экономической безопасности в ТиНАО, так имеют место высокие удельные затраты и экономический ущерб.

Кроме этого, анализ данных таблиц и рисунка показывает максимально возможные проблемы именно с обеспечением образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы, особенно в части выявленной ранее проблемы отсутствия в необходимом количестве современных методически грамотных и компьютерных наглядных разновозрастных пособий для детей по обучению правилам безопасности на транспорте в мегаполисе, а также проблемы отсутствия или недостаточных возможностей обучения детей правилам безопасности ДТС и дорожного движения на тренажерах.

Представленная оценка и анализ уровня безопасности ДТС, в том числе и оценка, анализ уровня экономической и образовательной

безопасности ДТС для детей г. Москвы подтверждают возможности возникновения комплекса законодательных, кадровых, информационных и прочих рисков для исследуемых процессов, а именно:

-увеличение числа пробелов и противоречий в нормативно-правовой базе обеспечения безопасности ДТС для детей, что будет ограничивать потенциальные действия и взаимодействия органов госвласти с участниками ДТС и понижать их совокупные способности качественно реагировать на возникающие ситуации в мегаполисе с аварийностью транспортных средств и травматизмом детей при перевозках в г. Москве;

-недостаточный уровень, а часто и отсутствие всей необходимой информации по целям, направлениям и результатам деятельности применительно к сфере по обеспечению безопасности ДТС для детей и дорожно-транспортного движения в мегаполисе;

-недостаточный уровень пропаганды безопасности ДТС для детей, культурного поведения и безопасного движения для детей в среде участников дорожно-транспортного движения в мегаполисе.

Минимизация влияния данных рисков на процессы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве потребует формирования, а также поддержания на рациональном и эффективном уровне процессов по планированию, исполнению, мониторингу, контролю и ресурсной поддержке деятельности в части обеспечения безопасности ДТС для детей и непосредственной безопасности дорожно-транспортного движения в мегаполисе, по межведомственному и межуровневому взаимодействию, по обеспечению информационной открытости, публичности, инвестиционной привлекательности мероприятий по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей. В аспекте произведенной оценки перейдем далее к формулированию рекомендаций по обеспечению безопасности ДТС для детей в г. Москве в целом, а также экономической и

образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Для эффективного и результативного решения проблем, которые связаны с современным уровнем дорожно-транспортной аварийности с участием детей в мегаполисе, с расширением возможностей дальнейшего снижения данных показателей аварийности в г. Москве до приемлемого уровня мировых развитых стран (Швеция, Нидерланды) требуется:

- продолжение комплексной реализации мероприятий, ориентированных на повышение уровня безопасности ДТС для детей в мегаполисе;

- обеспечение данных мероприятий необходимыми финансовыми ресурсами;

- дальнейшее развитие институционального обеспечения реализации мер по повышению уровня безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе.

Для удовлетворения указанных требований нами предлагается комплекс актуальных и согласованных рекомендаций по обеспечению безопасности ДТС для детей в г. Москве:

- соблюдение баланса в понимании жителями мегаполиса опасности ДТС и дорожно-транспортного движения для детей, а также мер и возможностей Администрации города Москвы по обеспечению требуемого уровня безопасности движения с участием детей на дорогах мегаполиса;

- расширение использования возможностей влияния законодательства РФ, города Москвы, иных прочих мер воздействия применительно к агрессивному, противоправному и безответственному поведению участников ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

- урегулирование вопросов по реализации организационно-технических и организационно-правовых функций применительно к сфере организации рационального движения детей-пешеходов и транспортных

средств в мегаполисе;

-приведение элементов инфраструктуры ДТС в полное соответствие с установленными нормативными требованиями по безопасности объектов ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-системная проработка механизмов по вовлечению города Москвы в софинансирование, реализацию мероприятий, связанных с обеспечением безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей, мотивирование администрации мегаполиса, гарантирование ее экономической заинтересованности с точки зрения достижения поставленных результатов в ожидаемом уровне безопасности ДТС для детей;

-совершенствование комплекса методов, механизмов и инструментов организации работы Администрации города Москвы с федеральными ведомствами, ответственными за обеспечение безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-стимулирование ответственности Администрации города Москвы за снижение уровня дорожно-транспортной аварийности с участием детей в мегаполисе, поощрение передового опыта в части обеспечения безопасности ДТС для детей;

-дальнейшая детальная разработка инструментов по синхронизации комплекса мероприятий органов по управлению ДТС, дорожно-транспортным движением с участием детей на местном, региональном и федеральном уровнях;

-развитие системы индикаторов и показателей деятельности, связанной с повышением уровня безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе для органов по управлению ДТС на местном, региональном и федеральном уровнях;

-сокращение воздействия наиболее значимых факторов, которые вызывают дорожно-транспортную аварийность среди детей и снижают

(сокращают) возможности и уровень качества оказания медпомощи пострадавшим детям в различных дорожно-транспортных происшествиях в мегаполисе;

-изменение отношения жителей города Москвы к проблемам обеспечения безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей;

-совершенствование системы обучения детей в мегаполисе правилам нахождения на объектах ДТС и правилам безопасного дорожно-транспортного движения в мегаполисе.

Реализация представленных рекомендаций по обеспечению безопасности ДТС для детей в г. Москве позволит создать скоординированную и согласованную систему направлений перспективной деятельности, детализирующих данные направления мероприятий, приводящих к снижению уровня дорожно-транспортного травматизма детей в мегаполисе. Кроме этого, данные рекомендации позволяют обеспечить в среднесрочном периоде:

-условия по грамотному, ответственному и безопасному поведению участников дорожно-транспортного движения при перевозках и высадке детей в мегаполисе;

-переход от принципов функционального управления ресурсной базой обеспечения безопасности ДТС для детей в г. Москве к принципам проектного финансирования конкретных мероприятий и направлений деятельности, в том числе, в рамках государственно-частного партнерства;

-активное вовлечение Администрации города Москвы в реализацию комплекса мероприятий по обеспечению безопасности ДТС, безопасности дорожно-транспортного движения с участием детей;

-партнерство и сотрудничество с участием заинтересованных сторон в частном, муниципальном и государственном секторах при одновременном привлечении гражданского общества для решения актуальных проблем

обеспечения безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Также далее зафиксируем комплекс рекомендаций по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе:

-продолжить приобретение и поставку в город Москва различных материально-технических ресурсов, необходимых для повышения уровня безопасности ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей;

-для качественного обучения детей, находящихся в дошкольном или школьном возрастах, навыкам нахождения на объектах ДТС и навыкам безопасного и рационального поведения на дорогах мегаполиса сформировать мобильные автогородки, укомплектовать их необходимым оборудованием, позволяющим в рамках игровой формы вырабатывать необходимые навыки, обеспечить автогородки светоотражающими приспособлениями нахождения на транспорте для распространения их среди несовершеннолетних детей;

-разработать и предоставить для обучения требуемое количество современных методически грамотных и компьютерных наглядных разновозрастных пособий для детей по обучению правилам безопасности на транспорте в мегаполисе;

-продолжить закупки необходимого оборудования для учебных центров по подготовке преподавателей, занимающихся обучением детей правилам нахождения на объектах ДТС и правилам безопасного дорожно-транспортного движения в мегаполисе

-продолжить закупки и передать Администрации города Москвы комплексы по фиксации различных нарушений правил в сфере дорожного движения с участием детей в мегаполисе, которые работают в рамках автоматического режима;

-последовательно осуществлять обустройство уличной и дорожной сети в мегаполисе техническими современными средствами по организации работы объектов ДТС и дорожно-транспортного движения, которые

повышают безопасное участие детей-пешеходов и водителей, осуществляющих перевозки детей, в дорожно-транспортном движении в городе Москве;

-продолжить работы по изготовлению, монтажу и передаче в профильные учреждения Администрации города Москвы передвижных лабораторий по контролю за техническим и эксплуатационным состоянием уличной и дорожной сети мегаполиса с точки зрения выявления возможных рисков объектов ДТС и дорожно-транспортного движения с участием детей;

-продолжить работы в мегаполисе по установке пешеходных ограждений, по модернизации пешеходных нерегулируемых переходов и светофорных объектов, по обустройству пересечений различных автомобильных дорог, по оборудованию искусственным освещением мест по концентрации основных дорожно-транспортных происшествий с участием детей, живущих в г. Москве и Московской области;

-сформировать и последовательно расширить комплекс условий по совершенствованию действий экстренных служб, прибывающих на места дорожно-транспортного происшествий с участием детей в мегаполисе, закупить специализированные автомобили для ликвидации всех возможных последствий возникающих дорожно-транспортных происшествий с участием детей в городе Москве;

-организовать и методически обеспечить работу учебно-тренировочных комплексов, необходимых для подготовки работников МЧС в г. Москве, для отработки возможных действий работников экстренных служб, которые участвуют в ликвидации возможных последствий различных дорожно-транспортных происшествий с участием детей в мегаполисе;

-продолжить закупки необходимого оборудования для учебных центров по подготовке преподавателей, занимающихся обучением водителей, работников служб, которые участвуют в ликвидации возможных последствий различных дорожно-транспортных происшествий

с участием детей, приемам по оказанию детям требуемой медицинской помощи по факту того, что они пострадали в дорожно-транспортных происшествиях, продолжать привлекать к работе учебных центров специалистов Института проблем сферы медицины катастроф ФГБУ «Всероссийский центр сферы медицины катастроф», Министерства по здравоохранению РФ;

-продолжить работу в городе Москве по формированию систем по маршрутному ориентированию участников дорожно-транспортного движения, осуществляющих перевозку детей (разработка системы маршрутов, установка различных информационных и указательных знаков на основных улицах и дорогах мегаполиса);

-создать и обеспечить эффективное использование при обеспечении экономической и образовательной безопасности детей в г. Москве многопараметрической информационно-аналитической системы по прогнозированию и моделированию ситуации по обеспечению безопасности объектов ДТС для детей и безопасности дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-последовательно реализовать комплекс опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ в рамках таких направлений обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве, как улучшение правового сознания, предупреждение ситуаций возможного опасного поведения различных участников дорожно-транспортного движения, осуществляющих перевозку детей в мегаполисе;

-разработать и принять комплекс организационно-планировочных и инженерных мер в сфере совершенствования организации движения различных транспортных средств, детей-пешеходов в мегаполисе, обеспечить развитие системы по оказанию помощи пострадавшим детям в результате различных дорожно-транспортных происшествий в мегаполисе, реализовать комплекс мер по улучшению нормативно-правовых,

организационных и методических основ системы по управлению деятельностью по обеспечению безопасности ДТС для детей и безопасности дорожно-транспортного движения для детей в г. Москве.

Следует указать на важность не только бюджетного финансирования мероприятий по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в современных мегаполисах России. Для города Москвы при этом особенно важно организовать привлечение внебюджетных средств для обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей.

Для реализации предложенных выше рекомендаций целесообразно привлечение средств коммерческих структур, которые осуществляют медицинское обеспечение, страховую деятельность, содержание, ремонт дорог, изготовление, а также техническое обслуживание, ремонт различных транспортных средств, которые занимаются подготовкой, переподготовкой участников дорожно-транспортного движения, перевозками пассажиров, средств общественных организаций мегаполиса (ассоциаций, союзов).

При этом привлечение средств из внебюджетных источников должно базироваться на принципах добровольности организаций в софинансировании мероприятий по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве. Заинтересованность частных и общественных структур в финансировании мероприятий должна выражаться в том, что данные структуры получают опосредованные эффекты от снижения числа дорожно-транспортных происшествий с участием детей мегаполиса. Как возможный механизм по привлечению внебюджетных ресурсов для реализации мероприятий по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе может применяться механизм по предоставлению разных льгот частным структурам Администрацией города Москвы, например, налоговый инвестиционный кредит, государственно-частное партнерство, государственная поддержка проектов частных структур.

Базисом по предоставлению инвестиционного кредита следует считать проведение частной структурой опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе, осуществление частной структурой внедренческой (инновационной) деятельности в данной сфере, например, путем создания новых, совершенствования применяемых технологий, путем создания инновационных видов оборудования в рамках реализации целей по обеспечению безопасности объектов ДТС для детей и безопасности дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе, выполнение частной структурой важного заказа для обеспечения высокого уровня безопасности ДТС для детей в мегаполисе, предоставление частной структурой важных услуг по перевозке детей в мегаполисе.

В свою очередь, государственно-частное партнерство реализуется посредством заключения системы контрактов с различными частными структурами (подрядные договора), а также путем заключения договоров на управление, договоров аренды, путем заключения комплекса концессионных соглашений, посредством учреждения государственно-частных предприятий, ответственных за обеспечение экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе. Реализация схем государственно-частного партнерства предполагает активное участие частных структур в капитале государственных предприятий посредством акционирования, посредством создания различных совместных предприятий в мегаполисе.

С нашей точки зрения, государственно-частное партнерство применительно к обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве может осуществляться по следующим направлениям деятельности:

-автотранспортное направление (создание в мегаполисе автотранспортных предприятий, обеспечивающих безопасность объектов

ДТС для детей и безопасность дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе в статусе государственно-частных деловых партнерств);

-техническое направление (управление уличным освещением, содержанием и техническим обслуживанием автомобильных дорог для повышения уровня безопасности ДТС для детей в мегаполисе);

-образовательное направление (организация центров по подготовке детей, по повышению квалификации и компетентности участников дорожно-транспортного движения в мегаполисе);

-производственно-технологическое направление (разработка, изготовление различных технических средств по оснащению дорог, обеспечивающих безопасность ДТС для детей в мегаполисе);

-информационное направление (учреждение СМИ и пропаганда ответственного поведения при перевозках детей в мегаполисе);

-информационно-технологическое направление (создание, ведение различных информационных баз по вопросам обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москве).

Наконец, государственная поддержка частных структуры, которые реализуют проекты по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей в г. Москва, предоставляется посредством проведения конкурсов, связанных с размещением заказов по выполнению работ, по предоставлению услуг в части реализации профильных мероприятий на базе бюджетных средств Администрации г. Москвы.

Перейдем далее к рассмотрению контуров программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

3.3. Контуры программы обеспечения экономической безопасности

Представим краткое и последовательное описание содержания нормативно-правового, технико-технологического, экономического, социального и образовательного разделов программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы. В рамках каждого раздела будут приведены цели, задачи, принципы, функции и методы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы⁸³.

Нормативно-правовой раздел программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Цели обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-совершенствование организационных и правовых механизмов по допуску транспортных средств, их водителей применительно к участию в процессах перевозки детей в мегаполисе.

Задачи обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности в мегаполисе в сфере обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей;

-комплексное совершенствование законодательных документов, правоприменительной практики с точки зрения рационального решения вопросов по страхованию гражданской ответственности для владельцев различных транспортных средств, осуществляющих перевозки детей в мегаполисе.

⁸³ Мартынюк В.Н. Контуры программы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы для детей города Москвы // Молодые ученые, 2019, №10. С. 10-11.

Принципы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-соответствия принимаемых решений основным положениям законодательства, международным обязательствам России в части обеспечения безопасности ДТС мегаполисов для детей;

-открытости всей проводимой работы по принятию поправок в законодательство по вопросам обеспечения безопасности ДТС для детей для общества мегаполисов России.

Функции обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-регулятивная и превентивная функции.

Методы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-метод консультативно-правовой поддержки интересов и планов развития участников ДТС с позиций обеспечения безопасности перевозок детей в мегаполисе;

Технико-технологический раздел программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Цели обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-улучшение улично-дорожной система по критерию безопасности дорожно-транспортного движения с участием детей, включая и повышение качества работ, связанных с организацией дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе.

Задачи обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-развитие принципов по автоматизации процессов управления дорожно-транспортным движением с участием детей в мегаполисе на базе высокотехнологичной мобильной и электронной техники,

целенаправленная интеграция систем по управлению дорожно-транспортным движением с участием детей в мегаполисе в транспортные интеллектуальные системы;

-разработка и практическое применение эффективных механизмов по обеспечению соответствия текущего технического состояния всех эксплуатируемых для перевозки детей в мегаполисе транспортных средств требованиям Технических регламентов России и Таможенного союза.

Принципы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-приоритета в использовании современных технологий применительно к деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе (сюда входят различные интеллектуальные транспортные системы, глобальные навигационные системы, системы по автоматизации процессов управления ДТС мегаполиса, активной, пассивной безопасностью различных видов транспортных средств, иные перспективные системы, которые позволяют качественно воздействовать на процессы по предупреждению и снижению тяжести последствий потенциальных дорожно-транспортных происшествий с участием детей в мегаполисе);

-планирования и актуализации мероприятий на базе результатов мониторинга проблемных зон в обеспечении безопасности ДТС для детей, а также в аспекте учета признанных экспертным сообществом ведущих стран факторов риска повышенного детского дорожно-транспортного травматизма (превышение нормативов по ограничению скорости движения транспортных средств, управление транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, намеренное неиспользование средств обеспечения безопасности – ремней безопасности, различных детских удерживающих устройств (систем), защитных шлемов).

Функции обеспечения экономической и образовательной

безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-защитная функция.

Методы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-метод обеспечения конкурентоспособности, модернизации объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов с позиций обеспечения безопасности перевозок детей в мегаполисе.

Экономический раздел программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Цели обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-повышение уровня защищенности детей от различных дорожно-транспортных происшествий в мегаполисе их последствий по критерию достигнутого уровня экономических и репутационных потерь от детского дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе.

Задачи обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-развитие механизмов по экономическому стимулированию, которые направлены на соблюдение всех установленных требований по обеспечению безопасности ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе, включая и вопросы по налогообложению, лицензированию, имущественному страхованию и тарифообразованию для участников ДТС г. Москвы;

-разработка комплекса предложений, связанных с определением объемов, источников ресурсного обеспечения в г. Москве, которые необходимы для эффективного решения современных и перспективных задач по повышению безопасности ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей, включая и разработку механизма по эффективному использованию выделяемых бюджетных и

внебюджетных объемов финансирования мероприятий по обеспечению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса.

Принципы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-концентрации усилий на разработке и реализации малозатратных, при этом эффективных мероприятий, нацеленных на понижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе.

Функции обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-инновационная функция.

Методы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-метод государственно-частного партнерства при создании новых и повышении эффективности действующих объектов инфраструктуры ДТС мегаполисов с позиций обеспечения безопасности перевозок детей в мегаполисе.

Социальный раздел программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Цели обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-повышение эффективности системы по оказанию помощи, спасения пострадавших детей по факту дорожно-транспортных происшествий в мегаполисе.

Задачи обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-совершенствование практики по проведению информационной и разъяснительной работы, которая осуществляется СМИ, для реализации целей по изменению поведения участников ДТС в мегаполисе,

формирования в сознании жителей мегаполиса негативного (нетерпимого) отношения ко всем нарушителям правил дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе и фактам безответственного агрессивного поведения, приведшего к повышению уровня детского дорожно-транспортного травматизма в г. Москве, развития системы принципов по сотрудничеству, взаимному доверию и взаимопомощи между всеми участниками ДТС в мегаполисе при осуществлении безопасных перевозок детей;

-вовлечение различных общественных ассоциаций, организаций, субъектов, которые ведут деятельность в промышленности, структур бизнес-сообщества России в реализацию мероприятий профилактической работы среди детей для последующего повышения уровня безопасности ДТС для детей и безопасности дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе.

Принципы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-приоритета жизни, здоровья детей мегаполиса, которые участвуют в дорожно-транспортном движении, над возможными экономическими результатами деятельности участников ДТС г. Москвы;

-соблюдения интересов государства, общества, граждан и непосредственно детей при обеспечении экономической и образовательной безопасности ДТС мегаполиса.

Функции обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-социальная функция.

Методы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-метод поддержания стабильного и высокого уровня социально-экономических нормативов качества жизни населения с позиции

минимизации экономических и репутационных ущербов от детского дорожно-транспортного травматизма в мегаполисе.

Образовательный раздел программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Цели обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-коррекция поведения большинства участников дорожно-транспортного движения в мегаполисе для реализации целей по безусловному соблюдению правил и норм дорожно-транспортного движения с участием детей.

Задачи обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-совершенствование системы требований к формируемым знаниям и навыкам детей при безопасном нахождении на объектах ДТС, при участии в дорожно-транспортном движении в мегаполисе;

-совершенствование форм, методов организации учебных процессов в структурах, которые введут образовательную деятельность среди детей по профессиональной подготовке к нахождению на объектах ДТС, к участию в дорожно-транспортном движении в мегаполисе, в максимально возможной степени учитывающих передовой опыт стран с развитой автомобилизацией, обеспечивающих качественную и своевременную подготовку детей, в значительной мере адаптированных затем к рациональному участию в дорожно-транспортном движении в мегаполисе;

-формирование институтов по подготовке и повышению квалификации различных категорий специалистов в сфере обеспечения безопасности ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе, включая и по вопросам рациональной организации дорожно-транспортного движения в г. Москве;

-организация перманентного изучения, распространения зарубежного и

передового отечественного опыта применительно к повышению эффективности управления экономической и образовательной безопасностью ДТС для детей г. Москвы.

Принципы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-приоритета обеспечения дети, участников перевозок детей необходимыми методическими, имитационными и обучающими средствами, направленными на повышение уровня дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте в мегаполисе.

Функции обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-информационная функция.

Методы обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-метод разработки системы профессиональных стандартов подготовки специалистов в сфере обеспечения безопасности ДТС для детей в мегаполисе.

Далее, укажем на основные мероприятия по представленным выше разделам программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Мероприятия нормативно-правового раздела программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-принятие соответствующих поправок в нормативно-правовые акты РФ и г. Москвы, касающихся обеспечения экономической и образовательной безопасности ДТС для детей, особенно в части описания системы наказаний для детей и их родителей при нарушении правил дорожно-транспортного движения в мегаполисе;

-совершенствование системы по лицензированию в области обучения детей правилам безопасности на объектах ДТС и правилам безопасного дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе, по

лицензированию в области подготовки водителей, разработки правовых основ контроля над осуществлением жителями мегаполиса самостоятельной подготовки при получении права для управление различными транспортными средствами (категории «А», «В»);

-разработка и уточнение на региональном уровне организационных и нормативно-правовых аспектов по внедрению комиссионного принципа при приеме у кандидатов квалификационных экзаменов на получение прав на осуществление управления транспортным средством для перевозки детей в мегаполисе;

-формирования базы информационных данных в городе Москва о водителях различных транспортных средств, которые были привлечены к ответственности при нарушении Правил безопасного дорожного движения РФ, особенно в части создания ситуаций дорожно-транспортного травматизма среди детей мегаполиса.

Мероприятия технико-технологического раздела программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-активное внедрение технических и технологических средств, разработка и / или внедрение которых обеспечивает экономическую и образовательную безопасность ДТС для детей: в т.ч. информационные технологии по мониторингу указанных трех видов безопасности по административным округам и мегаполису в целом; для образовательной безопасности ДТС - технологии обучения (тренинга) вождения транспортных средств, повышающие у детей грамотность и культуру вождения;

-реализация работ по повышению уровня активной, а также пассивной безопасности различных транспортных средств при организации перевозок детей в мегаполисе;

-усиление мер контроля над наличием, полной исправностью, эффективностью применения средств безопасности при осуществлении перевозок детей в мегаполисе, при организации бесперебойной работы

отдельных объектов ДТС города Москвы в среднесрочной и долгосрочной перспективах;

-повышение уровня профилактики дорожно-транспортного травматизма среди детей за счет реализации различных технико-технологических средств организации дорожно-транспортного движения в городе, активное внедрение и использование удерживающих устройств для детей при их перевозках различными транспортными средствами;

-реализация комплекса пилотных проектов по замене постов ДПС (дорожно-патрульной службы в мегаполисе) эффективными автоматическими техническими системами по контролю над соблюдением участниками ДТС и дорожно-транспортного движения в мегаполисе Правил безопасного дорожного движения РФ, реализация комплекса пилотных проектов по применению вертолетов для обеспечения ускорения прибытия работников специальных служб реагирования на место дорожно-транспортного происшествия, особенно с участием детей, проживающих в г. Москве и Московской области;

-осуществление технического перевооружения ГИБДД Министерства внутренних дел России, ответственных за обеспечение экономической и образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы, а также развитие умений представителей ГИБДД по общению с детьми, с учащимися из младших классов, из средней школы в мегаполисе.

Мероприятия экономического раздела программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-создание Центра безопасности ДТС для г. Москвы с филиалами по административным округам, в каждом из которых есть подразделение по образовательной безопасности ДТС;

-проведение комплекса системных исследований, которые направлены на установление закономерностей возникновения различных дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием детей,

влияния данных происшествий на уровень социально-экономического развития г. Москвы, возникающие экономические и репутационные потери, последующее обоснование ряда приоритетных направлений по профилактике дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием детей, снижение уровня экономической тяжести последствий данных дорожно-транспортных происшествий для мегаполиса;

-построение системы оптимальных моделей по управлению экономической и образовательной безопасностью объектов ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-проведение комплекса работ в части совершенствования системы экономических наказаний для виновных участников дорожно-транспортного движения в мегаполисе для подготовки экономического базиса стимулирования обязательности участия экономических субъектов и гражданского общества в обеспечении экономической и образовательной безопасности ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-разработка комплекса организационных и экономических механизмов по повышению роли и значения схем обязательной страховки гражданской ответственности для владельцев различных транспортных средств применительно к решению проблемы по обеспечению экономической и образовательной безопасности объектов ДТС для детей и дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-осуществление мониторинга динамики уровня экономического ущерба от дорожно-транспортного травматизма среди детей для подготовки при необходимости общественного мнения к важности ужесточения ответственности за инициирование дорожно-транспортных происшествий с участием детей жителями мегаполиса для безусловного решения проблем обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Мероприятия социального раздела программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-активная реализация мероприятий, мотивирующих повышение социального и имущественного статуса лиц, соблюдающих правила безопасности ДТС и способствующих повышению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей, и наоборот снижение социального и имущественного статуса лиц, не соблюдающих правила безопасности ДТС и не способствующих повышению экономической и образовательной безопасности ДТС для детей;

-формирование системы осуществления пропагандистских воздействий на жителей мегаполиса для реализации целей по формированию негативного отношения в обществе и среди детей – будущих владельцев транспортных средств к любым правонарушениям в области эксплуатации объектов ДТС и организации дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-проведение комплекса пропагандистских кампаний в мегаполисе, которые направлены на формирование, развитие у большинства участников дорожно-транспортного движения стереотипов рационального и законопослушного поведения при эксплуатации объектов ДТС и при организации перевозок детей в мегаполисе;

-обеспечение целенаправленного вовлечения в осуществление профилактической работы с детьми по пониманию ими правил безопасного дорожно-транспортного движения в мегаполисе институтов и структур гражданского общества г. Москвы.

Мероприятия образовательного раздела программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы:

-активная реализация комплекса мероприятий по снижению угроз со стороны таких факторов повышенного дорожно-транспортного травматизма среди детей в г. Москва как: преподавательский состав,

программы и средства обучения, методология и методы обучения, технология обучения, учебные и методические пособия (учебно-методические комплексы), материально-техническое обеспечение и инфраструктура обучения, нормативно-правовые акты в области образования, управленческий персонал учебного заведения, управленческий персонал органов управления образованием (муниципального образования, региона, страны);

-совершенствование методов и форм международного взаимодействия применительно к области обучения детей мегаполиса правилам безопасной эксплуатации объектов ДТС и соблюдения правил безопасного дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе;

-подготовка комплекса предложений, связанных с введением в отношении большинства автошкол города Москвы механизмов, которые позволяют повысить уровень подготовки детей, занимающихся по программам обучения правилам безопасного дорожно-транспортного движения с участием детей в мегаполисе, особенно в части повышения эффективности и взаимозаинтересованности, активной обратной связи «ГИБДД - специализированные образовательные учреждения - автошколы»;

-расширение комплекса работ в части строительства современных детских дорожных городков для подготовки детей по вопросам безопасного дорожно-транспортного движения в мегаполисе, особенно в части решения вопросов по выделению земельных участков в мегаполисе, требующихся для строительства детских дорожных городков;

-повышение роли и значения общественных организаций и объединений в разработке и осуществлении профилактических мероприятий в системе «ГИБДД - специализированные образовательные учреждения - автошколы»;

В завершении параграфа опишем структуру разделов для проекта Концепции обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей

г. Москвы⁸⁴.

В состав Концепции обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы необходимо включить следующие разделы:

-оценка и анализ текущего состояния с обеспечением образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса;

-исследование, разработка комплекса перспективных направлений в обеспечении образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса. Ключевые принципы в развитии ДТС с точки зрения организации безопасных перевозок детей в мегаполисе;

-комплекс согласованных программных мероприятий;

-алгоритм и схемы управления реализацией Концепции, включая и создание специализированных организационных структур обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе;

-ожидаемые результаты осуществления Концепции обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы.

Необходимо отметить, что указанный перечень разделов будет уточняться, дополняться в процессе разработки, реализации Концепции обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы. Представим далее краткое описание структурированных выше разделов Концепции.

Содержание раздела «Оценка и анализ текущего состояния с обеспечением образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса».

В разделе следует представить всесторонний анализ современной ситуации с детским дорожно-транспортным травматизмом в городе, а также с подготовкой детей правилам безопасного нахождения на объектах ДТС мегаполиса. На базе имеющихся результатов проведенных исследований, отчетных и статистических материалов,

⁸⁴ Мартынюк В.Н., Лочан С.А. О концепции обеспечения образовательной безопасности дорожно-транспортной системы для детей Москвы // Экономика образования, 2019, №4. С. 101-110.

документированных объективных наблюдений дается всесторонняя оценка обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе и прогнозы изменения данной ситуации. Выполняется оценка и анализ всех существующих проблем в деятельности сложившейся ДТС мегаполиса путем установления истоков, базиса, явных, скрытых причин всех возникших проблем, трудностей и нестыковок в обеспечении высокого уровня образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса. Анализ проблем следует выполнять в разрезе выявленных связей целевых функциональных ориентиров, а также индикаторов-показателей-достижения данных ориентиров.

Содержание раздела «Исследование, разработка комплекса перспективных направлений в обеспечении образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса. Ключевые принципы в развитии ДТС с точки зрения организации безопасных перевозок детей в мегаполисе».

В разделе следует привести результаты разработок и исследований:

-анализ и сопоставление разных сценариев и стратегий развития ДТС, обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса, включая и состояние уличной и дорожной сети, объемы перевозок детей, состав транспортных средств, используемых для перевозок детей;

-обосновываются цели повышения эффективности обеспечения образовательной ДТС для детей и значения необходимых целевых показателей применительно к периодам среднесрочных мероприятий Концепции;

-уточняются все прогнозные оценки в отношении потребностей мегаполиса, населения мегаполиса в услугах по перевозке детей, по обучению детей правилам дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте, которые обусловлены факторами социального и экономического развития мегаполиса;

-формируется комплекс механизмов, система технологий,

необходимых для достижения ожидаемых характеристик обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса (изменения нормативной и правовой базы, организационно-управленческие и административные и решения, система инвестиционных решений, которые связаны с модернизацией и развитием процессов обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса, воспитательные и социальные меры, алгоритм внедрения результатов НТП);

-обосновываются приоритеты, которая применяются при выборе конкретных направлений для развития, при выборе отдельных мероприятий Концепции обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы применительно к условиям ограниченного финансирования в мегаполисе;

-вырабатывается комплекс предложений по стандартам обеспечения качества, безопасности перевозок детей в мегаполисе всеми действующими перевозчиками, которые работают в мегаполисе;

-анализируются потребности, возможности в обеспечении образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы, формируются перспективные схемы потребностей в организации безопасных перевозок детей в мегаполисе, например, в различных интермодальных перевозках детей.

Содержание раздела «комплекс согласованных программных мероприятий».

Здесь приводится расширенный перечень мероприятий с одновременным указанием возможных исполнителей, финансовых затрат, сроков, источников ресурсного обеспечения, ожидаемых результатов по повышению эффективности обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы. Мероприятия при этом объединяют во временные блоки (долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные) и направления развития ДТС мегаполиса. По отдельным направлениям

требуется дополнительная проработка мероприятий, не рассматриваемых до этого комплексно. Предварительный перечень данных направлений может включать:

- разработку, согласование комплекта организационных и технологических документов, технических регламентов, которые определяют технологии взаимодействия органов по управлению ДТС и городскими системами, ответственными за обеспечение образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса;

- совершенствование нормативной и правовой базы, финансово-экономической поддержки процессов обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы;

- повышение информационного уровня всех участников ДТС мегаполиса в части реализуемых мероприятий повышения дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте среди детей, включая и мероприятия административного, правового, учебно-воспитательного и социально-психологического характера, которые реализуются в мегаполисе.

Содержание раздела «алгоритм и схемы управления реализацией Концепции, включая и создание специализированных организационных структур обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе».

Здесь следует изложить организационную и информационную технологии сопровождения процессов реализации мероприятий Концепции для последующего уточнения, корректировки принятой Концепции по факту анализа эффективности исполнения мероприятий Концепции. Следует отметить, важность создания в городе Москве Центра по обеспечению образовательной безопасности ДТС для детей в мегаполисе. Функции этого Центра совпадают с функциями, изложенными нами в параграфе 3.1. исследования, а конкретная структура Центра будет

определяться тем набором функций, который фактически будет передан Центру для обеспечения образовательной безопасности для детей в г. Москве.

Содержание раздела «Ожидаемые результаты осуществления Концепции обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы». Приводится система показателей оценки уровня образовательной безопасности ДТС для детей мегаполиса, приводятся методики и формулы для расчета данных показателей, приводятся схемы мониторинга и сбора информации для расчета данных показателей с учетом возможностей проведения кабинетных исследований и возможностей сбора статистических данных в Москве.

Заключение

В комплексе мер, связанных с обеспечением экономической безопасности России, ключевое значение из-за пространственной протяженности страны имеет обеспечение безопасности дорожно-транспортной системы.

Действия по нейтрализации этих угроз и обеспечению экономической безопасности ДТС мегаполиса следует согласовывать с едиными принципами регулирования и защиты интересов всех участников ДТС в экономической сфере, что позволяет решить задачи по формированию, распределению и использованию ресурсной базы при разработке и реализации программных мероприятий по обеспечению безопасности мегаполиса, оценке их эффективности и минимизации экономических потерь от последствий дорожно-транспортного травматизма. В работе сформулированы особенности снижения экономических угроз обеспечения безопасности ДТС мегаполиса на примере автомобильного транспорта, выбор которого обусловлен высокой аварийностью в данной сфере.

Концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса включает ряд блоков.

Объектно-субъектный блок включает в себя описание основных объектов (ДТС мегаполиса, население) и субъектов (юридические лица, осуществляющие организацию и регулирование; юридические и физические лица, позитивно и негативно воздействующие на экономическую безопасность) обеспечения экономической безопасности; виды основных экономических угроз по перевозке пассажиров и грузов, обеспечению социальной защищенности работников ДТС и ресурсному обеспечению ее объектов; экономических и социальных потерь для мегаполиса.

Теоретико-методологический блок включает теории, положения которых способствуют обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе:

общая теория систем решает проблемы стабильности, защищенности и надежности применительно к условиям воздействия на процессы перевозок пассажиров и грузов; теория обеспечения национальной безопасности изучает состояние защищенности большинства национальных интересов государства, общества и человека от разных угроз; теория конфликтологии рассматривает деструктивные воздействия в экономической и социальной сферах, сопряженные с конфликтными ситуациями; теория региональной экономики исследует региональные аспекты экономического развития мегаполиса и другие.

Целевой блок. Экономические и социальные цели профилактики и обеспечения экономической безопасности ДТС мегаполиса: максимально возможное удовлетворение потребностей жителей в широком спектре безопасных и качественных услуг по перевозке пассажиров и грузов; достижение на основе модернизации и технического перевооружения высокого уровня безопасности и экономической эффективности процессов перевозок; обеспечение доступности услуг на уровне, который гарантирует социально-экономическую стабильность мегаполиса, развитие рынка труда и межрегиональных связей; проведение мероприятий по обеспечению экономической безопасности к уровню принятых международных стандартов.

Блок планирования мероприятий включает основные методы планирования мероприятий по профилактике и обеспечению экономической безопасности ДТС в мегаполисе: экспертных оценок, экстраполяции, балансовый, экономического анализа, нормативный, программно-целевой, экономико-математического моделирования.

Блок оценки и мониторинга включает основные методы, показатели оценки и мониторинга эффективности обеспечения безопасности ДТС в мегаполисе: исследование нормативно-правовых и методических документов, затрагивающих вопросы обеспечения безопасности

(федеральный и ведомственный надзор и контроль); проведение социологических опросов; собеседований, обсуждений с работниками объектов ДТС и населением и с представителями объектов обеспечения безопасности; письменные опросы участников обеспечения безопасности; использование данных статистики; изучение отчетности. Что касается показателей оценки и мониторинга эффективности, то они, как правило, привязываются к основным видам экономических и социальных потерь и характеризуют определенным образом отсутствие указанных потерь или их эталонный низкий уровень.

Блок мероприятий по профилактике и обеспечению экономической безопасности объединяет экономические, социальные, образовательные, нормативно-правовые и технико-технологические мероприятия. Успех для стратегии обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе приносит комплексное использование всех видов мероприятий.

Ключевые методы обеспечения экономической безопасности ДТС в мегаполисе распределены по уровням управления. При этом в рамках каждого уровня выделяются экономические, социальные, образовательные, нормативно-правовые и технико-технологические методы обеспечения экономической безопасности, которые формируют основу соответствующего механизма.

Главным звеном механизма является Центр обеспечения безопасности ДТС (далее Центр). Главные функции Центра (резервирование ресурсов, регулирование отношений, компенсация угроз безопасности, обеспечение защиты участников) реализуются путем развития инфраструктуры, удовлетворения потребностей в перевозках пассажиров и грузов, что способствует снижению экономической безопасности.

Центр, действуя в рамках регламентов, утвержденных органами исполнительной власти мегаполиса, реализует в своей деятельности методы управления, включая прогнозирование и мониторинг показателей

экономической безопасности и информирует заинтересованных лиц о состоянии, прогнозах и сценариях развития. Решения, связанные с обеспечением экономической безопасности, реализуют законодательные, исполнительные и правоохранительные органы мегаполиса при активном участии общественных организаций и населения.

Базовой задачей Центра является использование системы показателей для отслеживания уровня экономической безопасности, а также повышение дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте. Центр должен выполнять работы по: активизации с помощью СМИ общественного мнения о важности обеспечения безопасности дорожно-транспортного движения и согласованию целей и средств ее достижения путем применения экономических, социальных, управленческих и иных инструментов; мониторингу состояния и перспектив развития; привлечению потенциальных инвесторов в проекты развития; оказанию маркетинговых и консультативных услуг.

С учетом современных целей и задач развития мегаполисов зарубежных стран с высоким уровнем безопасности Центр должен в перспективе обладать возможностями реализовать функции головного информационно-аналитического звена противодействия рейдерству в отношении объектов инфраструктуры и обеспечения информационной безопасности. Принципиальным условием высокого уровня эффективности деятельности Центра является его потенциал совместно с аналитическими службами органа исполнительной власти мегаполиса своевременно разрабатывать достоверные прогнозы значимых изменений экономической безопасности, что будет способствовать упреждению кризисных и опасных ситуаций.

Предлагаемые в работе контуры программы обеспечения экономической безопасности ДТС для детей г. Москвы содержат основные мероприятия экономического, социального, образовательного, нормативно-

правового и технико-технологического разделов. В работе по каждому разделу приведены цели, задачи, принципы, функции и методы обеспечения экономической и образовательной безопасности. Основные мероприятия по указанным разделам следующие.

Экономический раздел: создание Центра безопасности ДТС для г. Москвы с филиалами по административным округам, в каждом из которых будет подразделение по образовательной безопасности; проведение исследований закономерностей возникновения ДТП и влияния их на уровень социально-экономического развития города и экономические и репутационные потери; обоснование приоритетных направлений по профилактике ДТП и снижению уровня экономической тяжести последствий этих происшествий для города; совершенствование системы экономических штрафов для виновников дорожно-транспортного движения и формирования финансовых средств для стимулирования обязательности участия экономических субъектов и общественных организаций в обеспечении экономической и образовательной безопасности дорожно-транспортного движения; повышение роли обязательной страховки гражданской ответственности для владельцев транспортных средств; мониторинг динамики экономического ущерба от дорожно-транспортного травматизма для подготовки общественного мнения к важности ужесточения ответственности за ДТП.

Социальный раздел: мотивация повышения социального и имущественного статуса лиц, соблюдающих правила безопасности и способствующих повышению экономической и образовательной безопасности; пропагандистские воздействия для формирования негативного отношения в обществе и среди детей – будущих владельцев транспортных средств к любым правонарушениям в области эксплуатации транспортных средств и дорожно-транспортного движения; пропагандистские кампании, направленные на формирование и развитие у

участников дорожно-транспортного движения стереотипов законопослушного поведения при эксплуатации объектов ДТС и организации перевозок детей; вовлечение в профилактическую работу с детьми структур гражданского общества .

Образовательный раздел: реализация мероприятий по снижению угроз образовательной безопасности; международное взаимодействие в области обучения детей правилам безопасной эксплуатации объектов ДТС и соблюдения правил безопасного дорожно-транспортного движения с введением в отношении большинства автошкол города механизмов, которые позволяют повысить уровень подготовки детей, особенно в части налаживания активной обратной связи «ГИБДД - специализированные образовательные учреждения - автошколы»; строительство детских дорожных городков для подготовки детей по вопросам безопасного дорожно-транспортного движения; повышение роли общественных организаций в осуществлении профилактических мероприятий в системе «ГИБДД - специализированные образовательные учреждения - автошколы».

Нормативно-правовой раздел: принятие соответствующих поправок в нормативно-правовые акты РФ и г. Москвы, касающихся обеспечения экономической и образовательной безопасности, особенно в части вынесения штрафов детей и их родителей при нарушении правил дорожно-транспортного движения; совершенствование системы лицензирования в области обучения детей правилам безопасности и подготовки водителей; разработки правовых основ контроля самостоятельной подготовки жителей при получении права для управления различными транспортными средствами (категории «А», «В»).

Технико-технологический раздел: внедрение технических и технологических средств, обеспечивающих экономическую и образовательную безопасность, в том числе информационных технологий мониторинга и создания баз данных о водителях транспортных средств,

которые были привлечены к ответственности при нарушении Правил безопасного дорожного движения; внедрение технологии обучения, повышающие у детей грамотность и культуру вождения; усиление мер контроля над наличием, полной исправностью и эффективностью применения средств безопасности при перевозках детей и организации бесперебойной работы отдельных объектов ДТС; повышение уровня профилактики дорожно-транспортного травматизма; внедрение и использование удерживающих устройств при перевозках; замена постов дорожно-патрульной службы эффективными автоматическими техническими системами по контролю соблюдения Правил безопасного дорожного движения; применение вертолетов для ускорения прибытия работников специальных служб реагирования на место ДТП; техническое перевооружение Государственной инспекции по безопасности дорожного движения и развитие у ее представителей навыков общения с детьми.

Учитывая слабую научно-методическую проработанность проблемы обеспечения образовательной безопасности ДТС для детей г. Москвы, представляется целесообразным наряду с программой обеспечения экономической безопасности разработать Концепцию обеспечения образовательной безопасности, в состав которой в частности включить перспективные направления обеспечения образовательной безопасности на основе повышения дорожно-транспортной грамотности и культуры поведения на транспорте.

Список литературы

1. Абалкин Л. И. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение / Л. И. Абалкин // Вопросы экономики. — 1994. — № 12. — С. 4-16.
2. Абрамов В.А. Методическое пособие по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте: учебное пособие / под ред. И.А. Венгерова // Правовой сайт КонсультантПлюс. 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 13.11.2020)
3. Агуреева О.В. В помощь пересекающему границу / О.В. Агуреева. - М.: ГроссМедиа, 2006. - 256 с.
4. Аксенов В. А. Техничко-экономическое обоснование мероприятий, повышающих безопасность движения / В. А. Аксенов; Центр. правление науч.-техн. о-ва автомобил. трансп. и дорож. хоз-ва. - М.: Транспорт, 1974. - 111 с.
5. Актуальные проблемы государства и общества в области обеспечения безопасности на транспорте и транспортной безопасности. Соблюдение прав предпринимателей: материалы Первого открытого форума Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, Москва, 26 октября 2016 г. / - М.: Российский ун-т дружбы народов, 2016. - 110 с.
6. Актуальные проблемы формирования культуры безопасности жизнедеятельности населения: 21-я Междунар. науч.-практ. конф. по проблемам защиты населения и территорий от чрезвычайн. ситуаций, 17-18 мая 2016 г., Ногинск: сб. докл. / Всерос. науч.-исслед. ин-т по проблемам гражд. обороны и чрезвычайн. ситуаций МЧС России; [науч. ред.: Э. Н. Аюбов, Д. З. Прищепов, А. В. Лукьянович]. - М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2016. 459 с.
7. Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности на микро- и макроуровнях: коллектив. монография / А. А. Аборнева и др.; под общ. ред. Н. В. Боковой; Рос. экон. ун-т им. Г. В. Плеханова, Воронеж. фил. Каф. экономики и эконом. безопасности. - Воронеж: Науч. кн., 2015. 115 с.
8. Актуальные проблемы экономики и управления на транспорте: материалы 6-й всерос. науч.-практ. конф. (23 мая 2008 г.) / Морской гос. ун-т им. Г. И. Невельского (Владивосток). - Владивосток, 2008. 122 с.
9. Алейников А. В. Экономическая конфликтология: учеб. пособие / А. В. Алейников, Г. Г. Газимагомедов, Н. В. Абдуллаев. - 2-е изд. - СПб. Фонд развития конфликтологии, 2015. - 307 с.
10. Алетдинова А.А.; Бабкин А.В.; Булатова Н.Н.; Бухвальд Е.М.; Буянова М.Э. Теория устойчивого развития экономики и

промышленности/ под ред. А. В. Бабкина; С.-Петерб. политехн. ун-т Петра Великого. - СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2016. - 755 с.

11. Антонов А.Б., Балашов, В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства / А.Б. Антонов. М.: Юрайт. 2013г. 145 с.

12. Бадагуев Б. Т. Безопасность дорожного движения. Приказы, инструкции, журналы, положения/ Б. Т. Бадагуев. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Альфа-Пресс, 2012. - 262 с.

13. Безопасность дорожного движения — концепция нулевой смертности. — Стокгольм: Государственное дорожное управление Швеции, 2006

14. Безопасность дорожного движения в США. Электронный ресурс: www.nhtsa.dot.gov/people/ncsa

15. Безопасность жизнедеятельности: теория, методика, практика, культура: слов.-справ.: учеб.-метод. пособие / авт.-сост. С. В. Абрамова и др. - Южно-Сахалинск: СахГУ, 2011 - 536 с

16. Безопасность России. Правовые, социально-экономические и научно-технические аспекты. Тематический блок "Безопасность железнодорожного транспорта". Безопасность железнодорожного транспорта в условиях Сибири и Севера / В. А. Акимов и др.; сост. В. И. Якунин; под ред. Н. А. Махутова. - М.: МГОФ Знание, 2014. - 856 с.

17. Безопасность дорожного движения в системе "водитель – автомобиль - дорога - среда": монография / Д. В. Кожин и др. - Йошкар-Ола: Марийский гос. технический ун-т, 2007. - 147 с.

18. Белокобыльский Н.Н. Транспортная безопасность. Термины. Понятия. Определения: словарь. - Москва: Стаут, 2017. – 348 с.

19. Бенин В. Л., Жукова Е. Д. Понятие «образовательная безопасность» и его ценностная составляющая // Понятийный аппарат педагогики и образования. Вып. 6. Екатеринбург: Изд-во «СВ-96», 2010. с. 106-117

20. Вероятностные и имитационные подходы к оптимизации автодорожного движения: Монография/ Под ред. В.М. Приходько. М.: Мир, 2003. - 367 с.

21. Вишняков Я. Д. Национальная идеология и эколого-ориентированное технологическое развитие России в XXI веке / Я. Д. Вишняков, С. П. Киселева // Экология и промышленность России. ЭКиП. - 2016. - Т. 20, N 4. - с. 53-56

22. Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность = Contribution of transport to the national economic security development: III Международная научно-практическая конференция, (12 апреля 2018 года): сборник трудов / Российский университет транспорта (МИИТ), Институт экономики и финансов, Кафедра "Финансы и кредит"; под редакцией Р. А. Кожевникова и др. - Москва: Рос. ун-т трансп. (МИИТ), 2018. - 364 с

23. Володькин П. П. Нормативно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения на предприятиях автомобильного транспорта: учеб. пособие / П. П. Володькин, И. О. Загорский. - Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2011. - 335 с.

24. Глазьев С. Ю. Ключевые аспекты экономической безопасности / С. Ю. Глазьев // Финансовый бизнес. — 1996. - № 12.

25. Глухов Н.И. Транспортная безопасность: конспект лекций / Н. И. Глухов, С. П. Серёдкин, А. В. Лившиц. - Москва: Учебно-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп., 2016. – 87 с.

26. Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке: автореферат дис. ... кандидата политических наук: 23.00.02 / Ин-т соц.-полит. исслед. РАН. - Москва, 2005. - 26 с.

27. Горбунов А.А. Транспортная безопасность объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, учебное пособие. Самара: Книга, 2013. - 151 с.

28. Городецкий А.Е. Экономическая безопасность в условиях кризиса. Вестник Академии экономической безопасности МВД России, 2010 г, № 5, с.49-57

29. Гукетлев Ю. Х. Региональный транспортный комплекс: формирование и развитие рыночных систем регулирования. - Майкоп: Изд-во МГТУ, 2006. 167 с.

30. Деминг Э. Выход из кризиса. Новая парадигма управления людьми, системами и процессами: пер. с англ. - 2-е изд. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2009. - 418 с.

31. Дингес Э.В. Методы многоцелевого подхода к формированию региональных планов мероприятий по повышению безопасности дорожного движения / Э.В. Дингес, К.А. Сологян // Новости в дор. деле: науч.- техн. информ. сб. ФГУП «Информавтодор». – 2009. – Вып. 1. – С. 10–30.

32. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за I

полугодие 2016 года. Оперативный информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. 17 с.

33. Жуков В. И. Оценка воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду: учеб. пособие / В. И. Жуков, Л. Н. Горбунова, С. В. Севастьянов. - Красноярск: СФУ, 20 - Транспортное строительство. - В надзаг: Сиб. федерал. ун-т, Инженерно-строит. ин-т. 2012. 783 с.

34. Журнал за рулем. <https://www.zr.ru/content/news/905576-kolichestvo-avarij-po-vine-plokh/> (Дата обращения – 08.11.2020 г.)

35. Запорожцева Л. А. Стратегическая экономическая безопасность предприятия: методология обеспечения. Воронеж. гос. аграр. ун-т им. имп. Петра I. - Воронеж: ВГАУ, 2014. 261 с.

36. Зоидов К. Х. Государственно-частное партнерство - основа стабильности, развития и экономической безопасности транспортно-транзитной системы России / К. Х. Зоидов, А. А. Медков, З. К. Зоидов; Ин-т проблем рынка Рос. акад. наук (ИПР РАН) и др. Душанбе: ИПР РАН, 2016. - 222 с.

37. Зубарев И.А. Разработка механизма повышения экономической безопасности национальной транспортной системы России: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05; (Место защиты: Гос. ун-т упр.). - Москва. 2011. - 173 с

38. Иашвили М.В., Петров С.В. Безопасность на дороге и в общественном транспорте: учебное пособие. Новосибирск, 2011. 123 с.

39. Ильинова С. В. Организационно-экономический механизм обеспечения экологически безопасной эксплуатации автомобильного транспорта. - Ростов н/Дону, 2011. - 22 с

40. Инновационные перспективы США, ЕС, Японии (технологические приоритеты и методология их формирования) / А. А. Дынкин и др.; Отв. ред. Дынкин А.А. - М.: ИМЭМО РАН, 2004. 109 с.

41. Информационное обеспечение организации и безопасности дорожного движения: учеб. пособие / Н. Я. Яхьяев и др. - Астрахань: Изд-во АГТУ, 2011. - 199 с.

42. Капырин А. А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. - М., 2008. - 22 с

43. Карасев Д.В. Разработка и реализация комплексного подхода к обеспечению экономической безопасности транспортных систем:

автореферат дис. ... кандидата экономических наук: 08.00.05. С.-Петербург. гос. экон. ун-т. - Санкт-Петербург, 2013. - 25 с.

44. Кийко М. Ю. Управление мобилизационными ресурсами в рыночных условиях: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 20.01.07, М., 2004. 26 с.

45. Клейнер Г. Б., Национальная безопасность России (экономические и управленческие аспекты) / Г. Б. Клейнер, А. Г. Беченов, Д. С. Петросян; под ред. Д.С. Львова. - М., 2005. - 260 с.

46. Клейнер Г.Б. «Системная парадигма и теория предприятия»// Вопросы экономики, 2002 год, №10, с. 47-69, <http://kleiner.ru/wp-content/uploads/2014/11/SISTEMNAYA-PARADIGMA-I.pdf>

47. Кондрашов Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. Дис. ... докт. юрид. Наук. Москва: МГУ, 1998. 303 с.

48. Конов О. Автотор опять ударил по бездорожью // Российская газета - 2006. - 22 марта. - с. 4-5

49. Коновалова Т. В. Введение в экономику дорожного движения: учеб. пособие / Т. В. Коновалова, М. А. Науменко. - Краснодар: 2011. - 153 с.

50. Корезин А. С. Корпоративные механизмы обеспечения экономической безопасности предприятия. - СПб: ПаркКом, 2008. 145 с.

51. Корсак А.Б. и др. Механизмы обеспечения экономической безопасности города Москвы. М.: РИО АЭБ МВД России, 2006. 185 с.

52. Корсак А.Б. Модель экономической безопасности в системе управления Москвы. - М.: //Вестник Финансовой академии, № 5, 2004. с. 10-11

53. Корсак А.Б. Проблемы экономической безопасности в условиях крупного города. В кн. «Безопасность России. Правовые, социально-экономические и научно-технические аспекты». М.: МГФ Знание, 2005.480 с.

54. Корсак А.Б. Проблемы экономической безопасности Москвы в условиях реформ. - М.: //Закон и право, № 11, 2003. С.113

55. Корсак А.Б. Система обеспечения экономической безопасности мегаполиса автореферат докторской диссертации 2008. 46 с.

56. Корсак А.Б. Экономическая безопасность мегаполиса (Система обеспечения экономической безопасности). /М.: «Информ-Знание», 2008. 191 с.

57. Котельникова М. А. Трансформация модели экономической безопасности личности в современных условиях: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.01. - Тамбов, 2015. 25 с.

58. Кравченко А. Е. Управление качеством пассажирского транспортного сервиса: теория, методология, технология: монография / А. Е. Кравченко, Е. А. Кравченко; Куб. гос. технол. ун-т. - Краснодар: КубГТУ, 2017. - 319 с

59. Крепышев Н.В. - Международный опыт оценки результативности и финансового обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы современной экономики. - 2008. - № 3(27). С. 294-298

60. Лочан С.А., Петросян Д.С. Обеспечение образовательной безопасности России. М.: Русайнс, 2018. -84 с.

61. Магомедов Ш.М. Рейдерство как угроза экономической безопасности // Вызовы менеджмента, 2018, № 3, с .45-52.

62. Мамлеев Р.Р. Транспортная безопасность: курс лекций / Р. Р. Мамлеев, А. Р. Табаков, И. С. Даянов; Уфа: Уфимский ЮИ МВД России, 2016. - 157 с

63. Мартынюк В.Н. Вопросы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы //IX международная научно-практическая конференция «Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы». Нижний Новгород, 2 июля 2021 г. Сборник докладов.-Н.Новгород, НГТУ.,2021.

64. Мартынюк В.Н. Вопросы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы //IX международная научно-практическая конференция «Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы». Нижний Новгород, 2 июля 2021 г. Сборник докладов.-Н.Новгород, НГТУ.,2021.-0,31 п.л.

65. Мартынюк В.Н. Контуры программы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы для детей города Москвы // Молодые ученые, 2019, №10. С. 10-11.

66. Мартынюк В.Н., Лочан С.А. О концепции обеспечения образовательной безопасности дорожно-транспортной системы для детей Москвы // Экономика образования, 2019, №4. С. 101-110.

67. Мартынюк В.Н. Вопросы обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса // Инновации и инвестиции, 2018, №7.

68. Мартынюк В.Н. Концептуальная модель оценки и обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе // Современные проблемы экономики и менеджмента. Вып. 13. Сб. науч. тр. – М.: Инноватика, 2015.

69. Мартынюк В.Н. Междисциплинарный подход к исследованию экономической безопасности дорожно-транспортной системы // Сборник статей Международной научно-практической конференции «Динамика взаимоотношений различных областей науки в современных условиях» (Тюмень, 04 февраля 2019 г.). – Уфа: OMEGA SCIENCE, 2019.

70. Мартынюк В.Н. Методы и механизм обеспечения экономической безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе // Современные проблемы экономики и менеджмента. Вып. 14. Часть 1. Сб. науч. тр. – М.: АНО «Инноватика», 2016.

71. Мартынюк В.Н. Обеспечение безопасности дорожно-транспортной системы экономическими методами как объект исследования // Современные проблемы экономики и менеджмента. Вып. 12. Сб. науч. тр. – М.: Инноватика, 2014.

72. Мартынюк В.Н. Роль и задачи обеспечения безопасности дорожно-транспортной системы в мегаполисе // Инновации и инвестиции, 2018, №3.

73. Мартынюк В.Н. Экономическая безопасность дорожно-транспортной системы // Научное обозрение теория и практика, 2019, №3.

74. Мартынюк В.Н. Экономическое обеспечение дорожно-транспортной безопасности в условиях мегаполиса // Экономика и предпринимательство, 2019, №1.

75. Мартынюк В.Н. Экономическое обеспечение дорожно-транспортной безопасности мегаполиса // Современное состояние и пути развития науки XXI века Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции (Стрелитамак, 30 мая 2017 г.) Уфа: ООО «Агентство международных исследований», 2017. С. 263-265

76. Мартынюк В.Н., Лочан С.А. Образовательная составляющая обеспечения дорожно-транспортной безопасности // Социокультурные проблемы современного образования. Сборник статей. - М.: Русайнс, 2017. С.101-105.

77. Мартынюк В.Н., Лочан С.А., Петросян Д.С. Модели оценки экономической безопасности дорожно-транспортной системы мегаполиса // Теоретические и практические аспекты развития научной мысли в современном мире. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. (Челябинск, 22 сентября 2019г.). - Челябинск: ООО «АМИ», 2019. С. 75-79

78. Мартынюк В.Н., Лочан С.А., Петросян Д.С. Экономические методы обеспечения дорожно-транспортной безопасности в мегаполисе //

Наука и образование: инновации и развитие Материалы IV Международной научно-практической конференции. (Уфа, 29-30 апреля 2017) г. Уфа: АНО «Исследовательский центр информационно-правовых технологий», 2017. С. 120-122.

79. Меркулова Е. Ю. Формирование индивидуальной финансовой нормативной модели управления экономической надежностью производственных систем // Социально-экономические явления и процессы. Тамбов, 2011. № 12. с .181-187

80. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП / НИИАТ. – М.: Транспорт, 2000. – 35 с.;

81. Мишулин Г. М. Инновационный фактор обеспечения экономической безопасности: монография/ Г. М. Мишулин, Д. С. Таранухин; Куб. гос. технол. ун-т. - М.: Современ. экономика и право; Краснодар: КубГТУ, 2016. 368 с.

82. Модернизация и экономическая безопасность России. Т. 4 / под ред. акад. Н. Я. Петракова. — М.; СПб.: Нестор-История, 2013. — 452 с.

83. Модернизация и экономическая безопасность России. Т. 6. /Под ред. В.А. Цветкова. Москва-Санкт-Петербург: ООО «Нестор-История», 2016. - 712 с.

84. Мошкова Р. А. Инструментарий управления экономической безопасностью на транспорте. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. - Москва, 2016. – 138 с. <http://www.ipr-ras.ru/theses/moshkova/thesis-moshkova.pdf><http://www.ipr-ras.ru/theses/moshkova/ref-moshkova.pdf>

85. Мыльник В. В. Исследование систем управления: учеб. пособие для вузов / В. В. Мыльник, Б. П. Титаренко, В. А. Волочиенко. - 4-е изд. - М. Акад. проект: Трикта, 2006. 352 с.

86. Нагорный В. В. Оценка безопасности дорожного движения с учетом влияния геопатогенных зон (на примере автодорог "Дон" и "Кавказ" Краснодарского края): автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10. - Волгоград, 2011. - 16 с.

87. Непрерывное профессиональное образование: теория и практика: сб. ст. по материалам VII Междунар. науч.-практ. конф. преподавателей, аспирантов, магистрантов и студентов / "Сиб. соглашение", межрег. ассоц, исполн. ком; под ред. Э. Г. Скибицкого. - Новосибирск: САФБД, 2016. - 386 с.

88. Никольский А. Ф. Теория устойчивого развития и вопросы глобальной и национальной безопасности. (начала теории современного социализма). - Иркутск: Сиб. кн., 2012. 356 с.

89. Новизенцев В. В. Повышение безопасности дорожных условий: учеб. пособие. - М.:, 2012. - 138 с.
90. Обеспечение социально-экономической и экологической безопасности глобальной транспортной системы / Л. В. Абдрахманова и др. - Казань: Казан. фил. МИИТ, 2013. - 195 с
91. Общая теория национальной безопасности: учебник / А.В. Возжеников, Н.В. Кривельская, И.К. Макаренко и др.; Под общ. ред. А.А. Прохожева. - Изд. 2-е, доп. - М.: Изд-во РАГС, 2005. - 338 с.
92. Оллсоп Р. Безопасность движения на дорогах Великобритании / Наука и техника в дор. отрасли. - 2002. - № 4. - С. 22-26.
93. Основы экономической безопасности: Государство, регион, предприятие, личность/ Е.А. Олейников и др.; под. ред. Е.А. Олейников. - М.: Интел-Синтез, 2007. 279 с.
94. Отчет о НИР «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП» / Минтранс РФ, РДА, НИИАТ. – М., 2006.
95. Пазюк К. Т. Математические методы и модели в организации транспортного процесса: практикум. - Хабаровск, 2008. 92 с.
96. Перспективы и направления развития транспортной системы: сб. / гл. ред. В. П. Шорин; Самарский науч. центр Рос. АН. - Самара: 2007. 256 с.
97. Повышение конкурентоспособности отечественной промышленности в условиях инновационного подъема: монография / Ю. А. Романова и др.; под науч. ред. Ю. А. Романовой; Финансовый университет при Правительстве РФ. - Москва: Науч. консультант, 2018. - 308 с.
98. Попова Е.П. Оценка экономической эффективности инвестиционных проектов в области повышения безопасности дорожного движения: учеб. пособие / Е.П. Попова, О.В. Куликова. – М.: МАДИ (ГТУ), 2004. – 92 с.
99. Попова Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты // Актуальные вопросы административного и информационного права. 2013. - С. 183 - 188.
100. Постановление Правительства РФ от 04.10.2013 N 880 (ред. от 23.08.2014) «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности».
101. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 N 848 (ред. от 30.09.2014) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 — 2020 годы)».

102. Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 N 940 (ред. от 30.12.2013) «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».

103. Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2016 г. №924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)».

104. Постановление Правительства РФ от 15.11.2014 N 1208 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта».

105. Постановление Правительства РФ от 16.07.2016 N 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».

106. Постановление Правительства РФ от 18.07.2016 № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры»

107. Постановление Правительства РФ от 21.07.1997 N 921 (ред. от 14.12.2006) «О Порядке образования и использования средств резервного фонда Министерства транспорта Российской Федерации для обеспечения

безопасного функционирования транспортных систем и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций в транспортном комплексе».

108. Постановление Правительства РФ от 23.01.2016 N 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охранным зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».

109. Постановление Правительства РФ от 24.03.2011 N 186 (ред. от 19.07.2012) «О предоставлении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на метрополитене в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» (вместе с «Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на метрополитене»).

110. Постановление Правительства РФ от 24.11.2015 N 1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу».

111. Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 №969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».

112. Постановление Правительства РФ от 30.06.2014 N 600 «Об

утверждении правил формирования и ведения реестра органов аттестации, реестра аттестующих организаций, реестра аккредитованных подразделений транспортной безопасности, реестра выданных свидетельств об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также предоставления содержащихся в нем данных».

113. Постановление Правительства РФ от 30.07.2014 N 725 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу».

114. Постановление Правительства РФ от 31.03.2009 г. N 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (с изменениями и дополнениями от 28 января 2015г.).

115. Приказ МВД России от 24.10.2016 г. № 665 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по выдаче справок о том, является или не является лицо подвергнутым административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ».

116. Приказ Минздрава России от 29.01.2016 г. N 39н «Об утверждении Порядка прохождения работниками подразделений транспортной безопасности ежегодного медицинского осмотра, предусмотренного статьей 12.3 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. n 16-ФЗ «О транспортной безопасности», включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, и формы заключения, выдаваемого по его результатам».

117. Приказ Минтранса России N 52, ФСБ РФ N 112, МВД РФ N 134 от 05.03.2010 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

118. Приказ Минтранса России от 05.08.2011 N 209 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих

уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств городского наземного электрического транспорта».

119. Приказ Минтранса России от 06.09.2010 N 194 «О Порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

120. Приказ Минтранса России от 09.07.2012 N 215 (ред. от 20.12.2013) «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности».

121. Приказ Минтранса России от 1.04.2015 г. N 145 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним».

122. Приказ Минтранса России от 11.02.2010 N 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (с изменениями и дополнениями от 09 апреля 2019 г.).

123. Приказ Минтранса России от 12.04.2010 г. N 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (с изменениями и дополнениями от 09 апреля 2019 г.).

124. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 01.03.2018) "Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации" (Зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 N 32585)

125. Приказ Минтранса России от 15.11.2010 г. N 248 «Об утверждении Отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

126. Приказ Минтранса России от 16.02.2011 N 56 (ред. от 20.02.2012) «О Порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и

перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах».

127. Приказ Минтранса России от 18.04.2016 № 104 «Об утверждении Перечня документов, представляемых в целях проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений, в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу».

128. Приказ Минтранса России от 20.06.2017 г. № 232 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

129. Приказ Минтранса России от 21.02.2011 г. N 62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности» (с изменениями и дополнениями от 24 апреля 2012 г., 10 октября 2013 г.).

130. Приказ Минтранса России от 21.08.2014 N 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта.

131. Приказ Минтранса России от 23.07.2014 N 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта».

132. Приказ Минтранса России от 23.07.2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности».

133. Приказ Минтранса России от 28.08.2014 N 234 «Об утверждении Перечня отнесенных к первой категории объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, на которых осуществляется

дистанционное наблюдение за исполнением требований в области транспортной безопасности с применением аудио- и видеосистем».

134. Приказ Минтранса России от 29.01.2010 г. N 22 «О Порядке ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (с изменениями и дополнениями от 27 августа 2012 г.).

135. Приказ Минтранса России от 29.04.2011 N 130 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов метрополитена».

136. Приказ Минтранса России от 31.07.2014 N 212 «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности».

137. Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта от 25 октября 2011 г. N 515 «Об утверждении Методических рекомендаций по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» (Приказом Росжелдора от 7 марта 2013 г. N 73 настоящий приказ признан утратившим силу).

138. Приказ Федерального дорожного агентства от 07.06.2016 № 861 «Об утверждении перечней вопросов, подлежащих применению органами аттестации (аттестующими организациями) для проверки соответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

139. Приказы компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности

140. Распоряжение Правительства РФ от 05.11.2009 N 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности».

141. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации».

142. Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 N 1285-р (ред. от 11.12.2013) «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте».

143. Региональная экономика: теория, проблемы, практика: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф. (Гутманские чтения). – Владимир: Владим. фил. РАНХиГС, 2015. - 335 с.

144. Розин Л.М. Административное право / Под ред., Л.Л. Попова. М.,

Юрайт 2014. 238 с.

145. Романов А.Н. Надежность водителя: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности "Организация и безопасность движения (Автомобильный транспорт)" направления подготовки дипломированных специалистов Организация перевозок и управление на транспорте" / А. Н. Романов, П. А. Пегин;- Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2006. - 375 с.

146. Российская Федерация. Законы. О транспортной безопасности: федеральный закон № 16-ФЗ. – М.: Проспект, 2016. - 30 с.

147. Руднев В. В. Моделирование ресурсов повышения экологической безопасности крупных городов / В. В. Руднев, М. Л. Хасанова, В. А. Белевитин; Юж.-Урал. гос. гуманитар.-пед. ун-т. - Челябинск: Изд-во Юж.-Урал. гос. гуманитар.-пед. ун-та, 2017. 87 с.

148. Русецкий М. Г. Механизм повышения экономической безопасности субъектов системы дорожного движения: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. - Ставрополь, 2012. - 22 с.

149. Рябчинский А. И. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: учебник / А. И. Рябчинский, В. А. Гудков, Е. А. Кравченко. - М. Академия, 2011. 255 с.

150. Сайт Администрации Санкт-Петербурга. http://gov.spb.ru/gov/otrasl/tr_infr_kom/statistic/. Дата обращения – 24.01.2021г.

151. Сайт Госавтоинспекции РФ. <http://stat.gibdd.ru/> (Дата обращения – 13.11.2020г.)

152. Сайт Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса города Новосибирск. <http://novo-sibirsk.ru/dep/transport/news/75230/>. Дата обращения – 24.01.2021 г.

153. Сайт Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса города Новосибирск. <http://novo-sibirsk.ru/upload/iblock/8b7/bkd-programma-novosibirskoy-aglomeratsii-31.01.2019.pdf> /. Дата обращения – 24.01.2021 г.

154. Сайт Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. <https://docviewer.yandex.ru/view/538047543>. Дата обращения – 24.01.2021г.

155. Сайт Правительства Москвы. <https://www.mos.ru/city/projects/> (Дата обращения – 13.11.2020г.)

156. Сарбаев В. И. Экономические и идеологические методы регулирования в области обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта // Вестник машиностроения. - 2004. - № 4. - С.

69-74.

157. Светульников С. Г. Методы социально-экономического прогнозирования: учебник для вузов / С. Г. Светульников, И. С. Светульников. - СПб. Изд-во СПбГУЭФ, 2011. В надзаг: С.-Петербург. гос. ун-та экономики и финансов. Т. 2. - 2011. 103 с.

158. Селиверстов С. А. Методы организации и анализа транспортной системы мегаполиса с минимизацией уровня конфликтности дорожных ситуаций: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01. - СПб. 2016. 22 с.

159. Сенчагов В. К., Структура механизма современного мониторинга экономической безопасности России/ В. К. Сенчагов, Е. А. Иванов. - М.: Ин-т экономики РАН, 2016. - 71 с. - (Научные доклады Института экономики РАН).

160. Сердюков В. А. Направление прорыва: проблемы автомобильной дорожной сети России и их решение на основе Единой автоматизированной транспортной системы / В. А. Сердюков, Б. В. Сердюков. – СПб.: Сфера, 2018. - 223 с.

161. Сологян К.А. Многокритериальный подход к разработке планов повышения безопасности дорожного движения // Транспортное дело России. – 2010. – № 9 (82). – с. 140–143.

162. Справочник по безопасности дорожного движения / Эльвик Р., Мюсен А. Б., Во М./ Пер. с норв. под ред. В. В. Сильянова. — М.: МАДИ (ГТУ), 2001. 753 с.

163. Степашин С.В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности РФ: Автореф. дис. ... д-ра. юрид, наук. СПб: СПбГУ, 1994.42 с.

164. Столярова А.Н., Колгушкин А.И. Особенности российской модели теневой экономики в современных условиях хозяйствования // Научные труды Вольного экономического общества России. 2018. Т. 209. № 1. с. 248-260

165. Столярова А.Н., Русакович М.В., Колгушкин А.И. Исследование условий комфортности и безопасности проживания населения в городе // Вестник РАЕН, 2017. Т. 17. №1. с. 95-98.

166. Терехнев Л.В. .Транспорт и безопасность России: теоретико - методологические аспекты: монография / Л. В. Терехнев, А. А. Васильев; Научно - исследовательский и учебный центр оборонных проблем Академии военных наук. - Санкт-Петербург: Петербургский гос. ун-т путей сообщ., 2007. - 190 с.:

167. Технологии обеспечения безопасности (информационной, экологической, экономической): учеб.-метод. комплекс / Л. А. Михайлов и

др. - СПб.: Изд-во РГПУ им. А. И. Герцена, 2007. 184 с.

168. Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России: материалы Всерос. науч.-практ. конф. (4-6 дек. 2007, г. Пермь) / Пермский гос. ун-т, 2007. 267 с.

169. Туманов Г.А., Фризко В.И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях // Советское государство и право. 1989. № 8. - с. 16 - 25.

170. Уголков С. В. Безопасность транспортного процесса: учебное пособие / С. В. Уголков, Ю. Г. Лазарев, Е. Б. Сеницына; Министерство науки и высшего образования РФ, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Кафедра сервиса транспорта и транспортных систем. - СПб: Изд-во С.-Петерб. гос. экон. ун-та, 2018. - 99 с.

171. Указ Президента РФ от 13.05.2017 N 208 «О стратегии экономической безопасности на период до 2030 года»

172. Указ Президента РФ от 31.03.2010 N403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».

173. Управление риском при транспортировке опасных грузов / Э.М. Соколов, В.М. Панарин, Л.Э. Шейнкман и др. // Экология и промышленность России. ЭКиП. - 2009. - Август. - с. 16-18.

174. Управление техногенной безопасностью на основе сценарного и индикаторного подходов / В. Л. Шульц и др. - М.: ИПУ РАН, 2013. 116 с.

175. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О транспортной безопасности».

176. Феофилова А. А. Обоснование условий распределения транспортных потоков на улично-дорожной сети городов: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.10. - Волгоград, 2013. - 18 с.

177. Фесечко А. И. Безопасность жизнедеятельности людей при влиянии внешней среды. - М.: ВЦ РАН, 2011. - 42 с.

178. Хапенков В.Н., Лочан С.А., Федюнин Д.В. Бюджетное планирование в торговой компании. Москва, РЭА им. Г.В. Плеханова, 2003 г. 91 с.

179. Храпова Е. В. Методы финансового менеджмента в планировании и анализе деятельности судоходных компаний: монография / Е. В. Храпова, Б. И. Кычанов; Сиб. гос. ун-т вод. трансп., Ом. ин-т вод. трансп. (фил.). - Омск: ОИВТ (фил.) СГУВТ, 2016. 140 с.

180. Цаплина П. Человек за рулем: защита прав и интересов.- М.:

ГроссМедиа, 2006. - 319 с.

181. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Формирование эволюционной модели транспортнотранзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М.: ИПР РАН; СПб.: НесторИстория, 2014. 800 с.

182. Чванов В.В. Сравнительный анализ международных статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях. - М., 2000. - с. 111-120.

183. Швецов В. И. Математическое моделирование загрузки транспортных сетей / В.И. Швецов, А.С. Алиев. - М.: УРСС, 2003. 62 с.

184. Щукина Т. В. Оценка воздействия автотранспорта на экологию урбанизированных территорий и пути сокращения нагрузки транспортной системы мегаполиса / Т. В. Щукина, О. С. Тамонова, И. И. Акулова // Экология и промышленность России. ЭЖиП. - 2017. - Т. 21, № 4. - с. 36-38

185. Щураков А.П. Зарубежный опыт организации обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом // Автотранспортное предприятие. - 2008. - № 8. с. 18-21

186. Экономическая безопасность хозяйственных систем / под ред. А. В. Колосова. М., 2010. 445 с.

187. Экономическая безопасность хозяйствующего субъекта в сфере транспорта / Р. А. Кожевников и др.; под ред. Р. А. Кожевникова; Моск. гос. ун-т путей сообщ. - М.: МИИТ, 2013. - 113 с.

188. Экономическая безопасность: теория и практика обеспечения: сб. ст. науч.-практ. конф., окт. 2016 г. / Моск. гос. ун-т путей сообщ. имп. Николая II, Рос. открытая акад. трансп., Каф. "Экон. теория и менеджмент"; под ред. Т. М. Степанян. - М.: Тип. "Наука", 2017. - 147 с.

189. Юрьев В. М., Карпунина Е. К., Якунина И. Н. Россия в системе координат постиндустриального развития // Социально-экономические явления и процессы. Тамбов, 2011. № 12. С. 299-309

190. Annual Bulletin of transport statistics for Europe and North America: Economic commission for Europe. - Geneva: United Nations, 2001. - Vol. XLX. - 235 p.

191. Costuleanu CL, Boldureanu G, Andruseac GG Management of Toxic Packaging Waste Related to Environmental Protection in Iasi and Neamt Counties, REVISTA DE CHIMIE 68 (5), 1058-1062, 2017

192. Economic Security: Neglected Dimension of National Security/ ed. Ronis S.R., Washington, DC, 2011

193. Hacker J.S., Huber G.A., Nichols A., Rehm Ph., Schlesinger M.,

Valletta R., Craig S. The economic security index: a new measure for research and policy analysis // Review of Income and Wealth - Series 60. Supplement Issue, May 2014. pp. 5-32. <https://doi.org/10.1111/roiw.12053>

194. Kahler M Economic Security in an Era of Globalization: Definition and Provision// The Pacific Review. 2006. №17, iss.4. p. 485-502

195. Kahler M, Angell N, Bacon P, Hobson C, Bader JA, Baldwin DA and others Ensuring Energy Security, Japan's Security and Economic Dependence on China and the United States: Cool Politics, Lukewarm Economics, Volume 78, Iss. 4, P. 1-14, Publisher: Shinchōsha, 2018

196. Nanto D.K. Economics and National Security: Issues and Implications for U.S. Policy. Congressional Research Service. 2011. URL: <https://fas.org/sgp/crs/natsec/R41589.pdf>

197. Nesadurai H. Conceptualizing Economic Security in an Era of Globalization: What Does the East Asian Experience Reveal? CSGR. 2005. Working Paper 157/05 URL: <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/csgr/research/workingpapers/2005/wp15705.pdf>

198. Posen A., Tarullo D.K., Report of the working group on Economics and national Security. Princeton Project on National Security, 2005. URL: <http://princeton.edu/ppns/conferences/reports/fall/EMS.pdf>

199. Statistics of road traffic accidents in Europe and North America: Economic commission for Europe. - Geneva: United Nations, 2001. - Vol. XLVI. - 139 p.

Приложения

Приложение 1.

Анкета для оценки факторов экономической безопасности ДТС

Уважаемый эксперт!

Оцените по пятибалльной шкале факторы, влияющие на экономическую безопасность ДТС Москвы (административного округа)

Факторы, влияющие на экономическую безопасность ДТС	0	1	2	3	4	5
• финансовое обеспечение						
• правовое обеспечение						
• силовое обеспечение						
• материально–техническое обеспечение						
• технологическое обеспечение						
• экологическое обеспечение						
• социальное обеспечение						
• кадровое обеспечение						
• образовательное обеспечение						
• контрольно-аудиторское обеспечение						
• аналитико-методическое обеспечение						
• информационное обеспечение						

Приложение 2.

Анкета для оценки факторов образовательной безопасности ДТС

Уважаемый эксперт!

Оцените по пятибалльной шкале факторы, влияющие на образовательную безопасность ДТС Москвы (административного округа)

Факторы, влияющие на образовательную безопасность ДТС	0	1	2	3	4	5
• преподавательский состав						
• программы и средства обучения						
• методология и методы обучения						
• технология обучения						
• учебно-методические пособия и комплексы						
• материально-техническое обеспечение и инфраструктура						
• нормативно-правовые акты в области образования						
• руководящие кадры учебного заведения						
• руководящие кадры органов управления образованием						