

КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Горовенко С. В.

Тюменский государственный медицинский университет

E-mail: tgamyp@yandex.ru

В статье анализируется научный вклад профессора В. И. Майорова в развитие концепции управления рисками в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. Также предложена концепция межведомственного стандарта по управлению рисками в данной сфере.

Ключевые слова: управление риском, безопасность, дорожное движение.

THE CONCEPT OF RISK MANAGEMENT IN THE FIELD OF SAFETY OF ROAD USERS

Gorovenko, S. V.

Tyumen state medical University

E-mail: tgamyp@yandex.ru

The scientific contribution of professor V. I. Mayorov to the development of the concept of risk management in the field of safety of road users is analyzed. The concept of an interdepartmental standard for risk management in this area is also proposed.

Keywords: risk management, safety, traffic.

Введение

Приоритет обеспечения безопасности дорожного движения (далее — БДД) как одного из важнейших направлений внутренней политики России обусловлен величиной социального, материального и демографического ущерба, который наносят дорожно-транспортные происшествия. Впервые риски БДД были выделены в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», однако в данном документе отсутствовали мероприятия по минимизации и устранению выявленных рисков и сам их перечень был весьма ограниченным [1, с. 120].

В принятой распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, представляющей собой основу для формирования и реализации государственной политики

в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях, также определены риски безопасности дорожного движения. Поскольку Стратегия является лишь общей основой планирования при реализации политики в сфере обеспечения БДД, более подробные сведения о выделенных рисках в ней отсутствуют, как и механизм управления рисками [2; 9]. В этой связи В. И. Майоров справедливо отмечает, что «необходимо формирование целостной концепции рисков в сфере дорожного движения, включающей методику их выявления, анализа, способы борьбы, в противном случае минимизация этих рисков будет весьма затруднительна» [3, с. 127]. Представляется верным, что разработка такой концепции должна начинаться с правильного определения её базовых положений.

Описание и результаты проведенного исследования

В. И. Майоров отмечает, что действующее определение понятия «безопасность дорожного движения» не отражает всего многообразия общественных отношений, возникающих в связи с удовлетворением транспортной потребности общества. Процессу транспортного перемещения предшествуют также процессы его подготовки. Безопасность дорожного движения — это более широкий круг общественных отношений. Она зависит от состояния правопорядка, особенностей взаимодействия человека с техникой, организации дорожного движения, благоустройства дорог, развития автомобилизации и т. д. На этом основании вместо термина «дорожное движение» необходимо использовать термин «сфера дорожного движения» [4, с. 101]. В этой связи переход от понятия «безопасность дорожного движения» к понятию «безопасности участников в сфере дорожного движения» позволяет выстроить концептуально новую систему управления рисками в данной сфере.

Можно согласиться с подходом В. И. Майорова к тому, что «дорожное движение является социотехнической системой, включающей в себя комплекс взаимосвязанных элементов и подсистем, которые характеризуются соответствующими рисками». Структуру сферы дорожного движения можно охарактеризовать следующим образом. На ее нижнем уровне находится подсистема, функционирование которой непосредственно обеспечивает удовлетворение транспортной потребности, а именно пространственное перемещение людей и грузов. Субъектом управления в этой подсистеме являются участники дорожного движения, объектом — технический комплекс «транспортные средства — улично-дорожная сеть». Существование подсистемы удовлетворения транспортной потребности и процесс ее функционирования возможны только как результат деятельности подсистемы второго уровня — подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения.

Она включает в себя предприятия, организации, учреждения, деятельность которых связана с созданием условий дорожного движения, а значит, и с обеспечением безопасности участников дорожного движения. Результат функционирования данной подсистемы выражается в определенном состоянии улично-дорожной сети, транспортных средств, уровне подготовки участников дорожного движения.

На третьем, высшем уровне находится подсистема, образуемая органами исполнительной власти, которые реализуют функции

государственного управления отраслевого и межотраслевого характера по отношению к подсистемам первого и второго уровней [5, с. 117].

Более подробно риск-ориентированная концепция обеспечения безопасности участников дорожного движения, разработанная В. И. Майоровым, изложена в монографии «Создание системы управления рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» [6].

На наш взгляд, данная концепция требует разработки межведомственного стандарта по управлению рисками в области обеспечения безопасности участников дорожного движения, который может состоять из следующих разделов.

Охраняемые ценности. В федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее — ФЦП), утвержденной Постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 в качестве охраняемой ценности определена жизнь граждан. Тем не менее, акцентирование внимания только лишь на наиболее важной ценности не позволяет сформировать комплексную систему управления риском возникновения угрозы такой ценности. В этой связи можно считать оправданным определение охраняемой ценности как состояния защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, что соответствует задачам Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ (далее — Федеральный закон № 196-ФЗ).

Такое понимание охраняемой ценности позволяет формулировать риски и разрабатывать методологию управления ими в максимально широком объеме. Кроме того, это приведёт к трансформации целевой установки управления: от обеспечения безопасности дорожного движения до обеспечения безопасности участников дорожного движения, так как высшей ценностью должно быть благо человека, а не процесс перемещения транспортных средств или людей [3, с. 124].

Перечень рискообразующих факторов в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. Обязательным элементом методологии управления рисками является оценка риска и рискообразующих факторов, а также их классификация. Оценка транспортного и социального риска и их прогнозное значение определены в ФЦП. Также

¹ О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.11.2019) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

предусмотрены отдельные направления по снижению данных рисков. По сути, такие направления являются факторами, обуславливающими возникновение рисков. Однако их перечень является неполным. В этой связи факторы, действие которых приводит к образованию транспортного и социального рисков, могут быть изложены в следующей системе:

1. Опасное поведение участников дорожного движения. Данный фактор состоит из следующих компонентов:

1.1. Грубое нарушение правил дорожного движения (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершение правонарушения из хулиганских побуждений);

1.2. Систематическое нарушение правил дорожного движения;

1.3. Совершение водителем транспортного средства опасного маневра без нарушения правил дорожного движения;

1.4. Коррупционное поведение сотрудников ГИБДД России;

1.5. Уклонение от административной ответственности за нарушение правил дорожного движения;

2. Несвоевременное оказание медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия;

3. Выпуск в эксплуатацию механического транспортного средства, имеющего технические неисправности;

4. Допуск к управлению транспортными средствами лиц, состояние здоровья которых не обеспечивает безопасное управление;

5. Проектирование, строительство, ремонт и реконструкция дорог и объектов дорожной инфраструктуры без учета требований безопасности участников дорожного движения;

6. Некачественное обучение кандидатов в водители механических транспортных средств и детей правилам дорожного движения.

Организационно-управленческий компонент системы управления рисками. ФЦП предусматривает следующий организационно-управленческий компонент её реализации:

1. На федеральном уровне государственный заказчик — координатор Программы, государственные заказчики Программы, дирекция Программы;

2. На региональном уровне — представители государственных заказчиков, исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы и формирование информационной политики, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения;

3. На местном уровне — органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в муниципальных районах и городских округах.

Функции по текущему управлению реализацией Программы возлагаются на федеральное казенное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», которое находится в ведении Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Государственным заказчиком — координатором Программы по согласованию с государственными заказчиками Программы может быть создан совет по координации Программы — коллегиальный совещательный орган управления реализацией Программы, создаваемый для осуществления координации и взаимодействия участников реализации Программы.

Формы и методы организации управления реализацией Программы определяются государственным заказчиком — координатором Программы (МВД России) в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Указанные организационно-управленческие элементы отвечают целям реализации ФЦП, но не подходят к организации системы управления рисками в данной сфере. Такой вывод является следствием убежденности в том, что в организационно-управленческий компонент системы управления рисками должны входить субъекты, оказывающие необходимое воздействие на риск-образующие факторы. Как следствие, система риск-менеджмента в рассматриваемой предметной области должна строиться на основе деятельности как управленческого механизма публичной сферы (федеральный, региональный и муниципальный компонент), так и частных субъектов. К таковым можно отнести страховые организации, осуществляющие деятельность в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее — ОСАГО), представителей института общественного контроля.

Нахождение страховых организаций в системе субъектов, управляющих рисками в анализируемой сфере, обусловлено возможностью изменения страховых тарифов с учетом, например, регионального состояния безопасности дорожного движения. На возможные возражения о неправомерности оказания соответствующего влияния на страховые компании необходимо отметить следующее.

Во-первых, организация бизнеса в сфере ОСАГО стало возможна в силу возложения обязанности на граждан заключать соответствующие договоры со страховыми компаниями. Во-вторых, высокая отрицательная статистика дорожно-транспортных нарушений вызывает повышенные риски страховых выплат. Таким образом, координация взаимодействия между органами государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и страховыми компаниями неизбежна на федеральном уровне управления ФЦП.

Включение представителей гражданского общества в организационный компонент системы управления рисками в сфере дорожного движения также представляется актуальным направлением её совершенствования, основанном на росте популярности общественных проектов, направленных на профилактику нарушений в рассматриваемой предметной области.

Как уже было отмечено, основным риск-образующим фактором возникновения ДТП является поведение водителей транспортных средств. При этом ресурсные возможности ГИБДД России ограничены. В этой связи реальная ситуация с количеством дорожно-транспортных нарушений обладает высокой долей латентности. Исходя из этого, использование института гражданского контроля позволяет более интенсивно применять инструментарий административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Таким образом, субъектная составляющая разрабатываемого стандарта должна быть представлена в виде перечня субъектов как публичного, так и частного сектора управления, с указанием соответствующего риск-образующего фактора.

Мероприятия по минимизации действия риск-образующих факторов. Управление вероятностью возникновения риск-образующих факторов возможно на основании объективного анализа эффективности действующего инструментария, определения временных границ такого анализа, формирования предложений по совершенствованию мер управления рисками. В качестве примера рассмотрим такой фактор как опасное поведение участника дорожного движения.

Грубое нарушение правил дорожного движения. Понятие грубого нарушения ПДД российское законодательство не содержит. В этой связи к таковым предлагается относить управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершение нарушения ПДД из хулиганских побуждений, а также иные административные правонарушения, влекущие лишение права управления транспортным

средством в качестве меры наказания за однократное нарушение.

Следует отметить, что система мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения включает в себя меры уголовной и административной ответственности. Однако возникает вопрос об оценке эффективности данных юрисдикционных мер управления вероятностью нахождения водителей транспортных средств в состоянии опьянения. Очевидно, что снижение интенсивности мероприятий, направленных на обнаружение таких водителей, приведет к уменьшению количественного показателя выявленных нарушений. Следовательно, необходимо определить стандартный объём затрачиваемых усилий (количество задействованных сотрудников, интенсивность мероприятий и т. п.), направленных на выявление таких нарушений, в течение определенного временного интервала. Также следует определить допустимую величину погрешности получаемого результата. Если на протяжении нескольких периодов анализа существенного снижения количества выявленных нарушений не происходит, то это должно являться основанием для ужесточения мер административной и уголовной ответственности за такие нарушения.

Аналогичная методика может быть применена к иным грубым нарушениям ПДД. Что касается нарушения ПДД из хулиганских побуждений, то данная концепция требует детальной научной проработки понятийного аппарата. Актуальность исследований в данном направлении определяется тем, что управление транспортным средством является формой эксплуатации источника повышенной опасности. Следовательно, по сути, речь идет либо о создании умышленной угрозы жизни участникам дорожного движения, либо о желании нарушителя привлечь внимание к совершаемому противоправному деянию. Использование источника повышенной опасности в указанных целях должно влечь более жесткое наказание.

Систематическое нарушение правил дорожного движения. Проблематика привлечения к административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения уже неоднократно освещалась в научной литературе [7; 8]. В этой связи на основании анализа зарубежного и отечественного опыта противодействия данному явлению можно сделать вывод о необходимости внедрения и последующего применения бальной системы учета нарушений ПДД.

Кроме юрисдикционных мер, направленных на снижение вероятности систематического нарушения ПДД, в данном разделе

стандарта должен быть определен механизм взаимодействия ГИБДД России со страховыми организациями, действующими в рамках системы ОСАГО. Такое взаимодействие может быть выражено в оценке возможности увеличения страховых тарифов, формируемых в зависимости от факта аварийности (безаварийности) эксплуатации транспортного средства.

Совершение водителем транспортного средства опасного маневра без нарушения правил дорожного движения. Как уже было отмечено, реализация мер по управлению данной вероятностью заключается в создании технических условий, препятствующих такому маневру. Таким образом, в стандарте могут быть предусмотрены данные мероприятия, а также условия их первоочередной реализации. Такое утверждение обусловлено общей протяжённостью дорог в России, количеством перекрестков и т. д.

Коррупционное поведение сотрудников ГИБДД России. В 2014 году Минтрудом России были подготовлены методические рекомендации по проведению оценки коррупционных рисков, возникающих при реализации функций. На основании данных методических рекомендаций планируется разработка карт коррупционных рисков и мер по их минимизации. Таким образом, мероприятия по данному направлению являются, по сути, частью антикоррупционного стандарта МВД России.

Уклонение от административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Данный рискообразующий фактор возникает при применении средств «автоматической» фото- и видеофиксации. Следовательно, мероприятия по данному направлению могут выражаться в разработке проекта федерального закона о внесении соответствующих изменений в КоАП РФ. Кроме того, актуальной является разработка порядка аккредитации (аттестации) представителей институтов общественного контроля. Такой порядок позволит распространить предусмотренный КоАП РФ механизм привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, основанный на «презумпции виновности» водителя транспортного средства, на производство по делам об административных правонарушениях, которые могут быть возбуждены на основании материалов, полученных в ходе осуществления общественного контроля.

Мероприятия по минимизации таких рискообразующих факторов как «выпуск в эксплуатацию механического транспортного средства, имеющего технические неисправности», а также «проектирование, строительство,

ремонт и реконструкция дорог и объектов дорожной инфраструктуры без учета требований безопасности дорожного движения», состоят в осуществлении государственной надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Следует отметить, что включение в анализируемый стандарт положений ведомственной системы МВД России, касающихся реализации риск-ориентированного подхода к осуществлению надзорной деятельности, является нецелесообразным. В соответствии с методическими рекомендациями, реализуемыми в данной сфере, риск-ориентированный подход к осуществлению государственного контроля направлен на уменьшение количества плановых проверок в отношении хозяйствующих субъектов, что, в свою очередь, повышает риски проявления указанных рискообразующих факторов. Кроме того, положения риск-ориентированного метода организации государственного надзора за безопасностью дорожного движения подвергались обоснованной критике [9].

Формирование системы мер по управлению вероятностью проявления рискообразующих факторов позволит создать карту рисков. Учитывая, что в настоящее время обязательных требований к форме изложения такой карты не установлено, то могут быть использованы образцы карт коррупционных рисков, предусмотренные методическими рекомендациями по проведению оценки коррупционных рисков в федеральных органах исполнительной власти, осуществляющих контрольно-надзорные функции.

Ключевые показатели эффективности деятельности по управлению рисками. Философия ключевых показателей эффективности весьма проста: «Если вы пытаетесь чем-то управлять, вы должны уметь это измерять. До тех пор, пока что-то не измеряется, на него не обращают внимания» [10]. Исходя из этого, в качестве основного ключевого показателя эффективности системы управления рисками в области обеспечения прав участников дорожного движения предлагается рассматривать **количество страховых выплат, произведенных в рамках системы ОСАГО.** Логика такого предложения заключается в следующем. Действующая в МВД России система государственной статистической отчетности по ДТП не формирует реальных данных об их количестве. Однако любое ДТП, вне зависимости от тяжести наступивших последствий, является основанием для получения страхового возмещения. Таким образом, уменьшение количества страховых случаев в рамках системы ОСАГО позволяет судить об уменьшении количества ДТП

и, как следствие, об уменьшении вероятности возникновения транспортного и социального риска. При этом уменьшение количества ДТП означает улучшение качества профилактической работы МВД России, что является основной деятельностью данного государственного органа управления.

Отдельные виды рискообразующих факторов могут формировать самостоятельные показатели эффективности деятельности по их минимизации или могут включаться в показатели эффективности реализации программ по обеспечению безопасности дорожного движения различного уровня. Рассмотрим несколько примеров формирования таких показателей.

В области противодействия совершению водителем транспортного средства опасного маневра может быть предусмотрен *количественный показатель по применению средств технического воспрепятствования смешиванию потоков движения транспортных средств, а также пешеходов* (например, количество перекрестков с разделенными (выделенными) потоками движения, количество нерегулируемых перекрестков с принудительным ограничением скорости, протяженность дорог с разделительными (заградительными) барьерами). Следует обратить внимание, что подобные показатели предусмотрены Паспортом приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», утвержденным президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам, протокол от 21.11.2016 № 10. Однако данный документ не является нормативным правовым актом и, как следствие, не носит нормативно обязательный характер для органов управления. Также отметим, что частично такие показатели предусмотрены в ФЦП в качестве мероприятий, направленных на развитие системы организации движения транспортных средств

и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий.

В области противодействия несвоевременному оказанию медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия должен быть установлен *временной показатель прибытия специалистов, уполномоченных на профессиональное оказание первой медицинской помощи, основанный на действующих нормативах*.

В области минимизации иных рискообразующих факторов установление показателей эффективности в настоящее время представляет собой определенную сложность, так как определение количественного критерия не исключает возможность манипуляции статистическими данными. Однако, в любом случае, мероприятия по управлению рисками должны приводить к снижению страховых выплат по ОСАГО.

Заключительные положения

В данном разделе должны быть закреплены вопросы координации деятельности субъектов системы управления рисками, порядок внесения изменений в стандарт.

Отметим, что порядок стандартизации процедуры управления рисками в сфере государственного управления нормативно не закреплен. Действующие стандарты риск-менеджмента могут быть использованы в крайне ограниченном объеме в силу принципиального отличия публичной сферы управления от бизнес-процессов. Тем не менее, существующие методические указания в сфере разработки антикоррупционных стандартов деятельности контрольно-надзорных органов, применения риск-ориентированного подхода к их деятельности позволят в будущем сформировать базовый стандарт управления рисками в публично-правовой сфере.

Список литературы

1. Майоров, В. И. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: риски реализации / В. И. Майоров // Проблемы права. — 2017. — № 5 (64). — С. 120–124.
2. Майоров, В. И. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: основные риски / В. И. Майоров, С. И. Иванова // Административное право и процесс. — 2018. — № 11. — С. 9–14.
3. Майоров, В. И. Управление рисками в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика: монография ; под общей редакцией Г. Ю. Гуляева. — Пенза, 2017. — С. 118–127.
4. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2012. — № 7 (266). — С. 99–101.
5. Майоров, В. И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2018. — № 6. — С. 116–122.

6. Майоров, В. И. Создание системы управления рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: монография / В. И. Майоров, С. В. Горovenko, А. К. Костылев [и др.]. — Челябинск : Цицеро, 2018. — 132 с.

7. Головки, В. В. Лишение права управления транспортным средством в системе административных наказаний: современные тенденции и перспективы / В. В. Головки, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Административное право и процесс. — 2017. — № 7. — С. 25–29.

8. Романькова, С. А. Бальная система учета правонарушений как механизм сдерживания водителей, систематически и злостно нарушающих Правила дорожного движения в России / С. А. Романькова // Административное и муниципальное право. — 2014. — № 11. — С. 1181–1186.

9. Костылев, А. К. Проблемные вопросы реализации риск-ориентированного подхода при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения / А. К. Костылев // Вестник Уральского финансово-юридического института. — 2018. — № 1 (11). — С. 87–90.

10. Акмаева, Р. И. Компенсационный менеджмент. Управление вознаграждением работников : учебное пособие [Электронный ресурс] / Р. И. Акмаева, Н. Ш. Епифанова. — М. : Прометей, 2018. — 584 с. — URL: <http://iknigi.net/avtor-nelli-epifanova/146124-kompensacionnyu-menedzhment-upravlenie-voznagrazhdeniem-rabotnikov-nelli-epifanova/read/page-20.html>.

References:

1. Mayorov, V. I. Federalnaya tselevaya programma «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013–2020 godakh»: riski realizatsii / V. I. Mayorov // Problemy prava. — 2017. — № 5 (64). — S. 120–124.

2. Mayorov, V. I. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii na 2018–2024 gody: osnovnye riski / V. I. Mayorov, S. I. Ivanova // Administrativnoe pravo i protsess. — 2018. — № 11. — S. 9–14.

3. Mayorov, V. I. Upravlenie riskami v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Upravlenie sotsialno-ekonomicheskimi sistemami: teoriya, metodologiya, praktika: monografiya ; pod obshchey redaktsiey G. Yu. Gulyaeva. — Penza, 2017. — S. 118–127.

4. Mayorov, V. I. Soderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2012. — № 7 (266). — S. 99–101.

5. Mayorov, V. I. Klassifikatsiya riskov, vznikayushchikh v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2018. — № 6. — S. 116–122.

6. Mayorov, V. I. Sozdanie sistemy upravleniya riskami v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: monografiya / V. I. Mayorov, S. V. Gorovenko, A. K. Kostylev [i dr.]. — Chelyabinsk : Tsitsero, 2018. — 132 s.

7. Golovko, V. V. Lishenie prava upravleniya transportnym sredstvom v sisteme administrativnykh nakazaniy: sovremennye tendentsii i perspektivy / V. V. Golovko, O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Administrativnoe pravo i protsess. — 2017. — № 7. — S. 25–29.

8. Romankova, S. A. Balnaya sistema ucheta pravonarusheniy kak mekhanizm sderzhivaniya voditeley, sistematicheski i zlostno narushayushchikh Pravila dorozhnogo dvizheniya v Rossii / S. A. Romankova // Administrativnoe i munitsipalnoe pravo. — 2014. — № 11. — С. 1181–1186.

9. Kostylev, A. K. Problemnye voprosy realizatsii risk-orientirovannogo podkhoda pri osushchestvlenii federalnogo gosudarstvennogo nadzora v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / A. K. Kostylev // Vestnik Uralskogo finansovo-yuridicheskogo instituta. — 2018. — № 1 (11). — S. 87–90.

10. Akmaeva, R. I. Kompensatsionnyy menedzhment. Upravlenie voznagrazhdeniem rabotnikov : ucheb. posobie [Elektronnyy resurs] / R. I. Akmaeva, N. Sh. Yepifanova. — M. : Prometey, 2018. — 584 s. — URL: <http://iknigi.net/avtor-nelli-epifanova/146124-kompensacionnyu-menedzhment-upravlenie-voznagrazhdeniem-rabotnikov-nelli-epifanova/read/page-20.html>.

Дата поступления статьи в редакцию: 12.12.2019.