

УДК 338.2

***ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ РИСК-ОРИЕНТИРОВАННОГО
ПОДХОДА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ И
НАДЗОРА***

Абашева Н.С.

*к.э.н., доцент
Вятский государственный университет
Киров, Россия*

Верещагин М.В.

*магистрант
Вятский государственный университет
Киров, Россия*

Аннотация. Статья посвящена практике применения риск-ориентированного подхода, который может быть рассмотрен в узком и широком смыслах. Узкое толкование термина раскрывает риск-ориентированный подход, как риски контрольно-надзорной функции управления. Цель исследования состоит в том, чтобы раскрыть прикладной характер применения риск-ориентированного подхода при осуществлении транспортного контроля и надзора. В статье показано, что применение риск-ориентированного подхода основано на формировании модели проведения контрольных мероприятий для поднадзорного субъекта с учётом отнесения его к тому или иному классу опасности. Ранжирование по группам позволяет сформировать интегральные показатели риска (А1, Б1, В2 и т.д.). Они, в свою очередь, распределены по 4 цветовым зонам, в зависимости от цвета которой определяется периодичность проведения плановых проверок поднадзорного субъекта. Применение риск-ориентированного подхода позволит оптимизировать трудовые, финансовые и материальные ресурсы при осуществлении государственного контроля и надзора, повысить результативность деятельности органов государственного контроля.

Ключевые слова: риск-ориентированный подход, надзор, контроль, транспортные предприятия, безопасность

***THE PRACTICE OF APPLYING THE RISK-BASED APPROACH SYSTEM
IN THE IMPLEMENTATION OF TRANSPORT CONTROL AND
SUPERVISION***

Abasheva N. S.

*Candidate of Economics
Associate Professor Vyatka State University
Kirov, Russia*

Vereshchagin M. V.

*Master's student
Vyatka State University
Kirov, Russia*

Annotation. The article is devoted to the practice of applying the risk-based approach, which can be considered in a narrow and broad sense. A narrow interpretation of the term reveals a risk-based approach, as the risks of the control and supervisory function of management. The purpose of the study is to reveal the application of the risk-based approach in the implementation of transport control and supervision. The article shows that the application of the risk-based approach is based on the formation of a model for conducting control measures for a supervised subject, taking into account its assignment to a particular hazard class. Ranking by groups allows you to form integral risk indicators (A1, B1, B2, etc.). They, in turn, are distributed in 4 color zones, depending on the color of which the frequency of scheduled inspections of the supervised subject is determined. The use of a risk-based approach will allow you to optimize labor, financial and financial resources.

Keywords: risk-based approach, supervision, control, transport companies, security

На протяжении 5 лет с момента внедрения государственной программы, направленной на реформирование контрольной и надзорной деятельности, утверждённой в 2016 году, реализуются мероприятия по оптимизации Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

административной нагрузки на организации и граждан, осуществляющих предпринимательскую и иные виды деятельности. Несмотря на неблагоприятную эпидемиологическую ситуацию в мире и нашей стране в последние годы, количество организаций и предпринимателей постепенно возрастает. По этой причине возрастает и количество поднадзорных субъектов для Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, и в частности для государственного автодорожного надзора. В сфере транспорта риски причинения вреда жизни и здоровью граждан всегда имели высокую степень наступления и вероятность возникновения негативных последствий. Отсюда и появляется возрастающая потребность в системе управления рисками [1].

Необходимость внедрения риск-ориентированного подхода, эффективной и современной системы управления рисками стояла уже давно. Это обусловлено несколькими ключевыми факторами:

- Оптимизацией трудовых, финансовых и материальных ресурсов при осуществлении государственного контроля и надзора;
- Повышением результативности деятельности органов государственного контроля;
- Снижением влияния человеческого фактора при осуществлении контрольных мероприятий и, как следствие, сведением к минимуму ситуаций коррупционной направленности.

Сущность риск-ориентированного подхода основана на формировании модели проведения контрольных мероприятий для поднадзорного субъекта с учётом отнесения его к тому или иному классу опасности. Но это не те классы опасности, что применяются при дорожной перевозке опасных грузов согласно Европейскому международному соглашению. Здесь речь идёт о 4 классах опасности, которые подразделяются по степени вероятного возникновения риск ущерба и несоблюдения обязательных требований подконтрольными субъектами транспортной инфраструктуры, где 1 класс

опасности – это высокий риск, а 4 – низкий риск [2]. Наглядную демонстрацию данной классификации лучше всего изобразить в качестве матрицы рисков (Таблица 1).

Таблица 1 – Матрица рисков государственного надзора автомобильного транспорта

| | | | | | | |
|--|--------------|---|--------|---------|--------------|---------|
| Риск наступления потенциальных негативных последствий (ущерба) | Высокий | А | А4 | А3 | А2 | А1 |
| | Значительный | Б | Б4 | Б3 | Б2 | Б1 |
| | Средний | В | В4 | В3 | В2 | В1 |
| | Низкий | Г | Г4 | Г3 | Г2 | Г1 |
| | | | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | | | Низкий | Средний | Значительный | Высокий |
| Риск несоблюдения обязательных требований | | | | | | |

Теперь разберём её более подробно. Под риском наступления потенциальных негативных последствий понимается вероятность возникновения и масштаб дорожно-транспортных происшествий, которые могут повлечь за собой причинение вреда жизни, здоровью, имуществу граждан, а также вреда окружающей среде, объектам культурного наследия, государственной безопасности. В том числе, создать угрозы наступления чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. По этой причине к первой группе тяжести А относят только автомобильную перевозку опасных грузов. К группе тяжести Б относят перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении и по РФ, исключая лишь перевозку грузов для собственных нужд. В группу В автомобильный транспорт не включают, а в группу Г включают перевозки грузов свыше 2,5 тонн.

Несоблюдение обязательных требований подразумевает привлечение поднадзорного субъекта к уголовной или административной ответственности за нарушения действующего законодательства, которое чётко закреплено в Постановлении Правительства РФ от 19.03.2013 г. №236 «О федеральном государственном транспортном надзоре» [2]. В свою очередь, в зависимости от тяжести нарушения обязательных требований, данные субъекты ранжируются по группам вероятности, а именно:

- Группа 1 включает в себя нарушения, связанные с причинением вреда жизни и здоровью граждан;
- Группа 2 включает в себя нарушения, не связанные с причинением вреда жизни и здоровью граждан;
- Группа 3 включает в себя привлечение к административной ответственности по некоторым статьям КоАП РФ (например, нарушение лицензионных требований при осуществлении лицензируемого вида деятельности);
- Группа 4 включает в себя отсутствие у поднадзорных субъектов нарушений из предыдущих 3 групп вероятностей.

Ранжирование по данным выше группам позволяет сформировать интегральные показатели риска (А1, Б1, В2 и т.д.). Они, в свою очередь, распределены по 4 цветовым зонам, в зависимости от цвета которой определяется периодичность проведения плановых проверок поднадзорного субъекта. Для тёмно-красной зоны риска характерно проведение плановой проверки ежегодной. Для красной зоны значительного риска проверки проводятся раз в 3 года, а для жёлтой зоны среднего риска проверочные мероприятия назначаются раз в 5 лет. Зона низкого риска проверкам со стороны контролирующих органов не подвергается [3, с. 128].

В теории матрица рисков выглядит многообещающе, но какова её практическая полезность? Действительно, перед тем как относить

поднадзорный субъект к той или иной категории риска и формировать в отношении него план проверок, необходимо составить досье, в котором будет отражена вся полная и достоверная информация о виде его деятельности, количестве транспортных единиц, наличии соответствующих лицензий, укомплектованности кадрами, наличие или наоборот отсутствие транспортных происшествий. На сегодняшний день функция по распределению плана контрольных мероприятий отпадает, так как с момента начавшейся информатизации системы управления рисками, данная прерогатива отдана искусственному интеллекту, который и рассчитывает сроки проведения проверки. Конечно, на данном этапе не обходится без мониторинга данного процесса со стороны человека.

Отсюда начинаются первые преграды применения риск-ориентированного подхода, которые вызваны относительной свежестью информационной системы, в которую заносится база данных поднадзорных субъектов. По всей России количество таких субъектов исчисляется сотнями тысяч, по этой причине существует проблема необходимости дополнительной производственной мощности информационной системы, которая будет способна «переваривать» большие массивы информации [4, с. 226].

На этом преграды на этапе внедрения данной системы не заканчиваются. Ещё одной проблемой является получение полной и достоверной информации о субъекте надзора. Как правило, источниками получения данной информации могут служить общедоступные информационно-справочные ресурсы (например, ЕГРИП и ЕГРЮЛ), внутренние источники (например, внутренние реестры контрольного органа), а также другие ведомства, в ходе проведения межведомственных коммуникаций. Однако полную и достоверную информацию по всем параметрам не может гарантировать ни один из источников. Поясним: существует множество ситуаций, когда, например, подконтрольный субъект передаёт автотранспорт другому предприятию или лицу по договору аренды или безвозмездного пользования, а в свою очередь

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

субъект надзора способен эксплуатировать не принадлежащие ему транспортные средства. Возникающие при этом правоотношения даже со стороны органов Госавтоинспекции тяжело контролируемы, а если к этому добавить несформировавшиеся эффективно действующие межведомственные взаимодействия, то получается, что максимальной эффективности от применения риск-ориентированного подхода ожидать не приходится. При том, что нормативно-правовая база уже создана для взаимодействия различных ведомств, то получение сведений от самих хозяйствующих субъектах остаётся исключительно на их усмотрение, а ответственность за непредставление этих сведений, предусмотренная статьёй 19.7 КоАП РФ, является весьма небольшой [5]. По этой причине, хозяйствующему субъекту проще заплатить штраф за данное правонарушение, нежели за выявленные в ходе плановой проверки.

Мы полагаем, что внедрение системы самоконтроля «Я-инспектор», согласно методическим рекомендация по классификации субъектов и видов деятельности в сфере транспорта, в некоторой степени упростит получение всей информации через личный кабинет субъекта надзора. Привлечение и мотивация самих подконтрольных субъектов к снижению интегрального риска собственной деятельности является одним из наиболее перспективных механизмов повышения уровня безопасности на транспорте.

Таким образом, система управления рисками на транспорте – вынужденная процедура, с целью оптимизации, усовершенствования и эффективного применения методик оценки и реагирования на риски. С учётом нестабильности мировой экономики, это способствует не только к снижению административной нагрузки на субъекты хозяйствования, но и к определённой экономии бюджетных средств на проведении контрольно-надзорных мероприятий.

Подводя итог, мы пришли к выводу, что эффективность применения риск-ориентированного подхода покажет время, но уже сейчас появляются

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

сомнения о качестве данного подхода, ведь уровень зарплат государственных служащих, осуществляющих контрольно-надзорные функции, находится на около среднем значении, поэтому вместо повышения уровня финансирования, происходит усложнение деятельности контрольно-надзорных мероприятий, что определённо не может гарантировать полностью искоренить одну из ключевых задач, на которую направлен данный подход – коррупционную составляющую такой деятельности.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 26.12.2008 г. № 294 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», СПС КонсультантПлюс. [Электронный ресурс] – Режим доступа – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_83079/58672404e5897f38d20be06de33c4570c75d2897/ (Дата обращения: 05.04.2021)
2. Постановление Правительства РФ от 19.03.2013 г. №236 «О федеральном государственном транспортном надзоре», СПС КонсультантПлюс. [Электронный ресурс] – Режим доступа – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_143718/ (Дата обращения: 07.04.2021)
3. Майоров В.И., Лисенко В. И. «Совершенствование государственного контроля и надзора в сфере транспорта: внедрение риск-ориентированного подхода» // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского, 2017. - №5. – С.125-134.
4. Макарейко Н.В. «Риск-ориентированный подход при осуществлении контроля и надзора» // Юридическая техника, 2019. - №13. – С. 225-229.
5. Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации: паспорт ведомственного приоритетного проекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] – Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

Режим доступа – URL: <http://rostrans.nadzor.ru/wp-content/uploads/2016/12/pasport-vedomstvennogo-prioritetnogo-proekta-Federalnoj-sluzhby-ro-nadzor>. (Дата обращения: 10.04.2021)