

УДК 342.914

**КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ,
ВОЗНИКАЮЩИХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

© 2018 г.

В.И. МайоровТюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел
Российской Федерации, Тюмень

1269724@gmail.com

Поступила в редакцию 17.11.2018

На основе обобщения теоретических подходов к процессу классификации рисков предпринята попытка классифицировать риски, возникающие в сфере дорожного движения. Наличие в сфере дорожного движения трех уровней (подсистем) позволяет разделить данные риски на три основные группы. Риски каждой группы классифицированы в соответствии с выбранными критериями: причина (род) риска; место и сфера проявления риска; субъект и источник возникновения риска; объекты, на которые направлены риски; размер и степень нанесенного ущерба.

Ключевые слова: риск, классификация, дорожное движение, обеспечение безопасности дорожного движения, система, управление.

В процессе деятельности как отдельные люди, так и управленческие структуры сталкиваются с совокупностью самых разнообразных рисков. Одной из наиболее важных составляющих политики риск-менеджмента является классификация или таксономия рисков. Под классификацией рисков в науке понимается их распределение на конкретные группы в соответствии с определенным критерием, положенным в основу классификации. Стандартизированный классификатор рисков позволяет своевременно выявлять рискованные события, заносить их в реестр, правильно оценивать и проводить мониторинг. Научно обоснованная классификация рисков дает возможность использовать методы риск-менеджмента для снижения потерь от рисков и минимизации их негативных последствий.

Однако по причине чрезвычайного разнообразия самих рисков и причин, их порождающих, в науке нет единого подхода в определении критерия классификации рисков. В научной литературе насчитывается более 40 различных критериев рисков и более 220 видов риска. Универсальную классификацию рисков невозможно составить в принципе, прежде всего потому, что риски носят изменчивый характер. Системное представление рисков основывается на общенаучных принципах классификации [1, с. 23].

1. Цели классификации как важнейший критерий. В соответствии с ним выделяются признаки, на основе которых осуществляется распределение рисков на группы. К числу таких целей можно отнести: изучение природы рисков, определение совокупности методов управления рисками и т.д.

2. Системный подход как основа классификации. Каждая из классифицируемых групп рисков не должна включать в себя риски разных уровней.

3. Рисковые ситуации для каждой из групп рисков должны включать детализацию одного порядка и соответствовать целям классификации.

4. При рассмотрении вопроса о классификации рисков необходимо выделить важнейшие признаки данного явления: источник риска; объект, несущий риск; субъект, воспринимающий риск.

Сложившееся в научной литературе многообразие подходов к классификации рисков, различающихся по признакам и критериям, можно разделить на три основные группы.

Первый подход условно обозначим как глобальный. Вопросы таксономии рисков в нем рассматриваются как составной элемент теории и практики риск-менеджмента. Критерии и признаки выделения рисков носят предельно обобщенный характер. Объектом исследования выступают агрегированные или наиболее общие группы рисков: политический, правовой, производственный, финансовый, снабженческий, маркетинговый, экологический и прочие риски. В той или иной мере они характерны для различных сфер человеческой деятельности.

Так, Г.В. Чернова рассматривает определенный ряд агрегированных групп факторов риска на основе таких критериев, как характер опасности, причина ущерба, степень подверженности риску и уязвимости от рисков, затраты на защиту от риска, а также взаимозависимость между различными рисками [2]. В.В. Шеремет предлагает классифицировать агрегированные группы рисков по следующим критериям: субъ-

ект, источник возникновения, степень нанесенного ущерба [3].

По мнению И.Б. Батовой, наиболее важными признаками классификации рисков являются: время, факторы, место и сфера возникновения риска, характер последствий, размер возможных потерь [4, с. 127].

Э. Холмс выделяет следующие критерии классификации рисков:

1. Род возможной опасности. Виды: техногенные, природные, смешанные.

2. Сфера проявления. Виды: экологические, политические, социальные, коммерческие и профессиональные.

3. Источники возникновения. Виды: внешние (рыночные) и внутренние (специфичные), имеющие разную периодичность возникновения.

4. Размер возможного ущерба и видимые финансовые потери. Виды: допустимые, критические и катастрофические.

5. Возможность прогнозирования и страхования, частота рисков факторов. Виды: прогнозируемые и непрогнозируемые, страхуемые и нестрахуемые.

6. Время проявления рисков обстоятельств. Виды: постоянный или временный [5].

Н.В. Хохлов предлагает классификацию агрегированных групп рисков на основе трех основных критериев: причины (род опасности); характер деятельности, с которым связаны соответствующие риски; объекты, на которые направлены риски. На основе классификации по роду опасности он выделяет следующие группы рисков: техногенные (или антропогенные), природные и смешанные. По характеру деятельности все риски можно классифицировать на предпринимательские, финансовые и коммерческие, профессиональные, инвестиционные, транспортные, промышленные риски. Еще один критерий классификации рисков связан с природой объектов, подверженных риску. К нему можно отнести такие группы рисков, как нанесение ущерба жизни и здоровью граждан и имущественные риски [6, с. 25–26].

В рамках моделирования изучаемых объектов в виде биосоциотехнических систем (БСТС) предлагается таксономия, разделяющая все многообразие рисков по следующим основаниям:

1. По времени возникновения: ретроспективные, текущие и перспективные.

2. В зависимости от уровня проявления: низкие, умеренные и полные. При этом под уровнем риска понимается вероятность наступления рисков ситуации, приводящей к ущербу или потерям выше запланированного.

3. По источнику возникновения: хозяйственные, связанные с личностью руководителя

и/или исполнителя конкретной операции, и иные, обусловленные политическими, экономическими и/или природными факторами и/или прочими форс-мажорными обстоятельствами.

4. В зависимости от основания возникновения: риски вследствие неопределенного будущего, непредсказуемости поведения субъектов различных видов контактных аудиторий, недостатка информации.

5. По уровню принятия решения: глобальные и локальные.

6. С точки зрения длительности во времени: постоянные и кратковременные.

7. По уровню финансовых потерь: допустимые, критические и катастрофические.

8. По сфере возникновения: внешние и внутренние.

9. По возможности предвидения: прогнозируемые и непрогнозируемые.

10. По причинам возникновения: а) социально-правовые, возникающие при нестабильности «правил игры» – налогообложения, политической ситуации, законодательных гарантий; б) инфляционные; в) рыночные; г) операционные; д) функциональные; е) селективные; ж) риск ликвидности.

Второй подход предполагает классификацию специфических видов риска, присущих определенным сферам человеческой деятельности, прежде всего в финансово-экономической области [7].

В работах таких авторов, как Н.А. Проданова и Н.И. Малых [8], А.И. Уколов и Т.Н. Гупалова [9], А.С. Шапкин [10], рассматриваются проблемы классификации финансовых рисков, анализируются основополагающие принципы и методы управления рисками корпорации. В работе И.А. Никитина и М.Т. Цулая акцентируется внимание на управлении рисками применительно к области информационных технологий и предлагается классификация современных методов управления рисками при организации и управлении проектной, сервисной, процессной и другими типами деятельности [11].

Приведем пример классификации рисков хозяйствующих субъектов по сфере их возникновения. Все риски разделяются на две большие группы: внутренние риски и внешние риски. К внутренним рискам следует отнести риски, появление которых обусловлено деятельностью самого промышленного предприятия. Источниками таких рисков могут быть производственная деятельность, сфера обращения, сфера кадрового менеджмента. К внешним рискам относятся риски, не связанные с деятельностью самого предприятия и не поддающиеся его непосредственному влиянию. Источником таких

рисков является внешней по отношению к предприятию среда.

Третий подход связан с анализом различных видов и групп рисков в системе государственного управления и выявлением их критериев. Риски для государства могут быть выражены в виде кризисных условий деятельности органов власти, деформации системы управления, невыполнения плановых задач (влекущего рост ответственности, увеличение частоты негативных последствий) и т.д. Институты государственного управления в основном ориентированы на предупреждение и управление определенными состояниями и типами рисков.

К внутренней градации рисков в системе государственного управления относятся:

1) вероятностные потери, отражающие теоретически возможные, но не всегда ощущаемые угрозы государству;

2) угрозы как потенциальное, но высоковероятное состояние потерь от известных и неразрывно связанных с данной сферой деятельности факторов (отражает предметный характер риска);

3) опасность как проявленная угроза, создающая практические негативные эффекты в сфере государственного управления. Это состояние риска проявляется и тогда, когда решение только вырабатывается, и тогда, когда принятые цели начинают реализовываться;

4) ущерб как показатель конкретных последствий незапланированного ущерба (количественная и качественная оценка этих последствий является основой для изменения ранее принятых решений и компенсации потерь) [12].

Из зарубежных источников, рассматривающих вопросы классификации рисков, представляет интерес изданное в Канаде в 2009 году «Руководство для таксономии рисков», в котором приводятся категории рисков по сферам деятельности государственных органов и их субъектам:

1. По сферам и направлениям действий: политические, экономические, экологические, финансовые, военные, внешне- и внутривнутриполитические.

2. По составу ведущих акторов: индивидуальные, коллективные, общегосударственные [13].

Среди рисков, возникающих в системе государственного управления, особое место занимают риски безопасности дорожного движения (далее – БДД). Обеспечение БДД осуществляется посредством комплекса мероприятий, проводимых по ряду направлений, указанных в ст. 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [14].

Система обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя большое количество субъектов, целью деятельности которых является исключение реальных и потенциаль-

ных угроз для участников дорожного движения, обеспечение степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий и негативных последствий эксплуатации автотранспорта при осуществлении общественно необходимого объема перемещения людей, предметов их труда.

Для классификации рисков БДД следует обратиться к разработанной нами концепции, согласно которой дорожное движение представляет собой сложную социотехническую систему, состоящую из трех подсистем (уровней):

1) подсистема, функционирование которой непосредственно обеспечивает удовлетворение транспортной потребности, а именно пространственное перемещение людей и грузов;

2) подсистема подготовки и обслуживания дорожного движения;

3) подсистема, образуемая органами исполнительной власти, которые реализуют функции государственного управления отраслевого и межотраслевого характера по отношению к подсистемам первого и второго уровней [15].

В каждой из подсистем сферы дорожного движения возникают свои риски, обусловленные спецификой функционирования подсистемы. Полагаем, что для создания актуальной классификации рисков БДД необходимо, оперируя конкретными критериями, выделить риски на каждом из уровней дорожного движения.

К таким критериям предлагается отнести:

1) причину (род) риска (один из трех предложенных Н.В. Хохловым критериев классификации рисков) или род возможной опасности (один из шести критериев, выделенных Э. Холмсом);

2) место и сферу проявления риска. За основу могут быть взяты такие критерии, как сфера проявления риска (Э. Холмс), место и сфера возникновения риска (И.Б. Батова);

3) субъект и источник возникновения (один из трех агрегированных групп рисков в классификации В.В. Шеремета);

4) объекты, на которые направлены риски (в классификации Н.В. Хохлова), в частности нанесение ущерба жизни и здоровью граждан и имущественные риски. Данный критерий можно обозначить как природу объектов, подверженных риску;

5) размер и степень нанесенного ущерба. За основу могут быть взяты такие критерии, как размер возможного ущерба и видимые финансовые потери (Э. Холмс), степень нанесенного ущерба (В.В. Шеремет), размер возможных потерь (И.Б. Батова).

Итак, риски, возникающие на первом уровне системы дорожного движения, на котором осуществляется процесс непосредственного пере-

мещения людей и грузов, являются вероятностью причинения вреда участникам движения в виде ДТП и их последствий, обусловленной действиями непосредственных участников движения. Участники дорожного движения – это водители транспортных средств, пассажиры, пешеходы. Согласно первому критерию «причина (род) риска», риски будут заключаться в причинах действий перечисленных участников движения. Основной причиной ДТП при непосредственном участии в дорожном движении является разрешение противоречия «время – безопасность» в пользу времени [16]. Также к рискам в данном случае относятся низкая дисциплина участников дорожного движения; агрессия при вождении и связанная с ней агрессивная модель поведения водителей транспортных средств.

Местом проявления риска является дорога, поскольку перемещение людей и грузов в дорожном движении осуществляется с помощью дорог. По различным классификациям автомобильные дороги подразделяются на классы (автомагистраль, дорога скоростного типа, обычная дорога), категории (с I по V). В зависимости от характеристик автодорог (наличие центральной разделительной полосы, примыканий, пересечений с иными дорогами и др.) при движении по данным дорогам будут возникать различные риски.

Субъектом и источником возникновения риска служат участники дорожного движения, не соблюдающие правила дорожного движения. Данный критерий выделения рисков следует отличать от критерия «причина риска», согласно которому риск заключается в действиях участников движения. В рассматриваемом критерии учитываются уже не действия, а личностные характеристики участников движения, которые приводят к возникновению риска, такие как психофизиологическое состояние; обладание водителем особыми (привилегированными, ведомственными) серийными номерами государственной регистрации; небольшой стаж вождения транспортного средства и др. Особыми субъектами риска являются водители маршрутных такси (как правило, мигранты из стран Средней Азии), а также водители-профессионалы, работающие на условиях аренды (субаренды) грузовых автомобилей или автобусов и часто выбирающие крайне опасные режимы движения.

Объектами риска в подсистеме удовлетворения транспортной потребности являются жизнь и здоровье участников дорожного движения, а также находящееся при них имущество. Следовательно, в рамках данного критерия можно сформулировать риск причинения вреда жизни и здоровью граждан, имущественный риск.

Размер и степень нанесенного ущерба могут определяться по различным показателям и в разных масштабах. Если брать такой объект риска, как жизнь и здоровье участников движения, рисками могут стать – гибель, причинение вреда здоровью в виде травм, которые, в свою очередь, подразделяется на легкие, средней тяжести и тяжкие (Постановление Правительства РФ от 17 августа 2007 г. № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» [17]). Также существует риск порчи имущества граждан, юридических лиц и государственного имущества, к которому могут относиться объекты дорожной инфраструктуры (светофоры, дорожные знаки, ограждения и т.д.). Порча имущества также имеет свои разновидности – это повреждение или уничтожение имущества. При уничтожении имущества оно полностью перестает существовать и не подлежит восстановлению, а при повреждении – имущество сохраняется, его можно восстановить, но собственнику повреждением его имущества был причинен значительный ущерб. Значительность ущерба определяется индивидуально, с учетом имущественного положения потерпевшего, но при этом значительный ущерб в терминологии Уголовного кодекса РФ не может составлять менее 5000 рублей.

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

Таким образом, риски обслуживающей подсистемы дорожного движения следует рассматривать как вероятность причинения вреда участникам движения в виде ДТП и их последствий, возникшая в результате влияния деятельности организаций (предприятий, учреждений), занимающихся подготовкой и обслуживанием дорожного движения, на объекты дорожно-транспортной инфраструктуры, транспортные средства либо участников дорожного движения.

Все подсистемы дорожного движения объединяет единая цель – обеспечение безопасности дорожного движения. Однако рассматриваемая подсистема менее согласована с общей целью. Обусловлено это прежде всего тем, что большинство ее субъектов являются коммерческими организациями, основной целью которых является извлечение прибыли.

Наличие множества субъектов в рассматриваемой подсистеме обуславливает возникновение широкого спектра рисков, связанных с их деятельностью. Данные риски оказывают высокое влияние на состояние дорожно-транспортной аварийности в России, однако практически полностью остаются вне сферы внимания государственных органов и законодателя. Поэтому для классификации рисков, возникающих на стадии подготовки и обслуживания дорожного движения, стоит обратиться к законодательству зарубежных стран: так, в ст. 19 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» выделены различные риски дорожного движения [18], большинство которых относится к обслуживающей подсистеме дорожного движения.

Из них к первому критерию «причина (род) риска» относятся риск приоритета экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, риск нарушения установленных требований, которые могут варьироваться в зависимости от сферы деятельности того или иного субъекта.

В качестве субъекта (источника) возникновения риска во второй подсистеме дорожного движения выступают предприятие, учреждение, организация, занимающиеся подготовкой и обслуживанием дорожного движения.

Местом и сферой проявления риска является сфера деятельности того или иного предприятия или организации, например риски в сфере дорожного строительства, риски в сфере медицинского обслуживания, риски технического обслуживания транспортных средств и т.д.

Представляет интерес выделение природы объектов, подверженных риску, в рассматриваемой подсистеме. Объектами воздействия являются такие элементы дорожного движения, как объекты дорожно-транспортной инфраструктуры, транспортные средства, участники дорожного движения. В зависимости от характера оказываемого воздействия можно выделить риски обучения водителей транспортных средств, риски проведения технического обслуживания автомобиля, риски оказания некачественной медицинской помощи и другие.

Размер и степень ущерба, нанесенного в результате действий субъектов обслуживающей системы, определить зачастую довольно затруднительно, вследствие того что их влияние на дорожную обстановку является опосредованным и далеко не всегда его можно четко зафиксировать и оценить. Тем не менее, поскольку риск на любом уровне дорожного движения

связан с вероятностью совершения ДТП и наступлением его неблагоприятных последствий, полагаем, что из этого и следует исходить при классификации рисков БДД по размеру и степени ущерба в его качественном выражении. К ним можно отнести риск низкого ущерба (оказано негативное воздействие на объекты риска, вследствие чего была создана аварийная ситуация, но ДТП удалось избежать); риск среднего ущерба (в результате воздействия совершено ДТП без погибших и пострадавших); риск высокого и очень высокого ущерба, в которых действия субъектов обслуживающей системы привели к совершению ДТП с пострадавшими и с погибшими соответственно.

Третья подсистема сферы дорожного движения обладает спецификой, отличающей ее от двух других подсистем, по отношению к которым данная подсистема осуществляет управляющее воздействие. Масштаб деятельности органов государственного управления – субъектов обеспечения БДД предопределяет необходимость рассмотрения рисков БДД на данном уровне не в виде ДТП и их последствий, а в виде повышения/сохранения/недостаточного снижения общего уровня аварийности на определенной территории. В этом проявляется связь рисков третьей подсистемы с иными рисками в сфере дорожного движения.

Любая управленческая деятельность в той или иной степени имеет рисковый характер, что обусловлено как многофакторной динамикой объекта управления и его внешнего окружения, так и ролью человеческого фактора в процессе воздействия. Риски и неопределенность выступают неотъемлемыми чертами процессов управления. Неопределенность рассматривается как условие ситуации, в которой нельзя оценить вероятность потенциального результата.

Риски управленческой деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения связаны с неопределенностью, которая может оказать негативное влияние на любом этапе разработки, принятия и реализации управленческих решений, в результате чего цель обеспечения безопасности дорожного движения не будет достигнута в полной мере.

Причины управленческих рисков в сфере обеспечения БДД кроются в неопределенности, сопровождающей процесс принятия решений. Неопределенность имеет место из-за изменчивости внешней среды, неполноты информации, общего вероятностного характера среды, в которой осуществляется взаимодействие между людьми.

Местом и сферой проявления риска будет являться сфера деятельности субъектов обеспе-

чения БДД, которая охватывает все три уровня дорожного движения.

Субъекты риска – государственные органы исполнительной власти, на которые возложены задачи по обеспечению БДД (субъекты обеспечения БДД), следовательно, к данному критерию классификации будут относиться внутренние риски того или иного субъекта обеспечения БДД.

Природа объектов, подверженных риску, в третьей подсистеме дорожного движения многомерна, поскольку объектом управляющего воздействия является совокупность субъектов и составных элементов двух других подсистем. Воздействие осуществляется комплексно, по направлениям, указанным в ст. 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Вследствие масштабы деятельности по обеспечению БДД риски по данному критерию относятся не к конкретному объекту воздействия, а ко всему направлению: например, риски осуществления федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения или риски разработки нормативных правовых актов по вопросам обеспечения БДД.

Ущерб в управляющей подсистеме выражается в общем виде в недостижении цели безопасности дорожного движения, а в более конкретном выражении – в недостижении плановых показателей снижения аварийности, которые ставятся перед субъектами обеспечения БДД при выполнении ими каких-либо плановых мероприятий, например в ходе реализации государственных и муниципальных программ обеспечения БДД. Недостижение плановых показателей является негативным сценарием развития событий, при качественном анализе которого можно выделить три вида рисков – риск недостаточного снижения аварийности, риск сохранения прежнего уровня аварийности и риск повышения аварийности на дорогах.

Таким образом, использование предложенных критериев классификации позволяет выделить проявления, виды и признаки рисков, имеющие отношение к ситуации с аварийностью при управлении транспортными средствами и нарушениям правил дорожного движения на первом уровне; проявления и признаки рисков, возникающих в деятельности обслуживающих учреждений и организаций на втором уровне; а на третьем уровне выделяются виды и признаки рисков, имеющих место при осуществлении управления обеспечением БДД.

Статья выполнена в рамках гранта РГНФ 17-03-00676.

Список литературы

1. Гранатуров А.Ю. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения: Учебное пособие. М.: Дело и Сервис, 2004. С. 23.
2. Чернова Г.В., Кудрявцев А.А. Управление рисками: Учебное пособие. М.: ТК Велби, Проспект, 2003. 160 с.
3. Шеремет В.В., Павлюченко В.М., Шапиро В.Д. Управление инвестициями. В 2 томах. Т. 1. М.: Высшая школа, 1998. 416 с.
4. Батова И.Б. Классификация рисков и причины их возникновения // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 1. С. 127.
5. Холмс Э. Риск-менеджмент. М.: Эксмо, 2007. 304 с.
6. Хохлов Н.В. Управление риском: Учеб. пособие для вузов. М.: Юнити-Дана, 2006. С. 25–26.
7. Балдин К.В., Воробьев С.Н. Управление рисками: Учебное пособие. М.: Юнити-Дана, 2012. 512 с.
8. Проданова Н.А., Малых Н.И. Управление рисками корпорации: Монография. М.: ООО «Сам Полиграфист», 2013. 128 с.
9. Уколов А.И., Гупалова Т.Н. Управление корпоративными рисками: инструменты хеджирования: Учебник. М.: Директ-Медиа, 2017. 554 с.
10. Шапкин А.С., Шапкин В.А. Экономические и финансовые риски: оценка, управление, портфель инвестиций. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2014. 451 с.
11. Никитин И.А., Цулая М.Т. Процессы анализа и управления рисками в области ИТ. М., 2016. 167 с.
12. Анализ и учет риска при принятии государственных решений в органах власти [Электронный ресурс]. URL: http://studbooks.net/748793/pravo/analiz_i_uchet_riska_pri_prinyatii_gosudarstvennyh_resheniy_v_organah_vlasti (дата обращения: 02.08.2018).
13. Кулик Г.Ю. Зарубежный опыт внедрения риск-менеджмента в государственное управление // Государственное управление. Электронный вестник. 2013. № 37.
14. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».
15. Майоров В.И. Управление рисками в сфере дорожного движения // Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика: Монография / Под общ. ред. Г.Ю. Гуляева. Пенза, 2017. С. 118–127.
16. Майоров В.И. Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 3. С. 41–43.
17. Постановление Правительства РФ от 17 августа 2007 г. № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // СПС «КонсультантПлюс».
18. Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» [Электронный ресурс]. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31536713#pos=0;0 (дата обращения: 02.07.2018).

CLASSIFICATION OF RISKS ARISING IN ROAD TRAFFIC

V.I. Mayorov

In this article, based on the synthesis of theoretical approaches to the risk classification process, an attempt is made to classify the risks arising in road traffic. In accordance with three levels (subsystems) in road traffic, these risks can be divided into three main groups. Risks in each group are classified according to selected criteria: the cause (type) of risk; place and scope of risk; subject and source of risk; objects at risk; size and extent of damage.

Keywords: risk, classification, road traffic, road safety, system, management.

References

1. Granaturov A.Yu. *Ehkonomicheskij risk: sushchnost', metody izmereniya, puti snizheniya: Uchebnoe posobie*. M.: Delo i Servis, 2004. S. 23.
2. Chernova G.V., Kudryavcev A.A. *Upravlenie riskami: Uchebnoe posobie*. M.: TK Velbi, Prospekt, 2003. 160 s.
3. Sheremet V.V., Pavlyuchenko V.M., Shapiro V.D. *Upravlenie investitsiyami. V 2 tomah. T. 1. M.: Vysshaya shkola, 1998. 416 s.*
4. Batova I.B. *Klassifikatsiya riskov i prichiny ih vozniknoveniya // Mezhdunarodnyj studencheskij nauchnyj vestnik. 2015. № 1. S. 127.*
5. Holms Eh. *Risk-menedzhment*. M.: Ehksmo, 2007. 304 s.
6. Hohlov N.V. *Upravlenie riskom: Ucheb. posobie dlya vuzov*. M.: Yuniti-Dana, 2006. S. 25–26.
7. Baldin K.V., Vorob'ev S.N. *Upravlenie riskami: Uchebnoe posobie*. M.: Yuniti-Dana, 2012. 512 s.
8. Prodanova N.A., Malyh N.I. *Upravlenie riskami korporacii: Monografiya*. M.: OOO «Sam Poligrafist», 2013. 128 s.
9. Ukolov A.I., Gupalova T.N. *Upravlenie korporativnymi riskami: instrumenty hedzhirovaniya: Uchebnyk*. M.: Direkt-Media, 2017. 554 s.
10. Shapkin A.S., Shapkin V.A. *Ehkonomicheskie i finansovye riski: oценка, upravlenie, portfel' investitsij*. M.: Izdatel'sko-torgovaya korporatsiya «Dashkov i K°», 2014. 451 s.
11. Nikitin I.A., Culaya M.T. *Processy analiza i upravleniya riskami v oblasti IT*. M., 2016. 167 s.
12. *Analiz i uchet riska pri prinyatii gosudarstvennyh reshenij v organah vlasti [Ehlektronnyj resurs]*. URL: http://studbooks.net/748793/pravo/analiz_i_uchet_riska_pri_prinyatii_gosudarstvennyh_resheniy_v_organah_vlasti (data obrashcheniya: 02.08.2018).
13. Kulik G.Yu. *Zarubezhnyj opyt vnedreniya risk-menedzhmenta v gosudarstvennoe upravlenie // Gosudarstvennoe upravlenie. Ehlektronnyj vestnik. 2013. № 37.*
14. *Federal'nyj zakon ot 10 dekabrya 1995 g. № 196-FZ «O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya» // SPS «Konsul'tantPlyus».*
15. Mayorov V.I. *Upravlenie riskami v sfere dorozhnogo dvizheniya // Upravlenie social'no-ehkonomicheskimi sistemami: teoriya, metodologiya, praktika: Monografiya / Pod obshch. red. G.Yu. Gulyaeva. Penza, 2017. S. 118–127.*
16. Mayorov V.I. *Osnovnoe protivorechie dorozhnogo dvizheniya // Transportnoe pravo. 2008. № 3. S. 41–43.*
17. *Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 17 avgusta 2007 g. № 522 «Ob utverzhenii Pravil opredeleniya stepeni tyazhesti vreda, prichinnenogo zdorov'yu cheloveka» // SPS «Konsul'tantPlyus».*
18. *Zakon Respubliki Kazahstan ot 17 aprelya 2014 goda № 194-V «O dorozhnom dvizhenii» [Ehlektronnyj resurs]*. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31536713#pos=0;0 (data obrashcheniya: 02.07.2018).