

Белогребень А.А.,
Матанцева О.Ю.,
Титов А.Е.¹

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Ключевые слова: ДТП, безопасность дорожного движения, бюджетный эффект, налоговые поступления.
Keywords: Accident, road safety, budgetary effect, tax revenues.

Действующей федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее – Программа) предусмотрена оценка социально-экономической и экологической эффективности программных мероприятий, представленных в документе. «Эффективность Программы определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей Программы» [3].

Бюджетная эффективность Программы определяет отношение прироста доходов бюджетов всех уровней к величине затрат, необходимых на проведение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Однако в методике оценки социально-экономической и бюджетной эффективности, представленной в Программе, собственно бюджетную эффективность предлагается определять в качестве чистого дисконтированного потока вклада стоимости в формирование бюджета по результатам реализации мероприятий Программы. Таким образом, во-первых, в ФЦП происходит подмена понятия «эффект» на «эффективность» – согласно представленной формулировке должна быть получена *относительная величина*, тогда как результатом является *стоимостная оценка*. Во-вторых, в качестве вклада от реализации мероприятий Программы предлагается использовать долю бюджета в валовом внутреннем продукте, умноженную на норматив величины ущерба. В качестве норматива ущерба принимается величина, равная 5,728 млн. рублей, никак не обоснованная в Программе. Исходя из текста Программы, под этой величиной понимается оценка стоимости человеческой жизни, потерянной в результате ДТП.

Таким образом, для определения истинного эффекта от вклада реализованного мероприятия Программы в бюджетную систему РФ необходим более обоснованный подход, отражающий фактические поступления в консолидированный бюджет страны.

Не останавливаясь на затратной части мероприятий Программы, обратимся к доходной части бюджетного эффекта.

В общем виде бюджетный эффект может быть представлен в следующем виде:

$$БЭ = \sum_{j=1}^{85} H_{НДС}^j + \sum_{j=1}^{85} H_{НДФЛ}^j + \sum_{j=1}^{85} H_{ВБФ}^j + \sum_{j=1}^{85} H_A^j + ДП_{Ш} - Р_{бдд}, \quad (1)$$

где $H_{НДС}$ – прирост налоговых поступлений от НДС в результате предотвращения гибели населения в ДТП в j -том субъекте РФ;

$H_{НДФЛ}$ – прирост налоговых поступлений от НДФЛ в результате предотвращения гибели населения в ДТП в j -том субъекте РФ;

$H_{ВБФ}$ – прирост налоговых поступлений от взносов во внебюджетные фонды (на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование) в результате предотвращения гибели населения в ДТП в j -том субъекте РФ;

H_A – прирост налоговых поступлений от акцизов в результате предотвращения гибели населения в ДТП в j -том субъекте РФ;

$ДП_{Ш}$ – денежный поток от поступления оплаты штрафов за нарушение ПДД;

¹ Белогребень Антон Александрович – к.э.н., доцент, зав. научно-исследовательским отделом «Экономика транспорта» ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта». E-mail: belogreben_aa@mail.ru

Матанцева Ольга Юрьевна – д.э.н., с.н.с., доцент, заместитель генерального директора по научной работе ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»; профессор кафедры «Экономика автомобильного транспорта» МАДИ. E-mail: omat@niiat.ru

Титов Андрей Евгеньевич – зав. научно-исследовательским отделом «Безопасность движения на автомобильном транспорте» ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта». E-mail: andrew_titov@mail.ru

$R_{бдд}$ – расходы на мероприятия по безопасности дорожного движения.

Доходную часть бюджетного эффекта составляют поступления налогов в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды.

Для повышения точности расчетов и определения истинного вклада от реализации программных мероприятий для целей настоящей методики предлагается показатели среднего возраста погибших и среднего утраченного количества лет до средней продолжительности жизни в РФ, применяемые в большинстве методических подходов, заменить показателем «количество утраченных в результате ДТП человеко-лет жизни до уровня средней продолжительности жизни в субъекте РФ», определяемый суммарно по всем регионам РФ.

Согласно приказу Федеральной службы государственной статистики от 21 мая 2014 г. № 402 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях» месячная форма федерального статистического наблюдения № ДТП «Сведения о дорожно-транспортных происшествиях» не содержит информации о возрасте погибших. Однако в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) содержится информация о смертности от дорожно-транспортных происшествий, рассчитываемой Управлением статистики населения и здравоохранения по Краткой номенклатуре причин смерти 2010 г., основанной на МКБ-Х. Сложность заключается в отсутствии на данный момент представленных данных в региональном разрезе и по годовым возрастным группам погибших, а также несовпадением указанных данных со статистической информацией об общем количестве погибших, предоставляемых МВД. Это свидетельствует о необходимости дальнейшего взаимодействия всех органов власти разных уровней для отражения объективных данных, позволяющих получить обоснованные статистические данные не только по тем критериям, которые содержатся в статистической форме № ДТП, но и по возрастным группам погибших в субъектах РФ.

Проведение приближенных расчетов можно осуществить и по имеющимся статистическим данным, если провести традиционную перегруппировку данных на основе абсолютной плотности распределения и определения доли погибших в ДТП в каждом субъекте РФ, в общем количестве погибших в ДТП в РФ. Кроме того, представляется целесообразным пропорциональное увеличение количества погибших на недостающую разницу между количеством погибших по данным МВД и Минздрава.

Прирост налоговых поступлений от НДС в результате предотвращения гибели населения в ДТП по каждому субъекту РФ можно представить в следующем виде:

$$N_{НДС} = (СЗП * (ЧГ_{ТВ}^0 - ЧГ_{ТВ}^1) * K_{РП} * \overline{K_{П}^{ТВ}} + СП * (ЧГ_{СТВ}^0 - ЧГ_{СТВ}^1) * K_{ДП} * \overline{K_{П}^{СТВ}}) * \frac{12 * d_{дд} * \overline{НДС}}{1 + НДС}, (2)$$

где $СЗП$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата в субъекте РФ;

$СП$ – средний размер назначенных пенсий в субъекте РФ;

$ЧГ_{ТВ}^1, ЧГ_{ТВ}^0$ – количество утраченных в результате ДТП человеко-лет жизни до достижения пенсионного возраста лиц трудоспособного возраста в субъекте РФ в базисном и отчетном периоде соответственно;

$ЧГ_{СТВ}^1, ЧГ_{СТВ}^0$ – количество утраченных в результате ДТП человеко-лет жизни до уровня средней продолжительности жизни лиц старше трудоспособного возраста в субъекте РФ в базисном и отчетном периоде соответственно;

$K_{РП}$ – коэффициент, учитывающий работающих пенсионеров;

$K_{ДП}$ – коэффициент, учитывающий досрочный выход на пенсию;

$\overline{K_{П}^{ТВ}}, \overline{K_{П}^{СТВ}}$ – коэффициент приведения налогов поступлений для лиц трудоспособного возраста и старше трудоспособного возраста соответственно;

$d_{дд}$ – доля использования денежных доходов населения на покупку товаров и оплату услуг;

$\overline{НДС}$ – средневзвешенная ставка НДС по приобретаемым населением товарам и услугам.

$$ЧГ_{ТВ} = \sum_{i=16}^{59} N_{ТВі}^Ж * \overline{ОГ_{ПВі}^М} + \sum_{i=16}^{64} N_{ТВі}^М * \overline{ОГ_{ПВі}^Ж}, (3)$$

где $N_{ТВі}^Ж$ – количество погибших в ДТП лиц женского пола трудоспособного возраста по возрастным группам (i);

$N_{ТВі}^М$ – количество погибших в ДТП лиц мужского пола трудоспособного возраста по возрастным группам (i);

$\overline{ОГ_{ПВі}^М}$ – среднее количество потенциально утраченных лет жизни в результате преждевременной гибели в ДТП относительно достижения пенсионного возраста для мужчин в субъекте РФ для i-той возрастной группы;

$\overline{ОГ_{ПВі}^Ж}$ – среднее количество потенциально утраченных лет жизни в результате преждевременной гибели в ДТП относительно достижения пенсионного возраста для женщин в субъекте РФ для i-той возрастной группы.

$$ЧГ_{СТВ} = \sum_{i=16}^{59} N_{СТВі}^Ж * \overline{ОГ_{ПЖі}^М} + \sum_{i=16}^{64} N_{СТВі}^М * \overline{ОГ_{ПЖі}^Ж} + \sum_{i=60}^n N_{СТВі}^Ж * \overline{ОГ_{ПЖі}^М} + \sum_{i=65}^n N_{СТВі}^М * \overline{ОГ_{ПЖі}^Ж}, (4)$$

где $N_{\text{стvi}}^{\text{ж}}$ – количество погибших в ДТП лиц женского пола старше трудоспособного возраста по возрастным группам (i);

$N_{\text{стvi}}^{\text{м}}$ – количество погибших в ДТП лиц мужского пола старшего трудоспособного возраста по возрастным группам (i);

$\overline{OG}_{\text{пжл}}^{\text{м}}$ – среднее количество потенциально утраченных лет жизни сверх пенсионного возраста в результате преждевременной гибели в ДТП относительно средней продолжительности жизни для мужчин в субъекте РФ для i-той возрастной группы;

$\overline{OG}_{\text{пжл}}^{\text{ж}}$ – среднее количество потенциально утраченных лет жизни сверх пенсионного возраста в результате преждевременной гибели в ДТП относительно средней продолжительности жизни для женщин в субъекте РФ для i-той возрастной группы.

$$K_{\text{рп}} = 1 + \frac{N_{\text{пенс}}^{\text{раб}}}{N_{\text{пенс}}}, \quad (5)$$

где $N_{\text{пенс}}^{\text{раб}}$ – численность работающих пенсионеров в субъекте РФ;

$N_{\text{пенс}}$ – общая численность пенсионеров в субъекте РФ.

$$K_{\text{дп}} = 1 + d_{\text{пвд}}, \quad (6)$$

где $d_{\text{пвд}}$ – доля пенсионеров, вышедших на пенсию досрочно.

$$\overline{\text{НДС}} = \sum_{i=1}^{12} \text{НДС}_i * d_i, \quad (7)$$

где НДС_i – размер ставки НДС по i-той группе товаров и услуг.

d_i – доля по потребительским расходам населения на приобретение i-той группы товаров и услуг.

$$\overline{K}_{\text{п}}^{\text{ТВ}} = \frac{\frac{(K_{\text{р}}^{\text{сзп}})^{\frac{\text{ЧГ}_{\text{ТВ}}}{N_{\text{пог}}^{\text{ТВ}}} - 1}}{K_{\text{р}}^{\text{сзп}} - 1}}{1 - \frac{1}{\frac{(\overline{I}_1)^{\frac{\text{ЧГ}_{\text{ТВ}}}{N_{\text{пог}}^{\text{ТВ}}}}}{\overline{I}_1 - 1}}}, \quad (8)$$

$$\overline{K}_{\text{п}}^{\text{СТВ}} = \frac{\frac{(K_{\text{р}}^{\text{сп}})^{\frac{\text{ЧГ}_{\text{СТВ}}}{N_{\text{пог}}^{\text{СТВ}}} - 1}}{K_{\text{р}}^{\text{сп}} - 1}}{1 - \frac{1}{\frac{(\overline{I}_1)^{\frac{\text{ЧГ}_{\text{СТВ}}}{N_{\text{пог}}^{\text{СТВ}}}}}{\overline{I}_1 - 1}}}, \quad (9)$$

где $\overline{K}_{\text{р}}^{\text{сзп}}$ – средний геометрический коэффициент роста средней номинальной начисленной заработной платы в субъекте РФ по данным Министерства экономического развития (прогнозный или рассчитанный по ретроспективным данным за 5 лет);

$\overline{K}_{\text{р}}^{\text{сп}}$ – средний геометрический коэффициент роста средней начисленной пенсии в субъекте РФ по данным Министерства экономического развития (прогнозный или рассчитанный по ретроспективным данным за 5 лет);

\overline{I}_1 – средний уровень инфляции (средний геометрический коэффициент роста инфляции) в субъекте РФ по данным Министерства экономического развития (прогнозный или рассчитанный по ретроспективным данным за 5 лет).

$N_{\text{пог}}^{\text{ТВ}}$ – количество погибших лиц трудоспособного возраста в субъекте РФ;

$N_{\text{пог}}^{\text{СТВ}}$ – количество погибших лиц старше трудоспособного возраста в субъекте РФ.

Прирост налоговых поступлений от НДС в результате предотвращения гибели населения в ДТП по каждому субъекту РФ можно представить в следующем виде:

$$H_{\text{ВБФ}} = \text{СЗП} * 12 * (\text{ЧГ}_{\text{ТВ}}^1 - \text{ЧГ}_{\text{ТВ}}^0) * K_{\text{рп}} * \overline{K}_{\text{п}}^{\text{ТВ}} * C_{\text{ВБФ}}, \quad (10)$$

где $C_{\text{ВБФ}}$ – совокупный размер тарифов страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование.

Прирост налоговых поступлений от взносов во внебюджетные фонды (на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование) в результате предотвращения гибели населения в ДТП по каждому субъекту РФ можно представить в следующем виде:

$$H_{\text{НДФЛ}} = \text{СЗП} * 12 * (\text{ЧГ}_{\text{ТВ}}^1 - \text{ЧГ}_{\text{ТВ}}^0) * K_{\text{рп}} * \overline{K}_{\text{п}}^{\text{СТВ}} * \text{НДФЛ}, \quad (11)$$

где **НДФЛ** – ставка налога на доходы физических лиц.

Принимая во внимание сложность определения размера акцизных налогов в объемах денежных расходов населения, будем исходить из их общего уровня в структуре налоговых поступлений консолидированного бюджета РФ. Прирост налоговых поступлений от акцизов в результате предотвращения гибели населения в ДТП по каждому субъекту РФ можно представить в следующем виде:

$$N_A = \frac{\bar{A}}{\text{НДС}} * N_{\text{НДС}}, \quad (12)$$

где \bar{A} – средний за 5 лет размер поступления акцизных налогов в общем объеме налоговых поступлений РФ;

НДС – средний за 5 лет размер поступления НДС в общем объеме налоговых поступлений РФ.

Определим прирост налоговых поступлений от НДС, НДФЛ, от взносов во внебюджетные фонды (на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование) и акцизов в результате предотвращения гибели населения в ДТП для РФ в целом за период 2017–2018 гг. (табл. 1–4):

Таблица 1

Численность погибших в ДТП по возрастным группам^{1*}

Возраст	Число погибших в ДТП			
	2017 г.		2018 г.	
	женщины	мужчины	женщины	мужчины
0	20	19	22	16
1–4	88	79	71	80
5–9	85	129	75	102
10–14	96	137	83	117
15–19	212	517	230	476
20–24	341	1300	318	1211
25–29	434	1788	365	1627
30–34	423	1692	384	1683
35–39	412	1505	378	1515
40–44	402	1282	375	1271
45–49	368	1093	310	1069
50–54	385	1185	352	984
55–59	443	1189	414	1166
60–64	368	783	353	791
65–69	324	489	315	569
70–74	187	188	180	206
75–79	336	315	334	270
80–84	186	125	206	132
85 и более	101	63	91	71

* рассчитано на основе данных ЕМИСС (Смертность от дорожно-транспортных происшествий с учетом соотношения числа погибших по данным МВД к числу погибших по данным Минздрав, равного 1,266 в 2017 г. и 1,265 в 2018 г.)

Таблица 2

Расчет количества потерянных человеко-лет погибших в ДТП лиц трудоспособного возраста и старше трудоспособного возраста

Средний возраст в группе	ЧГ ^{тв}				ЧГ ^{ств}			
	2017 г.		2018 г.		2017 г.		2018 г.	
	женщины	мужчины	женщины	мужчины	женщины	мужчины	женщины	мужчины
17	9109	24 817	9879	22 846	3737	1298	4094	1309
22	12 967	55 919	12 068	52 072	6019	3264	5659	3330
27	14 329	67 932	12 038	61 833	7660	4487	6500	4475
32	11 835	55 847	10 740	55 548	7456	4248	6835	4629
37	9482	42 130	8685	42 427	7272	3777	6729	4167
42	7239	29 476	6755	29 242	7094	3217	6687	3496
47	4788	19 671	4027	19 235	6497	2743	5520	2939
52	3077	15 407	2820	12 793	6785	2975	6281	2706
57	1329	9513	1242	9331	7812	2985	7376	3208
62	–	–	–	–	5759	4314	5578	4550
67	–	–	–	–	3443	249	3409	427
72	–	–	–	–	1054	0	1049	0
77	–	–	–	–	215	0	274	0
82	–	–	–	–	0	0	0	0
87	–	–	–	–	0	0	0	0
Итого:	74 154	320 712	68 253	305 327	70 802	33 556	65 992	35 235

¹ <https://www.fedstat.ru/indicator/58532>

**Исходные и расчетные данные по основным составляющим поступлений
в консолидированный бюджет РФ [1, 2]**

Показатель	Величина показателя	Показатель	Величина показателя
СЗП, руб.	43724	$\overline{K}_{р}^{СЗП}$	1,0798 (по данным за 2014–2018)
СП, руб.	13323,1	$\overline{K}_{р}^{СП}$	1,0780 (по данным за 2014–2018)
$K_{рп}$	1,208	\overline{I}_I	1,0721 (по данным за 2014–2018)
$K_{дп}$	1,163	$\overline{K}_{п}^{ТВ}$	7,1
$d_{дд}$	0,812	$\overline{K}_{п}^{СТВ}$	1,51
$\overline{НДС}$, %	11,4	\overline{A} , млн. руб.	2 533 600
		$\overline{НДС}$, млн. руб.	2 939 286

Таблица 4

Результаты расчета

Составляющая бюджетного вклада	Величина вклада, млн. руб.
$H_{НДС}$	8021,9
$H_{НДФЛ}$	28 734,6
$H_{ВБФ}$	12 451,7
H_A	6914,7
Итого:	56 122,9

По результатам расчета бюджетный вклад от сокращения общего количества погибших в ДТП за период 2017–2017 гг. в РФ в целом составил более 56,1 млрд. рублей. Представленная методология позволяет получить более обоснованные результаты бюджетного эффекта от мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, и может быть принята за основу при разработке и утверждении новой федеральной целевой программы.

Список литературы

1. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС): сайт. – <https://www.fedstat.ru/>
2. Федеральная служба государственной статистики: сайт. – <https://www.gks.ru/>
3. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864 О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».
4. Матанцева О.Ю., Гогопуло Н.Н. Финансы, денежное обращение и кредит учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильный транспорт)» направления подготовки «Организация перевозок и управление на транспорте». – М., 2011.