

И. И. Леонович, профессор БНТУ;
Н. А. Гришина, инженер Белорусско-Российского университета

**УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ УЩЕРБА
ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

In this work the necessity of method developing for damage counting for road accidents in the Republic of Belarus is reflected. By a such method it would be easy to count the damage made by road accidents to the Republic of Belarus at the moment and what losses the budget of the Republic will suffer if nothing is made about it.

Thus, without developing of any new technologies, which would demand great investments, this method allows to cut spend on covering the damage and losses from road accidents. And the most important, to take economically grounded measures directed to save the most valuable in the world – life and health of people.

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП), вызывающие гибель и ранения людей, потери материальных ценностей, приносят значительный социально-экономический ущерб. По зарубежным источникам, эти потери могут достигать до 5% валового внутреннего продукта государства.

Экономическая оценка ущерба от ДТП необходима для принятия управленческих решений в сфере безопасности дорожного движения. Знание размеров ущерба дает возможность объективно оценить масштабы и значимость проблемы дорожно-транспортной аварийности, определить объемы финансовых, материальных ресурсов, которые необходимо и целесообразно направить на ее решение, оценивать эффективность различных мероприятий и программ, направленных на сокращение аварийности, и выбирать наиболее эффективные из них. Кроме того, оценка стоимости потерь от ДТП и доведение этой информации до населения имеет и мощный социально-психологический эффект: она оказывает психологическое воздействие на людей, способствует осознанию ими значения мероприятий, направленных на предупреждение аварийности, формированию общественной поддержки этих мероприятий.

Во всех развитых странах разрабатываются различные методики, позволяющие с определенной степенью точности установить размеры ущерба от ДТП. В этих странах подобные методы являются составной частью управления обеспечением безопасности дорожного движения и используются при оценке эффективности целевых программ и мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В новых экономических условиях стало невозможным использование методик и нормативов, применявшихся для определения экономических потерь от ДТП в условиях плановой экономики. Отечественные методики учета потерь народного хозяйства от ДТП (ВСН 3–69, ВСН 3–81) были основаны на принципах плановой экономики и соответствующих закономерностях роста национального дохода. Поэтому

му заложенные в них закономерности и способы расчета требуют корректировки, соответствующей современным рыночным условиям труда.

Оценка ущерба от ДТП сегодня в РБ либо не выполняется совсем, либо выполняется формально. В данной работе делается попытка изменить положение, с этой целью разрабатывается методика оценки потерь в результате ДТП.

На рисунке предлагается следующая структура оценки экономического ущерба от ДТП.

Ущерб от гибели и ранения людей составляет самую значительную часть ущерба от ДТП.

Величина ущерба оценивается на основе расчета прямых и косвенных народно-хозяйственных потерь.

К прямым (непосредственным) относятся потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, службы эксплуатации дорог и грузоотправителей, затраты ГАИ и юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий, медицинских учреждений на лечение потерпевших, предприятий, сотрудники которых стали жертвами аварий (оплата бюллетеней, выдача пособий), затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии) и страховые выплаты.

К косвенным относятся потери народного хозяйства вследствие временного или полного выбытия человека из сферы материального производства, нарушения производственных связей и моральные потери.

Полная оценка ущерба от гибели и ранения людей складывается из величины прямых и косвенных потерь.

Для оценки потерь из-за выбытия человека из сферы материального производства используется метод общих доходов. Основой этого метода является выражение в денежной форме экономической пользы, которую общество получит благодаря тому, что предотвратит гибель человека в ДТП. При таком подходе собственное потребление человека рассматривается как составная часть государственной прибыли, полученной от производственной и социально-экономической деятельности отдельных граждан.

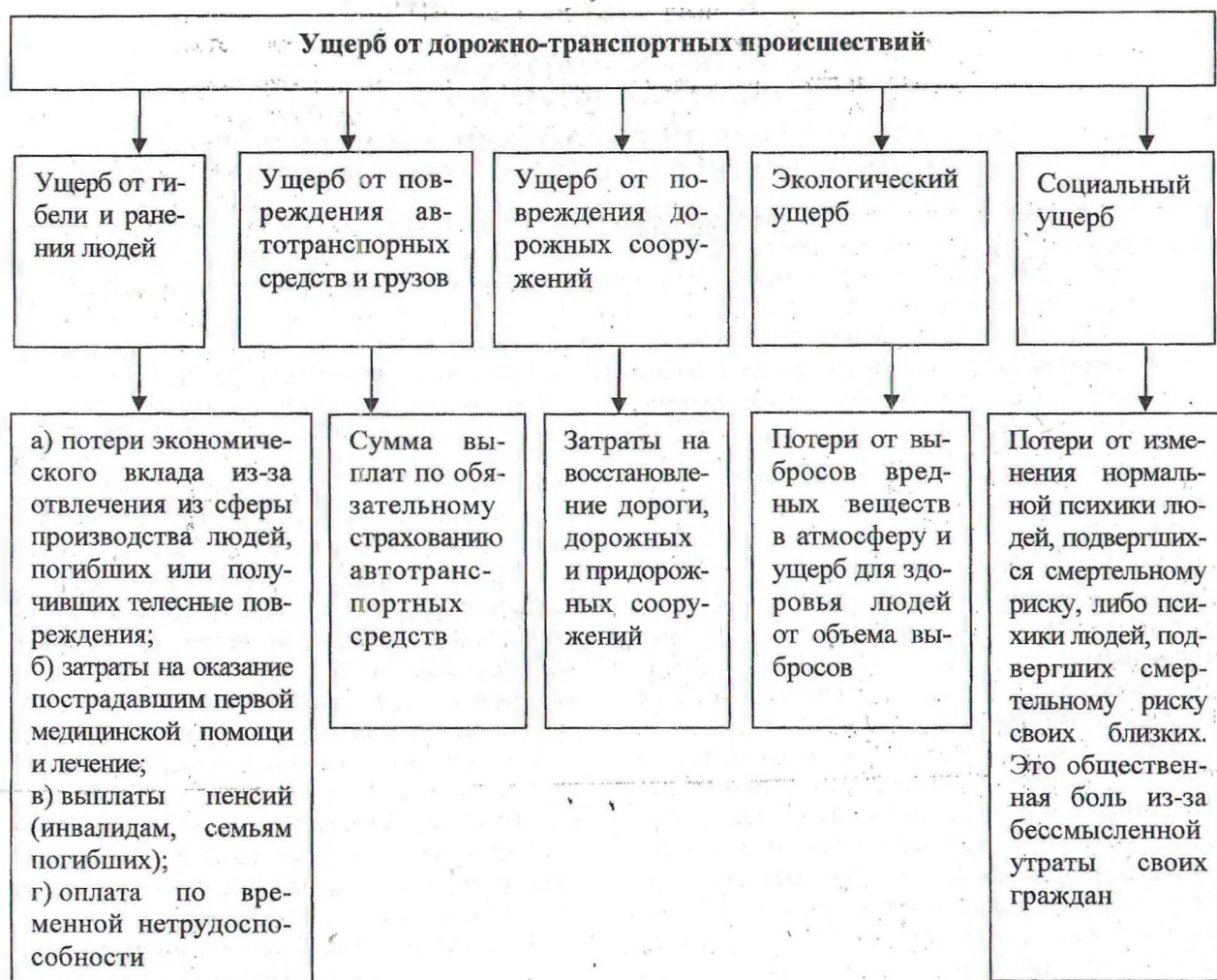


Рис. Структура ущерба от дорожно-транспортных происшествий

Экономические потери в дорожном движении связаны с необязательными задержками (снижением скорости в сравнении с нормативной), остановками и перепробегом транспорта, задержками пассажиров и пешеходов, перерасходом топлива, износом или повреждением транспортного средства из-за некачественных условий движения и т. д. Сюда же относятся потери прибыли участниками движения и потери в смежных отраслях из-за невыполнения принятых обязательств, например из-за опозданий или поломок в дороге и т. д. Экономические потери характеризуются тем, что они почти равномерно раскладываются на всех членов общества и маскируются, сливаясь с действительно неизбежными издержками, в результате к ним привыкают и их как бы не замечают. И напрасно, потому что по своим масштабам эти потери значительно превышают аварийные и экологические вместе взятые и значимо влияют на уровень нашего благосостояния.

Экологические потери – это превышающие минимально возможные величины выбросы вредных веществ в атмосферу, загрязнение воды и почвы, воздействие шума, вибрации и

электромагнитных излучений. Основными причинами повышенного уровня экологических потерь являются: перегрузки отдельных участков улично-дорожной сети; повышенный уровень маневрирования интенсивных потоков, включая торможения, остановки и разгоны; вынужденное снижение скорости и движение на неэкономичных режимах; перепробег в любых его проявлениях; неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств и т. д. Даже, казалось бы, такие «полезные» начинания, как понижение установленного предела скорости в населенных пунктах или обязательное включение головного света в дневное время, приводят к повышенному расходу топлива и увеличению экологических (не говоря уже об экономических) потерь, что многократно перечеркивают кажущиеся «выигрыши».

В экологических потерях следует различать произведенный и потребленный вред. Одно дело, когда нагруженная городская магистраль проложена через незаселенную зону, например промышленную, и совсем другое дело, когда эта же магистраль проходит через густонасе-

ленные жилые районы и вплотную примыкает к жилым зданиям, больницам, детским учреждениям и т. п. Очевидно, при одинаковом произведенном вреде потребленный вред во втором случае будет несопоставимо большим. Это разделение, хотя и недостаточно, но все же учитывается при определении экологических потерь. Например, стоимость ущерба от одинакового количества выбросов в атмосферу в городе оценивается почти в 2,5 раза выше, чем за городом, а при определении ущерба для здоровья человека учитывается число подвергшихся воздействию людей, удаленность застройки и т. д.

Экологические потери характеризуются тем коварным свойством, что их действие отложено во времени на довольно значительный период. В результате сегодняшнее поколение пожинает плоды экологической деятельности прошлых поколений, а плоды нашей деятельности будут пожинать потомки. Опасность заключается в том, что результаты могут оказаться непредсказуемо страшными, к примеру, исчезновение озонового слоя или генетические изменения в самом человеке. Что касается денежного эквивалента, то экологические потери, по сегодняшним германским оценкам, существенно уступают экономическим, но столь же существенно превышают аварийные. Напомним, что это по сегодняшним оценкам, — завтра, как представляется, значимость экологических потерь существенно возрастет.

Под аварийными понимают все потери от аварий любых видов и любой тяжести последствий, а также судебные и иные издержки, связанные с авариями. В аварийных потерях, в отличие от экономических и экологических, ущерб

наносится в первую очередь отдельным участникам движения — для них именно эти потери тысячекратно важнее, чем другие виды потерь. В то же время отношение общества к аварийным потерям легко определяется по результатам, уровню аварийности, т. е. по тому, что оно делает для снижения этих (и других) потерь, а не по тому, что оно заявляет по этому поводу.

Под социальными понимают все потери, связанные с нарушением прав и свобод человека, закононепослушанием и духовным развращением личности. Они могут быть вызваны произволом, недобросовестностью или некомпетентностью властей, неподчинением участников движения установленным нормам, равно как нелепостью или невыполнимостью отдельных положений этих норм; принуждением или подстрекательством к невыполнению нормативов; бесконтрольностью или безнаказанностью отдельных лиц и т. д. Долгое время социальные потери вообще не рассматривались как факт и уж тем более как потери. Видимо, потребуется определенное время для того, чтобы осознать значимость этих потерь. Причем не только для дорожного движения, где они, как оказалось, занимают доминирующее положение, но и для других областей нашей жизни.

Все виды потерь являются социально-экономическими и имеют две составляющие — материальную и духовную, или экономическую и социальную. Экономическая составляющая — это та часть потерь, которая имеет однозначный денежный эквивалент, например стоимость поврежденных машин или грузов при аварии или оплата листов нетрудоспособности из-за экологических воздействий на человека и т. д.