

**Методика оценки ущерба
от дорожно-транспортных происшествий**

Леонович И.И.

Белорусский национальный технический университет

Гришина Н.А.

Белорусско-Российский Университет

Развитие автомобильного транспорта сопровождается не только положительными последствиями, но и некоторыми отрицательными его проявлениями. Среди них главными можно считать дорожно-транспортные происшествия (ДТП). Ущерб от ДТП значительный. На автомобильных дорогах погибает или получает увечья миллионы людей. Только в Беларуси ежегодно погибает около 1,7 тыс. чел и получают ранения свыше 7 тыс. чел. За период 1985-2005 гг. в результате ДТП погибло более 34 тыс. чел и получили ранение около 15 тыс. чел. Коэффициент тяжести ДТП в сумме составил 18,7. Наблюдается тенденция повышения удельного веса ДТП на дорогах общего пользования (в 2005 г. он составил 48,7 %). Причем коэффициент тяжести здесь значительно выше, чем на дорогах и улицах городов Беларуси.

Дорожно-транспортные происшествия, 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: эта информация 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 определять 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. Используемые в настоящее время 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 заложенные в них закономерности и способы расчета требуют корректировки, соответствующей современным рыночным условиям труда.

Ущерб от ДТП сегодня в Беларуси либо не оценивается совсем, либо оценивается формально. В данной работе делается попытка изменить положение. С этой целью нами предлагается методика оценки потерь в результате ДТП.

На рис. 1 представлена возможная структура учета экономического ущерба от ДТП.

Самую значительную часть ущерба от ДТП составляет ущерб от гибели и ранения людей.

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.

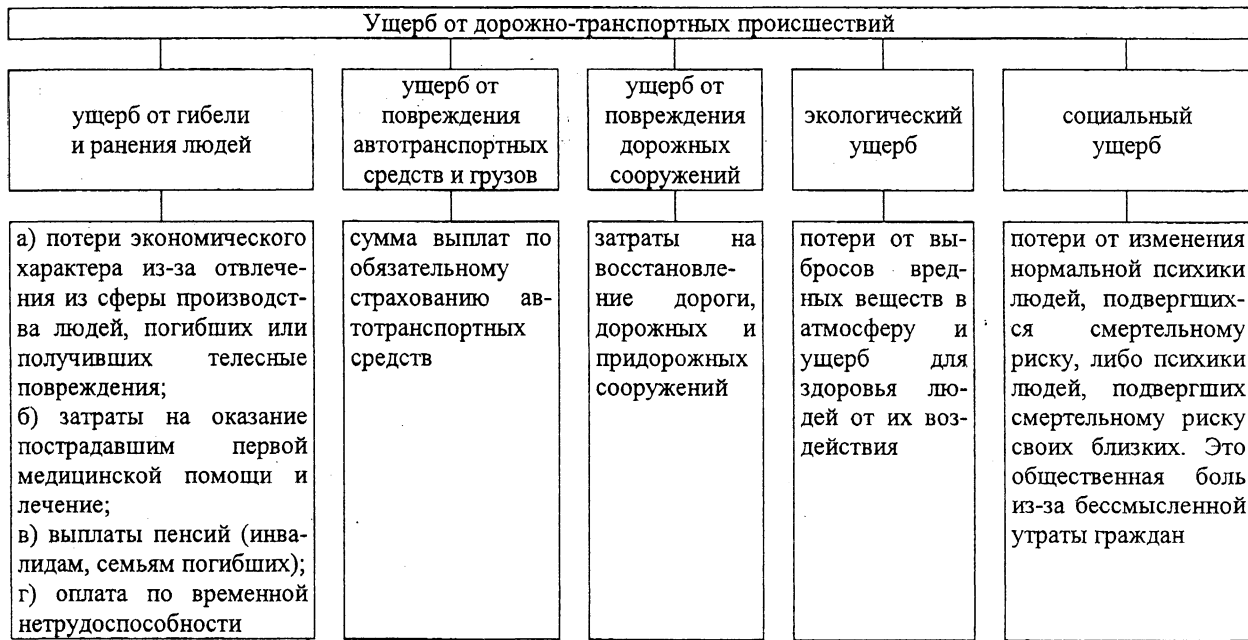


Рис. 1 – Структура ущерба от дорожно-транспортных происшествий

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 целесообразно использовать 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.

Экономические потери в дорожном движении связаны с вынужденными 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 следует отнести 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 распределяются на всех членов общества и маскируются, сливаясь с действительно неизбежными издержками. В результате к ним привыкают и их как бы не замечают, 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 допустимые величины выбросов 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 транспортных потоков, включая торможение, остановки и разгоны; вынужденное снижение скоро-

сти 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 ближнего света фар 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, например промышленную зону, и совсем другое дело, когда эта же магистраль проходит через густонаселенные 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. [2].

Действие экологических потерь пролонгировано 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 непредсказуемыми, например, исчезновение озонового слоя или генетические изменения в самом человеке. Что касается денежного эквивалента, то экологические потери, по оценкам немецких ученых [3], 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 отли-

чие 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, по 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 [1]. 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 социальной 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.

Литература

1. Врубель, Ю.А. Потери в дорожном движении. — Мн.: БНТУ, 2003. — 380с.
2. Автомобильные дороги: безопасность, экологические проблемы, экономика (российско-германский опыт) / Под ред. В.Н. Луканина, К.-Х. Ленца. — М.: Логос, 2002. — 624 с.
3. Дьяков, А.Б., и др. Экологическая безопасность транспортных потоков. — М.: Транспорт, 1989. — 255 с.