Поцелуев П.А.
Московский университет МВД России

Методика экономической оценки потерь народного хозяйства от гибели и травматизма людей в ДТП

На основе глубокого анализа состояния ДТП и регулирования дорожного движения в современном мире, автор предлагает систему мер по совершенствованию форм и методов государственного регулирования оценки ущерба, в рамках регулирования экономической ситуации в данной отрасли народного хозяйства

Рассмотрена теоретическая составляющая понятия «Методика экономической оценки потерь от ДТП», приведена оценка эффективности мер по увеличению экономических показателей данной сферы в современный период, проанализирован уровень ДТП с повреждениями людей; обоснована роль государственного участия в решении проблем при травматизме и гибели людей при ДТП.

Основными источниками информации о пострадавших в результате ДТП явились сведения, полученные с помощью специально разработанной для этих целей анкеты на основе официальных документов следственных органов, ГАИ, судов, отделов социального обеспечения и страхования, больниц и поликлиник и других организации и учреждений.

При оценке ущерба возникшего вследствие гибели или телесных повреждений членов общества в ДТП необходимо определить виды ущерба, которые по возможности необходимо охватить и оценить на основании официальных сведений. В связи с этим возникает основополагающее условие ограниченности видов ущерба подлежащих их оценке.

В них основными позициями является ущерб от ДТП за счет следующих потерь:

а) потери производительного времени из-за отвлечения из сферы производства погибших или получивших телесные повреждения людей;
б) затраты на оказание первой медицинской помощи и лечение;
в) выплаты пенсий (инвалидам, семьям погибших);
г) оплата по временной нетрудоспособности;
д) расходы за ритуальные услуги.

Данная позиция в свете потерь от ДТП является доминирующей. По информации ЕЭК ООН, во всех странах занимающихся оценкой ущерба в этой группе потерь от ДТП, потери производительного времени также наибольшая по своей величине в стоимостном выражении.

Весьма важна оценка морального ущерба, страданий, причиненных самому пострадавшему родственникам и друзьям. В настоящее время размер данного вида ущерба устанавливается судебными органами.

В проекте «Основные положения концепции дальнейшего развития и совершенствования деятельности по безопасности дорожного движения на

период 2000-2010 г.г.» предусматривается активизировать участие в подготовке и сопровождении в инстанциях законопроекта «Об обязательном страховании гражданской ответственности водителей ТС».

Оценка этих видов ущерба и выплат позволит более качественней учитывать потери, связанные с ДТП.

В условиях рыночной экономики наиболее всеобъемлющей мерой оценки объема всей продукции, выпускаемой в экономике, является валовой внутренний продукт (ВВП). "ВВП определяется как рыночная стоимость всей совокупности выпускаемых конечных товаров и услуг, произведенных в течении одного года. К товарам относятся: пища, одежда, дома, автомобили и т.д. К услугам - медицинское обслуживание, образование и т.п."

Если для измерения объема выпускаемой продукции используется период времени менее одного года, то результат приводится к годовому показателю.

ВВП измеряет величину потока выпуска конечной продукции и услуг, а не величину накопленного богатства.

Промежуточные продажи товаров и услуг различными предприятиями (фирмами) друг другу исключаются из ВВП с целью предотвращения «двойного счета».

Управление деятельностью по обеспечению БДД должно базироваться на всестороннем учете социально-экономической эффективности функционирования всей системы ОБДД в целом. Это в первую очередь необходимо для установления приоритета выполнения их на государственном уровне, характеристики общественной значимости проблемы, привлечения к решению наиболее важных вопросов безопасности движения предпринимателей и меценатов, коммерческих и производственных структур, государственный, акционерный, кооперативный и частный капиталы. Социальная и экономическая оценка преимуществ совершенствования системы ОБДД является необходимым побудительным мотивом для активизации деятельности в этом направлении территориальных органов исполнительной власти. В связи с изложенным, представляется целесообразным разработка региональных методик определения социально-экономической эффективности деятельности системы ОБДД.

Несмотря на всю народнохозяйственную важность проблемы ОБДД и всемерную финансовую поддержку государства, ее реализация не может быть осуществлена только за счет госбюджетных средств. Основными финансовыми источниками создания условий для нормального функционирования системы ОБДД должны стать, наряду с федеральным и территориальными дорожными фондами, целевые фонды обеспечения безопасности дорожного движения, формируемые за счет местных налогов на добавленную стоимость или акцизных налогов (например, на продажу водки и табака), введения платности за пользование автомобильными магистралями (при наличии параллельных менее благоустроенных дорог), взимания платы за пропуск сверхнормативных автотранспортных нагрузок по дорогам, а также средств иностранных компаний, участвующих на принципах долевого уча-

стия в прибылях в развитии инфраструктуры отдельных территорий, и средств предприятий и организаций отечественных отраслей, заинтересованных в развитии и благоустройстве подъездных путей к своим хозяйствам с целью снижения себестоимости транспортировки продукции на рынки сбыта.

Поэтому опять возникает необходимость в специальном органе по ОБДД, который, обладая соответствующими правами и экономическими резервами, мог бы активно влиять на разрешение проблемы безопасности дорожного движения в чрезвычайных ситуациях.

Очевидно, что организационно-экономический механизм, наряду с межведомственными (межотраслевыми) организационными, плановыми, контрольными и координирующими функциями, должен выполнять в критических ситуациях и функции чрезвычайного органа исполнительной власти, способного мобилизовать в кратчайший срок необходимые для ликвидации последствий автомобильных и других катастроф на дорогах финансовые, материально-технические и трудовые ресурсы. Таким образом, этот механизм должен решать не только глобальные стратегические задачи, связанные с установлением наиболее перспективных направлений повышения безопасности движения, но и весьма важные для жизнедеятельности отдельных регионов страны тактические (оперативные) задачи, связанные с серьезными и непредвиденными нарушениями установившегося режима дорожного движения.

С учетом изложенного рассмотрим существующие и предлагаемые рядом авторов различные структуры построения организационно-экономического механизма деятельности системы ОБЛД.

Традиционный подход к решению этого вопроса предусматривал создание центральной и региональных комиссий по безопасности дорожного движения как своего рода межведомственных общественных органов при исполнительных структурах Советской власти, ведущих целенаправленную борьбу с аварийностью. В состав этих комиссий включались руководителя транспортных, дорожных и проектных организаций, учреждений коммунального хозяйства, органов милиции, народного образования и представителей комитетов профессиональных союзов.

Основной недостаток работы таких комиссий, по мнению автора, заключался в том, что их деятельность начиналась и заканчивалась составлением планов по повышению безопасности дорожного движения. При этом схема работы комиссий выглядела примерно так. На основе разработанной и одобренной всеми участниками комиссия комплексной программы (плана) по борьбе с аварийностью а стране (регионе) намечались задания каждому ведомству (предприятию), которые доводились до исполнителей в установленные сроки, Эти задания включались в план работы соответствующего ведомства (предприятия), что предполагало в конечном счете их финансирование за счет тех же самых субъектов системы ОБДД. На этом, как правило, все заканчивалось, так как проверка выполнения планов по обеспечению безопасности дорожного движения осуществлялась комиссией от случая к случаю. Если же такие проверки осуществлялись часто (при наличии инициативного председателя комиссии) и в результате их устанавливалась бездея-

тельность отдельных субъектов системы в направлении реализации этих планов, то все списывалось на объективные причины их невыполнения (отсутствие необходимых мощностей, ресурсов, изменение структуры производства, выполнение более ответственных заданий т.п.). Затем наступало время разработки очередных планов.

Конечно, указанная причина далеко на единственное обстоятельство неэффективного функционирования системы ОБДД в нашей стране. Однако именно она в полной мере свидетельствует об отсутствии организационно-экономического механизма, который должен был обеспечивать реализацию намеченных комиссией мероприятий всеми субъектами системы, а также экономически стимулировать их деятельность, но не в направлении выполнения присущих каждому субъекту функций, а в целях осуществления именно программ по борьбе с аварийностью.

Особенно повышаются требования к субъектам системы ОБДД при переходе к рыночным методам хозяйствования. Здесь имеется в виду то, что если какое-либо предприятие, например, дорожная организация не выполняет требований СНиП по качеству ремонта дорог и, следовательно, по обеспечению безопасности дорожного движения, то в условиях рыночной экономики такое предприятие должно стать банкротом; его услугами в дорожном хозяйстве уже никто не воспользуется. Однако, если той же организации орган управления системы ОБДД предписывает повысить требования к качеству дорог, сверх тех, которые предусмотрены СНиП, этот орган должен обеспечить и возможность реализации этих требований путем предоставления дополнительных финансовых ресурсов, повышения экономической заинтересованности дорожной организации в их выполнении.

С таким подходом к построению организационно-экономического механизма системы ОБДД согласны многие специалисты, подчеркивающие необходимость устранения "размывания" целевой направленности затрат и ответственности за конечный результат при разработке программ повышения безопасности движения. Однако мнения разделяются в том, какой должна быть организационная структура управления системой ОБДД. При этом в качестве альтернативных органов управления рассматриваются:

- ассоциация - добровольное объединение предприятий и организаций с целью осуществления совместной деятельности в области ОБДД на основа коммерческого расчета, самофинансирования и самоуправления;
- консорциум - временное добровольное объединение предприятий и организаций независимо от форм собственности для реализации региональных программ по повышению безопасности дорожного движения;
- региональный инвестиционный фонд обеспечения безопасности движения (РИФОДД), действующий на правах общественной организации.

Общим для всех трех приведенных структур управления является общественный характер их организации, базирующийся на принципе добровольности входа участников в состав соответствующей структуры. По мнению автора, использование этого принципа при формировании организационной структуры управления системой ОБДД не совсем правомерно, так как всту-

пает в определенные противоречия с национальным (т.е. имеющим особо важное государственное значение) характером программ по безопасности движения. В основе указанных противоречий лежат следующие причины.

Во-первых, создание любых управленческих структур на принципах добровольного делегирования ряда управленческих полномочий от их учредителей, так или иначе, ставит руководителей этих структур в существенную зависимость от создавших указанные структуры субъектов системы. Например, если в составе учредителей будет ушлый дорожно-строительный трест, коммерческие устремления которого не совсем совпадают с целевыми установками деятельности системы ОБДД или ведущими направлениями реализации программ по борьбе с аварийностью, предписанным добровольно избранными органом управления, этот трест, используя свое влияние на его руководство, сделает все возможное, чтобы переложить ответственность за выполнение принятых решений с себя на других (менее влиятельных) учредителей.

Во-вторых, такой орган не может быть наделен полномочиями распоряжаться государственными ассигнованиями, выделяемыми на цели повышения безопасности движения, равно как и другими каналами средств, предоставляемыми организациями, иностранными предпринимателями и меценатами, не входящими в состав учредителей ассоциации, консорциума или регионального инвестиционного фонда.

В-третьих, там. где отсутствует определенная материальная заинтересованность каждого на участников того или оного социального процесса в результатах общего дела, общественные формы управления им, как показала практика, не является достаточно эффективными. Действительно, для любого субъекта системы ОБДД новые мероприятия по снижению аварийности движения - это новые хлопоты и затраты (если финансировать их придется из своего кармана), которые не дают непосредственного эффекта на его предприятиях. Поэтому без достаточного экономического стимулирования каждый из учредителей органа самоуправления (каждый субъект системы ОБДД) спустит эти мероприятия "на тормозах", не обращая внимания на протесты и противодействия управляющей структуры. Вместе с тем, если придется делить выделенные государством или другими общественными организациями финансовые ресурсы, субъекты системы Даше через орган самоуправления вряд ли найдут общий язык друг с другом. Причина этого все та же - слабая зависимость результатов их деятельности от степени участия каждого субъекта в реализации программ по ОБДД.

Для реализации управленческого воздействия в стране должна быть создана стройная система управления.

В состав такой системы как правило входят органы, представляющие как законодательную, так и исполнительную власть. В этих органах разрабатываются директивные и нормативные документы, регламентирующие деятельность по ОБДД в стране.

Как было отмечено, проблема ОБДД носит четко выраженный межведомственный характер, что требует осуществления межведомственной координации. Для этого создаются различные органы (Комитеты, Комиссии и т.п.).

Например, в Российской Федерации создана и успешно функционирует Комиссия по ОБДД, председателем которой является Заместитель Председателя Правительства РФ. Подобные комиссии созданы во всех субъектах РФ.

В связи с изложенным представляется, что органы управления, а правильнее сказать органы координации и экономического стимулирования деятельности системы ОБДД, должны быть независимы от ее субъектов, быть полномочными в решении всех вопросов этой важней- шей национальной проблемы и таено связанными по всем оперативным вопросам с органами исполнительной власти. Вполне логично, что таким органом управления может быть только государственная структура, представленная на уровне народного хозяйства страны межведомственным комитетом (советом или комиссией) по обеспечению безопасности дорожного движения, создаваемым при Совете Министров страны. По принципам построения и основным направлениям деятельности такая же государственная структура по ОБДД должна создаваться и в регионах (краях, областях, районах, крупных городах) при соответствующих органах исполнительной власти

Таким образом, будет создана замкнутая сеть органов законодательной и исполнительной власти, действующие в системе обеспечения БДД.

Список литературы

1) Аксенов В.А., Попова Е.П., Дивочкин О.А. Экономическая эффективность рациональной организации дорожного движения. -М.: Транспорт, 1997. - 128с.
2) Афанасьев Л.Л., Цукерберг С.М. Автомобильные перевозки. -М.: Транспорт, 1993. -320 с.
3) Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения.-М.: Транспорт, 1992. -288с.
4) Беренс В.,Хавранек П. Руководство по оценке эффективности инвестиций ("ЮНИДО"). пер. с англ, переработанное и дополненное. М., АОЗТ "Интерэксперт", "ИНФРА-М", 2005. - 528с.
5) Беляков С.А. Платные дороги: реальность и перспективы. Автомобильные дороги, 2004г. N4
6) Брайловский И.О., Грановский Б.И. Управление движением транспортных средств. -М.: Транспорт, 2001. 2112с.
7) Временные методические указания по определениюэкономической эффективности технических средств и систем управления дорожным движением. - М.: ВНИИ БД МВД СССР, 1982. - 208с.
8) Великанов Д.П. Эффективность автомобиля. -М.: Транспорт, 1999. -311с. Дингес Э.В. Пути совершенствования системы обеспечения безопасности дорожного движения. УДК 656.13.08. УБДД, 1994. С 5-37.
9) Кременец Ю.А. Технические средства организации дорожного движения: учебн.- М.: Транспорт, 1999. -266с.
10) Лобанов Е.М. Проектирование дорог и организация дорожного движения с учетом психофизиологии водителя. -М.: Транспорт, 2000.-311 с.
11) Луковецкий М.А. Безопасность движения: организация, планирование и

управление предприятиями. Учебн. -М.: Транспорт, 1998, -196с.
12) Майоров В.И. Социально-экономические аспекты управления сферой обеспечения безопасности дорожного движения, М.: Автомобильные дороги N10 -11. 1995
13) Малышев А.И. Экономика автомобильного транспорта: Учебн. М., Транспорт. 1992-255с.
14) Овсийчук М.Ф., Сидельникова Л.Б. Финансовый меннеджмент: методы инвестирования капитала. -М.: Буквица 1996. -128 с.
15) Организация, планирование и управление в автотранспортных предприятиях (под ред. М.П.Улицкого) Учебн. М.: Транспорт, 2004. -328с.
16) Паперский В, Дальше ехать некуда/ За рулем -2001 N 10
17) Попова Е.П., Луковецкий М,А. Определение экономической эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. -М.: МАДИ, 1998. -96с.
18) Сильянов В.В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации дорожного движения. -М.: Транспорт,-307 с.
19) Сытник В.Н. Методические рекомендации по построению региональных программ обеспечения безопасности движения. -М.: МАДИ, 1998. -30с.
20) Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке (ЕЭК ООН, Нью-Йорк и Женева, 1997)
21) Теория статистики: (Колл.авторов под.ред. Малого И.Г.) -М.: Финансы и статистика. 1984. - 415 с.