

УДК 629.331:33

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОТЕРЬ ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

И.Н. Лавриков

ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный технический университет», г. Тамбов

*Рецензент д-р техн наук, д-р экон наук,
профессор Б.И. Герасимов*

Ключевые слова и фразы: дорожно-транспортное происшествие; косвенные потери; прямые потери; ущерб; экономические потери; экспертиза.

Аннотация: Предложено разработать единую методику оценки социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, учитывающую все виды потерь. Определены и описаны все возможные виды потерь вследствие ущерба от ДТП, в том числе прямые и косвенные.

В настоящее время наиболее опасный вид транспорта в России – автомобильный. По сравнению с другими видами транспорта число пострадавших на автомобильном транспорте в несколько раз больше, чем на железнодорожном, морском, внутреннем водном и воздушном, вместе взятых (таблица) [2].

В соответствии с законом [1] дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб [1].

В целях формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения необходимо оценить социально-экономические последствия от ДТП как в целом по России, так и по субъектам федерации и муниципальным образованиям. Кроме того, это требуется и для возмещения ущерба пострадавшим гражданам в результате ДТП.

Лавриков Игорь Николаевич – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Организация перевозок и безопасность дорожного движения». e-mail: avto@mail.tambov.ru, ТамбГТУ, г. Тамбов.

Численность пострадавших в происшествиях с транспортными средствами за 2006–2010 гг., человек

Вид транспорта	Погибло					Ранено				
	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Железнодорожный общего пользования	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
Автомобильный*, тыс.	32,7	33,3	29,9	26,1	26,6	285,4	292,2	270,9	257,0	250,6
Морской	15	1	1	–	–	1	–	–	–	–
Внутренний водный	–	7	–	4	3	0	1	0	0	0
Воздушный	313	41	143	59	34	–	–	–	16	112

* С 2009 г. – погибшие на месте ДТП либо умершие от его последствий в течение 30 последующих суток, до 2009 г. – в течение 7 суток.

Дорожно-транспортные происшествия, особенно вызывающие гибель и ранения людей, приносят значительный социально-экономический ущерб. По оценкам зарубежных специалистов потери могут составлять до 5 % валового внутреннего продукта государства.

Рассчитанная с учетом всех составляющих экономическая оценка ущерба от ДТП дает возможность объективно определять объем необходимых финансовых ресурсов для обеспечения безопасности на автомобильных дорогах страны.

В СССР была разработана Инструкция по учету потерь народного хозяйства от дорожно-транспортных происшествий при проектировании автомобильных дорог (ВСН 3–81) [4]. Действующий период этой инструкции был рассчитан до 2015 года, но, учитывая политические и экономические изменения, произошедшие в нашей стране, следует сделать вывод о нецелесообразности ее применения.

По заказу Министерства транспорта РФ федеральным государственным унитарным предприятием «Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) разработана Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (Р 03112199-0502-00) [5]. Но период ее действия ограничен 2005 годом.

В настоящее время из-за отсутствия единой утвержденной методики расчеты социально-экономических потерь от ДТП ведутся согласно ведомственным указаниям различных министерств, страховых компаний, других частных организаций, которые, как правило, по разным причинам не учитывают все виды потерь.

Величину ущерба от ДТП принято подразделять на прямые и косвенные потери.

К прямым (непосредственным) относятся:

- потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
- потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;
- потери грузоотправителей;
- затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
- затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
- потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП (оплата временной нетрудоспособности, выдача пособий);
- затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
- выплаты страховых компаний.

К косвенным относятся следующие потери:

- вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
- вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
- потери рабочего времени родственников потерпевших;
- моральные потери потерпевших;
- стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;
- потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

- гибели и ранения людей;
- повреждения транспортных средств;
- порчи груза;
- повреждения дороги.

Ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

- смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);
- инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);
- тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);
- легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

При этом расчеты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

Ущерб в результате повреждения транспортных средств определяется с помощью проведения независимой технической экспертизы.

В ходе экспертизы должны осуществляться следующие операции:

– установление транспортного средства (ТС), как объекта экспертизы, и проверка соответствия идентификационных параметров и характеристик данным, содержащимся в регистрационных и иных документах;

– исследование обстоятельств наступления события, имеющего признаки страхового;

– установление наличия и характера повреждений ТС;

– установление причин возникновения повреждений ТС для определения перечня повреждений, обусловленных одним событием;

– определение методов и технологии ремонта повреждений ТС;

– установление объема (трудоемкости) ремонта ТС;

– расчет стоимости ремонта (устранения повреждений) ТС, обусловленных одним событием;

– расчет размера восстановительных расходов, необходимых для приведения ТС в состояние, в котором оно находилось до наступления события, рассчитанных с учетом износа частей, узлов, агрегатов и деталей, заменяемых при восстановительном ремонте ТС;

– установление ограничений и пределов применения полученных результатов.

Ущерб в результате порчи груза определяется грузоотправителем и (или) грузополучателем на основе первичных бухгалтерских документов и двусторонних договоров. Ущерб в результате повреждения дороги и дорожных сооружений определяется величиной затрат на последующее восстановление дороги, дорожных и придорожных сооружений. Для учета всех вышеназванных экономических (социально-экономических) потерь необходимо на федеральном уровне разработать единую методику расчета.

Экономическая оценка ущерба от ДТП, учитывающая все возможные потери позволит:

1) органам власти Российской Федерации, субъектов федерации, органам местного самоуправления объективно оценить масштабы и значимость проблемы, принимать эффективные управленческие решения (меры, мероприятия, целевые программы) в сфере безопасности дорожного движения;

2) владельцам (или их родственникам) ТС получить все страховые выплаты по возмещению ущерба от ДТП и своевременно обратиться в суд в случае дополнительных потерь;

3) участникам дорожного движения (водителям, пешеходам) избежать возможные нарушения Правил дорожного движения, учитывая огромные материальные и моральные потери;

4) автотранспортным предприятиям своевременно и в полном объеме учитывать потери от ДТП, произошедших с ТС;

5) страховым компаниям и другим специализированным структурам придерживаться общих, понятных всем, правил, определяющих ущерб от ДТП.

Список литературы

1. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // ГАРАНТ : информ.-правовой портал. – Режим доступа : <http://base.garant.ru/10105643/>. – Загл. с экрана.

2. Численность пострадавших в происшествиях с транспортными средствами // Российский статистический ежегодник / Федер. служба гос. статистики. – 2011. – Режим доступа : http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_13/IssWWW.exe/Stg/d4/17-28.htm. – Загл. с экрана.

3. Управление ГИБДД УМВД России по Тамбовской области : офиц. сайт. – Режим доступа : www.68.gibdd.ru. – Загл. с экрана.

4. Инструкция по учету потерь народного хозяйства от дорожно-транспортных происшествий при проектировании автомобильных дорог : ведомств. строит. нормы ВСН 3–81 : утв. М-вом автомобильных дорог РСФСР 17 апр. 1981 г. // ГАРАНТ : информ.-правовое обеспечение.

5. Р 03112199-0502–00. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. – Срок действия: нач.: 01.12.2000 г., окончание: 01.12.2005 г. // ГОСТы, СНИПы, СанПиНы и др. : образоват. ресурс. – Режим доступа : <http://base1.gostedu.ru/43/43783/>. – Загл. с экрана.

Economic Loss Estimation of Road Traffic Accidents

I.N. Lavrikov

Tambov State Technical University, Tambov

Key words and phrases: assessment; consequential loss; damage; direct loss; economic loss; traffic accident.

Abstract: It is proposed to develop a uniform methodology for assessment of socio-economic cost of road accidents, taking into account all types of losses. All the possible types of losses caused by road accidents, including direct and indirect ones have been identified and described; the need to develop this technique has been stressed.

© И.Н. Лавриков, 2013