

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Проблема повышения безопасности дорожного движения и в первую очередь сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения неизменно находится в центре внимания политиков, экспертов и самой широкой общественности многих стран мира.

Международные и национальные стратегии и программы действий в данной сфере во всех случаях имеют в своем составе методики и конкретные расчеты эффективности реализации этих документов, опирающиеся на те или иные оценки социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий и, соответственно, экономической целесообразности мер по предотвращению ДТП.

История научных исследований и методических разработок по этому вопросу восходит к работам классиков транспортной науки, выполненных еще в 40-х годах прошлого века. Анализ современного зарубежного опыта, отраженного в ряде документов, изданных под эгидой ООН, Еврокомиссии, ОЭСР, ВОЗ, позволяет утверждать, что в сфере оценки ущербов от ДТП и полезности мер по их предотвращению — при всем неизбежном разнообразии национальных подходов к этой проблеме — сложился определенный консенсус. Этот консенсус основан на унифицированном подходе к оценке ключевого фактора — стоимости человеческой жизни (Statistical Value of Life). Наличие этого консенсуса позволяет, в частности, проводить объективное сравнение эффективности национальных программ в сфере БДД, результаты которого регулярно публикуются IRTAD¹.

¹ IRTAD — International Road Traffic and Accident Database (Международная база данных по дорожному движению и дорожно-транспортным происшествиям). Ключевыми элементами этой базы являются данные о парках и пробегах автомобилей, а также смертности в ДТП, собираемые на регулярной основе в странах — членах ОЭСР, а также иных странах, готовых предоставлять национальную статистику в форматах IRTAD. IRTAD была учреждена в 1988 г. в рамках программы ОЭСР «Road Transport Research». В настоящее время IRTAD функционирует под эгидой одной из структур ОЭСР — Международного транспортного форума, в состав

По ряду обстоятельств и объективного, и субъективного плана в России до настоящего времени отсутствует унифицированная методика оценки стоимости человеческой жизни, признанная как на научном, так и на официальном уровне, и, соответственно, пригодная в практических расчетах по двум важнейшим направлениям:

- при расчете компенсаций и материальной помощи жертвам ДТП (а также иных тяжких происшествий техногенного и природного характера);
- при расчете экономического эффекта мероприятий, направленных на предотвращение ДТП и/или снижение тяжести их последствий.

В ряде федеральных профильных ведомств (МЧС, Минздрав, ГИБДД), а также в страховых компаниях сложились собственные подходы к оценке величины экономического ущерба, связанного с утратой жизни. К сожалению, эти оценки не слишком согласованы между собой и не коррелируют с зарубежными показателями, исчисленными по странам с сопоставимым уровнем среднедушевого дохода. Исходя из международных сравнений (а также представлений граждан страны, отраженных в социологических обследованиях), можно утверждать, что принятые в настоящее время оценки стоимости человеческой жизни в России не могут считаться адекватными. Это обстоятельство приводит к систематической недооценке окупаемости бюджетных средств, направляемых на реализацию мер по предотвращению гибели и травматизма людей. В результате такой недооценки в отечественной практике не прижились многие эффективные мероприятия в данной сфере, полезность которых (по соотношению затрат и выгод) неоднократно подтверждена зарубежным опытом.

В то же время устранение отмеченного методического дефекта не должно привести к другой крайности: переоценке данного ключевого параметра в стиле распространенного в советское время популистского лозунга о «бесценности человеческой жизни».

Специалисты ВШЭ предлагают вниманию заинтересованных читателей унифицированную Методику расчета экономического

которого входит Международная группа по анализу данных в сфере безопасности дорожного движения (OECD — International Transport Forum: International Traffic Safety Data and Analysis Group).

ущерба от потери человеческой жизни, инвалидизации и травматизма в результате ДТП, свободную, по мнению авторов, от обозначенных выше методических дефектов. Экономический ущерб от ДТП представлен как сумма прямых затрат на устранение или смягчение негативных последствий ДТП, а также упущенных выгод от потери (или частичной потери) трудоспособности жертв ДТП. Предлагаемая Методика основана на дифференцированном подходе, учитывающем конкретные характеристики индивида и, соответственно, позволяющем получить адекватные оценки экономического ущерба для разных социальных и возрастных групп населения.

Данная Методика соответствует упомянутым выше международным форматам и рекомендациям ОЭСР, что дает возможность ее использования при проведении объективных межстрановых оценок и сопоставлений. Расчеты по этой Методике опираются на использование данных государственной статистики, и в максимально возможной степени свободны от субъективных оценок.

Авторы полагают, что Методика (после ее апробации и официального утверждения) найдет свое применение в практике ФОИВ, а также страховых компаний и прочих организаций, деятельность которых сопряжена с оценкой ущерба от гибели и травматизма людей. При этом важнейшей сферой ее применения станет, по нашему мнению, оценка эффективности целевых программ и проектов по повышению безопасности дорожного движения (равно как и прочим вопросам техногенной безопасности), принимаемых на федеральном, региональном и местном уровнях.

М. Блинкин,
директор Института экономики транспорта
и транспортной политики НИУ ВШЭ,
член Экспертного совета при Правительстве
Российской Федерации