

*Б. В. Фрищин, канд. экон. наук, доцент
УО «Белорусский государственный экономический университет»
Минск (Беларусь)*

ПРОФИЛАКТИКА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Организацию дорожного движения можно количественно оценить по величине потерь, под которыми понимают социально-экономическую стоимость необязательных издержек в процессе движения [1,2]. Потери достигают очень больших величин. По предварительным оценкам, суммарные потери в дорожном движении Республики Беларусь сегодня оцениваются величиной порядка 4 млрд долл./год, при этом их распределение по видам выглядит, примерно, следующим образом: экономические – 70 %, экологические – 20 %, аварийные – 10 %, социальные потери, к сожалению, трудно подсчитать. Основными источниками потерь являются: организация непосредственно дорожного движения – примерно, 50 % (в т.ч. в крупных и крупнейших городах – до 75%), организация транспортной инфраструктуры(дороги, транспортные средства) – примерно, по 15 %.

Потери в дорожном движении достигли таких масштабов, что стали представлять значимую угрозу для безопасности страны. Поэтому для государства и общества дорожное движение содержит не только аварийную угрозу, как считалось ранее, а целых четыре: аварийную, экологическую, экономическую и социальную [3]. Однако для участников движения из всех угроз наиболее опасной является аварийность, поскольку она непосредственно касается жизни, здоровья и благополучия граждан и страны в целом. Поэтому профилактика аварийности имеет не только экономическую, но и большую социальную значимость и является делом государственной важности. Несмотря на это, аварийность пока не удается существенно снизить – ежегодно в мире погибает более 1 млн. человек и около 50 млн. человек получают ранения и травмы [4]. В Республике Беларусь за последние 5 лет произошло около 400 000 аварий, в которых погибло 7800 человек и получили ранения около 40 000 человек, а аварийные потери составили около 1,7 млрд долларов [5,6,8].

В таблице 1, кроме Российской Федерации, Латвии и Республики Беларусь приведены данные за 2015год. Для Латвии и Республики Беларусь указаны значения в т.ч. и аварий с материальным ущербом.

Как видно из таблице 1, вероятность смертельного исхода составляет в Республике Беларусь почти 20% (19,6%), а в Азербайджане среди пострадавших гибнет каждый третий. Однако данный показатель – риск смертельного травматизма среди пострадавших – нельзя назвать объективным (как, в прочем, и остальные) [8]. Рассмотрим следующую ситуацию. В двух государствах с одинаковым числом жителей зафиксировано 100 тысяч дорожных аварий. Однако, в одном государстве произошло 50 тысяч аварий с пострадавшими, в которых погибло 500 человек, а в другом только пять тысяч, в котором погибло 50 человек. Предлагается вычислять общий риск смертельного травматизма, который показывает отношение числа погибших к общему числу аварий (в т.ч. с материальным ущербом). В этом случае общий риск явно указывает государство, в котором подверженность совершения аварий больше. Предлагается все относительные показатели приводить не к авариям с пострадавшими, а к общему числу совершаемых аварий (т.е. с учетом аварий с материальным ущербом).

Таблица 1 – Статистика аварийности и относительных ее показателей в Республике Беларусь и в зарубежных странах

Страны	ДТП	погибло	ранено	тяжесть последствий	риск общего травматизма в ДТП	риск смерт. травматизма в ДТП	кол-во ДТП на 100 тыс.жнт	кол-во погибших на 100 тыс.жнт.	кол-во пострадавших на 100 тыс.жнт.	кол-во автом. на 100жнт
Австралия	41 096	691	40 405	1,7	100,0	1,7	495,1	8,3	495,1	557,5
Республика Беларусь	<u>92 553</u> 6 739	1 322	7 198	15,5	126,4	19,6	<u>976,3</u> 71,1	13,9	89,9	302,8
Великобритания	188 105	3 059	185 046	1,6	100,0	1,6	308,4	5,0	308,4	525,1
Италия	230 871	5 131	225 740	2,2	100,0	2,2	388,8	8,6	388,8	677,3
Латвия	<u>35 058</u> 3 160	254	3 930	6,1	100,0	5,3	<u>1550,3</u> 139,7	11,2	185,0	463,2
Албания	1 254	384	1 344	22,2	137,8	30,6	39,7	12,1	54,7	104,1
Российская Федерация	203 603	26 084	257 034	9,2	136,1	12,8	143,3	18,4	199,5	290,0
США	1 749 000	41 259	2 491 000	1,6	144,8	2,4	580,8	13,7	840,9	827,8
Финляндия	6 657	380	6 277	5,7	100,0	5,7	125,9	7,2	125,9	547,1
Азербайджан	3 104	1 107	3 432	24,4	146,2	35,7	36,2	12,9	52,9	88,0
Чешская республика	23 060	1 221	21 839	5,3	100,0	5,3	223,1	11,8	223,1	469,8
Швейцария	21 911	384	27 132	1,4	125,6	1,8	290,2	5,1	364,4	573,2
Эстония	2 449	196	2 253	8,0	100,0	8,0	182,5	14,6	182,5	453,4

Примечание – Источник: [5,6,7].

С увеличением парка транспортных средств растет количество дорожно-транспортных происшествий, особенно на нерегулируемых пешеходных переходах в которых гибнут и получают ранения слабозащищенные участники дорожного движения [9].

Как известно, около 70 % всех аварий происходят в очагах (т.н. очаговая аварийность) и только 30 % – на остальной части улично-дорожной сети (т.н. фоновая аварийность). В качестве очага аварийности принято считать конфликтный объект, например, перекресток, пешеходный переход и т.п., либо линейный объект небольшой протяженности (где имеет место конфликт «транспорт – дорога»), например, поворот, сужение, мост и т.п., на которых в течение года происходит не менее трех аварий. Очаговая аварийность, в определенном смысле, отвечает на вопрос: где происходит отказ в работе системы «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда», где уровень

*Таблица 2 – Относительные показатели аварийности
с пострадавшими за период с 2015- 2019 гг.*

	2015	2016	2017	2018	2019
Число ДТП на 100 тыс. жителей	73,0	73,7	79,1	85,3	77,5
Число ДТП на 10 тыс. автомобилей	35,1	34,2	34,0	34,4	29,3
Число погибших в ДТП на 10 тыс. автомобилей	8,6	8,4	7,4	7,2	5,9

*Таблица 3 – Распределение участников ДТП с пострадавшими по категориям
за период с 2015–2019 гг.*

Категории участников	2015	2016	2017	2018	2019
Водители	8826	8932	9648	10474	9477
	440	397	413	437	398
	1796	1879	2105	2400	2181
Пешеходы	3524	3508	3529	3647	3236
	756	725	720	745	601
	2757	2773	2803	2897	2631
Пассажиры	2712	2742	2995	3376	3052
	367	393	374	358	365
	2302	2308	2591	2975	2649
Велосипедисты	638	624	644	671	612
	184	149	152	173	138
	450	468	488	493	466
Возчики	87	114	74	74	74
	17	19	12	12	11
	48	73	44	47	45
Иные участники	8	27	25	26	23
	0	5	2	1	5
	8	21	16	20	18
Всего	15795	15947	16915	18268	16474
	1764	1688	1673	1726	1518
	7361	7522	8047	8832	7990

Примечание – Источник: [5,6,7].

опасности превышает допустимые нормы. Фоновая аварийность в большей мере отвечает на вопрос: как часто происходит отказ в системе ВАДС, какова наработка на этот отказ. Фоновые аварии почти с равной вероятностью могут произойти на любом участке УДС и поэтому очень трудно поддаются привязке местности или к каким-либо причинам.

Как видим, снижение количества происшествий – актуальная задача, предполагающая разумную и целенаправленную деятельность по снижению количества происшествий и тяжести их последствий за счет превентивных мероприятий, особенно по организации дорожного движения.

Однако взаимодействие заинтересованных лиц при урегулировании убытков зачастую просто не возможно и данный процесс на сегодняшний день носит скорее

хаотичный характер. В работе сделана попытка показать возможность решения данной проблемы (рассматривая совместно риски карго и каско, обязательного и добровольного страхования).

Как видим, профилактика происшествий – актуальная задача, предполагающая целенаправленную деятельность по снижению количества происшествий за счет превентивных мероприятий. При этом инвестирование этих мероприятий, возможно осуществлять более оптимально не только за счет бюджетных средств, но и за счет страховых отчислений (фонда предупредительных мероприятий по обязательным и добровольным видам страхования на транспорте – страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ГОВТС) и страхования транспортных средств (КАСКО-страхование).

В Республике Беларусь проводится обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. На 1 января 2019 года данная база содержала более 24,2 млн договоров внутреннего страхования, около 6,5 млн договоров пограничного страхования, 2,2 млн страховых сертификатов «Зеленая карта», а также данные о 396 тысячах страховых случаях [5].

Понятие страхового случая для целей обязательного страхования включает и неотчетные (с материальным ущербом) аварии, которые в Государственную отчетность не включаются. Поэтому по количеству совершенных страховых случаев можно судить об уровне аварийности в Республике Беларусь. В 2019 году число страховых случаев выросло почти на 16% по сравнению с 2018 годом и, например, в прошлом году только по договорам внутреннего страхования было зафиксировано в г. Минске 25,8 тысяч страховых случаев [8]. Это составило 42% от общего числа страховых случаев по Республике Беларусь.

По этому показателю можно оценить риск попасть в аварию в данном городе или регионе: например, в Минске этот показатель превышает 4,17 (это максимальное значение). По данным страховых случаев можно проводить и анализ аварийности по времени совершения. Например, на протяжении многих лет наиболее аварийный месяцем является октябрь, а наименее – апрель; наименее опасным днем недели можно назвать понедельник (около 10% страховых случаев), а наиболее опасным – субботу (около 20%) (и этот показатель, начиная с 2004 года, является более менее стабильным).

Важное значение имеет страхование транспортных средств добровольным страхованием КАСКО – в этом случае имеет место комплексное страхование.

За период 2019 года в ОАСО «Би энд Би иншуренс Ко» зарегистрировано 36686 страховых случаев по полисам добровольного страхования транспортных средств «КАСКО», из них 31752 случая произошли в результате ДТП, что составляет 86,6% от общего числа.

Суть страховых отношений – правильно сформировать профилактику дорожно-го движения и в данных случаях (можно превентивно защищать интересы субъектов путем создания специальных дорожных сооружений (подземных и надземных пешеходных переходов, регулируемых пешеходных переходов с четко выделенным приоритетом и т.п.).

Как известно, страховые компании отчисляют определенный процент в фонд предупредительных (превентивных) мероприятий. Этот фонд передает определенные доли МВД, Министерству транспорта и коммуникаций, таможенному комитету. Но как расходуются эти денежные средства, направленные на проведение мероприятий, позволяющих снизить количество страховых случаев не всегда прозрачно. Здесь должно участвовать государство как партнер, заинтересованный в профилактике дорожных

происшествий, а не как констататор «процентов отчисления в заинтересованные органы». Участие государства в системе страхования автомобилей, пассажиров, грузов и ответственности владельцев транспортных средств необходимо не только из-за существования интересов государства, проявляющихся по поводу профилактики аварийности, но и потому, что население не имеет достаточных доходов, чтобы в полной мере финансировать разные виды страхования, оплачивая как собственные интересы по поводу безопасной и комфортной жизни, так и интересы государства в сохранении жизни и работоспособности собственных граждан. Таким образом, автомобильное страхование объединяет всю совокупность видов и форм страхования технических средств, физических и юридических лиц, которые связаны интересами по обеспечению безопасного и эффективного дорожного движения.

Следовательно, одна из основных задач и функций повышения безопасности движения на основе автомобильного страхования состоит в создании и внедрении целенаправленного комплекса профилактических мероприятий. Эти мероприятия должны проводиться за счет страховых фондов (от соответствующих видов страхования).

Таким образом, для решения проблем профилактики дорожных происшествий необходимо решить ряд практических, научных и научно-методических задач. Среди них:

- необходима расчетная социально-экономическая стоимость аварий, для расчета аварийных потерь при проведении работ по профилактике транспортных происшествий;
- разработка методики, учитывающей экономическую и социальную составляющие, объем ВВП и реальные страховые выплаты.
- использовать страховую статистику, что позволит выполнять топографический и очаговый анализ аварийности, дополнит статистику аварийности, собираемую и фиксируемую ГАИ;
- разработать методы, позволяющие оценить проектные и организационные решения по организации дорожного движения на стадии проектирования, строительства и введения в эксплуатацию дорог, светофорных объектов и при проведении ремонтных работ на улично-дорожной сети Республики Беларусь;
- оптимизировать условия эксплуатации транспортных средств с учетом экономических, экологических и аварийных потерь.

Список использованных источников

1. Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: издание. – 3-е переработанное и дополненное / Ю.А. Врубель, Д.В. Капский. – Минск: БНТУ, 2019. – 139 с.
2. Врубель, Ю.А. Определение потерь в дорожном движении / Ю.А. Врубель, Д.В. Капский, Е.Н. Кот. – Минск: БНТУ, 2016. – 252с.
3. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, 2006 г. (Постановление Совета Министров Республики Беларусь 14 июня 2006 г. № 757). Зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 19 июня 2006 г. № 5/22459.
4. Белецкий, А.В. Профилактика травматизма и предупреждение его последствий (инвалидности и смертности) в Республике Беларусь / А.В. Белецкий, Л.Н. Ломать [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.minzdrav.by/nd/run/trar.php?id=330>. – Режим доступа: 20.06.2021.
5. Состояние безопасности дорожного движения в Республике Беларусь в 2014–2019 годах и наметившиеся тенденции: аналитический сб. / под общей редакцией В.Л. Филостовича. – Полиграфический центр МВД, 2019. – 124 с.

6. Недведский, А. Анализ рынка добровольного страхования наземных транспортных средств / А. Недведский // Страхование в Беларуси. – №05(120), май 2018. – С.14–17.

7. De Borger, B., Ochelen, S., Proost, S. and Swysen, D. (2006): «Alternative Transport Pricing and Regulation Policies: a Welfare Analysis for Belgium in 2005», Transportation research, D, 12(3), pp. 177–198.

8. Основные показатели работы по проведению обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь за 2011 год : аналитический сб. / сост.: С.В. Рабецкий [и др.]; под общ. ред. А.П. Авсейко. – 9-е изд. – Минск : ББТС, 2018. – 78 с.

В.К. Ханкевич, канд. экон. наук, доцент

УО «Белорусский государственный экономический университет»

Минск (Беларусь)

ОЦЕНКА НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ КАК СРЕДА ФОРМИРОВАНИЯ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Современные условия экономического развития Республики Беларусь направлены на формирование эффективных методов прогнозирования, состояния и результативности функционирования налоговой системы. Это требует реализации комплексных подходов к реализации Программы социально – экономического развития на 2021-2025 годы в деятельности предприятий различных форм собственности, а также малого и среднего бизнеса. Согласно, Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021-2025 годы планируется рост субъектов индивидуального предпринимательства, предприятий малого и среднего бизнеса. Данная программа нацелена на увеличение валовой добавленной стоимости, созданной предприятиями малого и среднего бизнеса в течении пяти лет, а также на стимулирование создания субъектами малого и среднего бизнеса новых сфер и видов деятельности, через инвестирование средств в перспективные инновационные проекты. Одним из важнейших инструментов реализации данной программы является увеличение подходов к налогообложению у самозанятых граждан и индивидуальных предпринимателей.

Совершенствование форм налогообложения индивидуального предпринимательства в Республике Беларусь должно быть ориентировано на создание в республике благоприятной бизнес-среды и либерализации национальной экономики. Одной из первоочередных задач является: создание благоприятного режима налогообложения для индивидуального предпринимательства; налоговое стимулирование индивидуального предпринимательства в связи с появлением новых требований к критериям их вклада в экономику государства; реализации современной налоговой политики Республики Беларусь, направленной на развитие современных подходов налогообложения.

Действующая система налогообложения наравне с либерализацией институциональных условий функционирования индивидуального предпринимательства является одним из приоритетов в использовании мер государственного воздействия на экономику. В Республике Беларусь реализуется опыт различных моделей налогообложе-