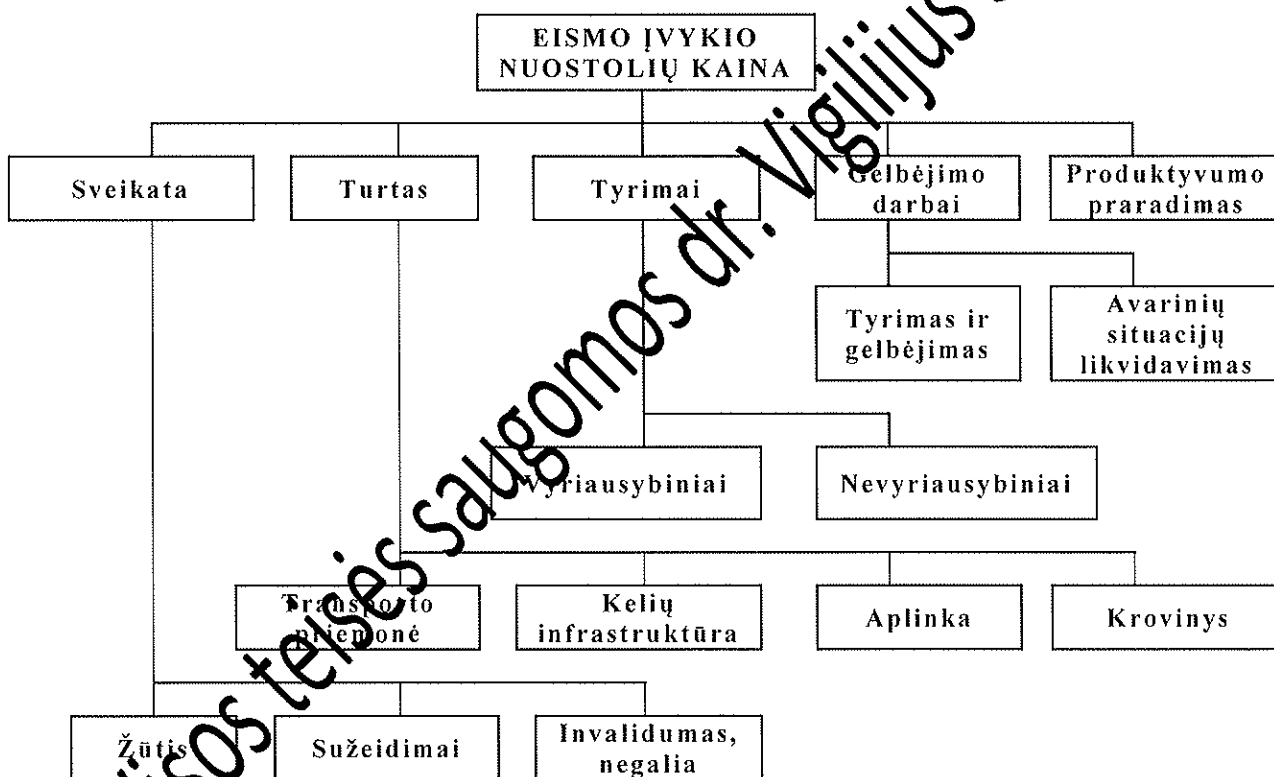


EISMO ĮVYKIŲ AUTOMOBILIŲ TRANSPORTE ŽALOS ANALIZĖ

Pasaulio banko duomenimis per 1998 metus dėl eismo įvykių Lietuva patyrė 1,3 milijardo litų nuostolių. Tai yra milžiniški nuostoliai mūsų šaliai. Šie nuostoliai apskaičiuoti pagal eismo įvykio kainos modelį vartojamą daugelyje pasaulio šalių.

Eismo įvykio kainos modelis sudarytas iš 5 komponentų. Kiekvienas komponentas apima atskiras sritis, tokias kaip žmonių sveikata, žala turtui, tyrimai, gelbėjimo darbai. Tokio pobūdžio kainos apskaičiavimo modelis pateiktas todėl, kad būtų standartizuota kainos palyginimo sistema įvairaus pobūdžio modeliuose. Eismo įvykio išlaidos apima tiek tiesiogines, tiek netiesiogines išlaidas. Tiesioginėmis išlaidomis vadiname tas, kurios tiesiogiai gali būti įvertintos ir apskaičiuotos už eismo įvykio metu padarytą žalą žmogui, turtui ir aplinkai, taip pat išlaidas už įvairius tyrimus ir ekspertizes, kurios reikalingos eismo įvykio priežastims ir pasekmėms nustatyti, įvertinti ir suskaičiuoti. Netiesioginės išlaidos, kurių įvertinti tiesiogiai negalime, tačiau jos turi neįvesnę neigiamą įtaką ir yra apskaičiuojamos pagal įvairias metodikas. Tokios išlaidos gali būti autotransporto priemonių produktyvumo praradimas. Eismo įvykio kainos modelis pavaizduotas 1 pav. Šiame paveiksle kiekvienas komponentas suskirstytas į papildomas sritis, kurios turi įtaką skirtingose srityse.



1 pav. Autoavarijos žalos apskaičiavimo schema

Žmonių sveikata. Šios išlaidos priskiriamos prie netiesioginių išlaidų. Jos padalintos į 3 kategorijas: žūtys, sužeidimai bei žmonių darbingumo praradimai tam tikram laikotarpiui. Šias išlaidas paskaičiuojame pagal šalyje naudojamas metodikas ir turimus įvertinimus – kiek įkainuota žmogaus gyvybė, kiek valstybė turi nuostolių žuvus asmeniui, jam susižeidus ar tapus invalidu dėl autoavarijos. Prie šių išlaidų taip pat priskiriamas žmogaus gydymas iki visiško jo išgyjimo ir darbingumo atstatymo. Čia įskaičiuojamos: pirmosios medicinos pagalbos suteikimo žmogui, išlaikymo medicinos įstaigoje, vaistų ir kt. išlaidos. Prie sužeidimo ir invalidumo išlaidų galima priskaičiuoti išlaidas, kurios atsiranda dėl laikino ar visiško žmogaus nedarbingumo praradimo, t.y. socialinio draudimo išlaidas.

Žala turtui. Šios išlaidos priskiriamos prie tiesioginių išlaidų. Žalą turtui sudaro 4 kategorijos: žala autotransporto priemonėms, t.y. kiek išlaidų reikės jų remontui; žala autoavarijos metu padaryta kelių infrastruktūrai, kai autoavarijos metu suardomi keliai, tiltai, viadukai, gatvės, elektros ir telefonų linijos ir t.t.; žala autoavarijos metu padaryta aplinkai, t.y. žmonijai, faunai, florai ir gamtai ją užteršus bei žala vežamam kroviniui. Kiekvienu atveju šios išlaidos skirtingos, todėl skaičiuojant žalą svarbu atsižvelgti į kuo daugiau kriterijų.

Lietuvoje žalos vertinimas aplinkai apsiriboja baudomis, kurios apskaičiuojamos pagal nustatytas metodikas, atsižvelgiant į medžiagos patekusios į aplinką pavojingumą, jos kiekį bei užterštumo pobūdį.

Tyrimai. Šios išlaidos priskiriamos prie netiesioginių išlaidų, nes tiesioginio įvertinimo dėl autoavarijos metu padarytos žalos ir pasekmių neturi. Paprastai išskiriami 2 tyrimų tipai: tyrimai, kurie nustato autoavarijos kaltininką, įvertina autoavarijos poveikį žmonėms ir aplinkai, kurių išlaidas apmoka valstybė ir tyrimai, kuriuos finansuoja automobilių gamintojai ir įvairios nevyriausybinės organizacijos, kurie skirti prevencinėms eismo saugumo priemonėms.

Gelbėjimo darbai. Šios išlaidos priskiriamos prie tiesioginių išlaidų, jas Lietuvoje dengia valstybė. Tai policijos, medicinos ir gelbėjimo komandų suteikta pagalba autoavarijos metu. Didžiausią dalį gelbėjimo darbų kaštų sudaro autoavarijos pasekmių likvidavimas, kai į aplinką patenka pavojingos medžiagos, kurių išvalymui ir nukenksminimui reikalingos didelės išlaidos. Prie šių išlaidų taip pat priskiriama specialiosios įrangos, naudojamos gelbėjant žmones ar likviduojant autoavarijos pasekmes, eksploatacija.

Produktyvumo praradimas. Prie šių išlaidų priskiriamas automobilio produktyvumo praradimas, kai jis dėl patirtos autoavarijos negali atlikti tiesioginės savo funkcijos – vežti žmones ar krovinius. Išlaidomis, susijusiomis su autotransporto priemonės produktyvumo praradimu, laikomos pajamos, kurios būtų gautos už atliktą darbą ir lėšos, kurios skirtos nuomuoti kitam automobiliui vietoje sugadintojo. Autotransporto priemonės prastovos dėl remonto darbų ir nuostoliai dėl šių prastovų priskiriami prie netiesioginių išlaidų.

Kaip matyti iš 1 pav. pateikto autoavarijos kaštų modelio, visa autoavarijos kaina gali būti apskaičiuojama susumavus tiesioginius ir netiesioginius autoavarijos kaštus.

Pasaulio Banko duomenimis Lietuva per 1996 metus dėl autoavarijų patyrė apytiksliai 800 mln. litų nuostolių, t.y. apie 2,9 % BNP (bendro nacionalinio produkto).

Transporto ir kelių transporto tyrimo instituto duomenimis vidutiniai vienos autoavarijos nuostoliai Lietuvoje 1997 m. sudarė: kai žmogus miršta 1055933 Lt, kai žmogus tampa invalidu arba sunkiai sužeidžiamas 85385 Lt. Paskaitines autoavarijos metu patiriami nuostoliai – 4641 Lt. Paskaičiavus, pagal šią metodiką Lietuva dėl autoavarijų per 1997 metus patyrė apie 1 milijardą litų nuostolių.

Lietuvoje šiuo metu naudojamos autoavarijų nuostolių vertinimo metodikos apsiriboja tik tiesioginių nuostolių apskaičiavimu ir neatitinka šiuolaikinių metodikos sudarymo bei nuostolių įvertinimo principų, todėl jas būtina papildyti įvertinant netiesioginius autoavarijos kaštus, kurie gali sudaryti didesnę nei tiesioginiai kaštai dalį, autoavarijos pasekmėms likviduoti.

Didžiausia autoavarijų nuostolių dalį sudaro žmonių sužeidimai, invalidumai ir mirtys, todėl visos šalys stengiasi užtikrinti eismo dalyvių saugumą. Pėsčiųjų srautus stengiasi atskirti nuo automobilių, motociklų ir dviračių srautų. Šalies viduje leidžia eksploatuoti tiksliai tuos automobilius, kurie atitinka aktyvaus ir pasyviojo saugumo reikalavimus. Visos Europos šalys turi tipo pripažinimo sistemą, kuri nustato automobilių saugumo, patikimumo ir eksploatacinius reikalavimus. Tačiau visai išvengti autoavarijų neįmanoma, galima tik sušvelninti jų pasekmes. Todėl šioje srityje svarbų vaidmenį atlieka automobilių gamintojai, kurie stengiasi gaminti saugesnius automobilius. Kiekviena valstybė, taip pat gali įtakoti automobilių parko suderinamumą ir saugumą. Tam būtina atlikti išsamius esamo automobilių parko pasyviojo saugumo, pavojingumo ir bendrojo saugumo tyrimus, juos įvertinti ir parengti atitinkamus sprendimus.