

Архив на станции формируется по отдельным подразделениям и отделам станции. Особое внимание в данном разделе паспорта должно быть уделено наличию и продолжительности хранения материалов, представляющих большую ценность. В их числе масштабные планы станции, съемки станции, материалы разработок проектных организаций и другие документы, срок хранения которых иногда не ограничен.

УДК 656.13.05

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ СОДЕЙСТВИИ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ

Д. В. РОЖАНСКИЙ, А. Я. АНДРЕЕВ

Белорусский национальный технический университет

При решении вопросов, касающихся повышения безопасности автотранспортных средств, могут использоваться методы и инструменты страхования автотранспорта и ответственности лиц, заинтересованных в безопасном его использовании. К сожалению, цели и задачи страхования с точки зрения любого страховщика существенно иные, чем повышение безопасности движения. В основном цель страховщика – это предоставление клиенту страховой услуги за приемлемую цену и получение прибыли на этой основе. Поэтому методы анализа возможного ущерба от дорожно-транспортных происшествий и выгоды при применении страхования не могут быть применимы в одном ракурсе даже для таких распространенных видов страхования, как «КАСКО» (добровольное страхование транспортных средств) и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Сегодня ситуация достаточно убедительно доказывает практическими примерами, что страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств остается невыгодным для владельцев автомобилей. И, как следствие, многие автовладельцы намеренно страхуют и свое имущество, и свою ответственность, а при наступлении страхового случая требуют возмещения со страховой компании, осуществившей добровольное страхование. Если возмещение получено по обязательному виду страхования, то полученных денежных средств страхового возмещения может и не хватить на восстановление нормального технического состояния транспортного средства. Более того, получается, что страховые компании намеренно загоняют автовладельцев ремонтировать свои автомобили к «кустарям» в подполье, а затем уже государственные органы, контролирующие исправность транспортных средств, удивляются большим процентом повторного прохождения планового технического осмотра. Встает вопрос, как расходуются целевые фонды, которые направлены на создание превентивных (предупредительных) мероприятий, позволяющих снизить количество страховых случаев. В создании страховых фондов должно участвовать государство как партнер, заинтересованный именно в повышении безопасности автотранспортных средств и дорожного движения в целом, а не как констататор «процентов отчисления в заинтересованные органы». Участие государства в системе страхования автотранспорта, пассажиров, грузов и гражданской ответственности владельцев транспортных средств необходимо не только из-за существования интересов государства, проявляющихся по поводу снижения аварийности, но и потому, что население не имеет достаточных доходов, чтобы в полной мере финансировать разные виды автострахования, оплачивая как собственные интересы по поводу безопасной и комфортной жизни, так и интересы государства в сохранении жизни и работоспособности граждан. Финансирование специальных отделов урегулирования ущерба страховой компании, имеющей экспертов, компетентных оценщиков и автотехников позволяет анализировать причины аварий, частоту отказов отдельных конструктивных элементов автомобиля и парка автотранспортных средств, помогает выделить отдельные виды и инструменты страхования, а также достаточно четко определить участников страховых отношений, интересы которых в той или иной мере затрагивает безопасность движения. Все это позволит сформировать механизм повышения безопасности средствами страхования. Ведь страхование учитывает и интересы государства, заинтересованного в сохранении жизни и здоровья своих граждан, а также минимизации ущерба государственной собственности и обществу. Конечно, государство должно быть заинтересовано в минимизации любого ущерба, т.е. даже ресурсы, оплаченные гражданами (в том числе время и деньги) и потраченные на ремонт личных автомобилей после аварии, могут быть использованы как деньги с большей пользой для общества. К сожалению, например, исходя из опыта урегулирования ущерба по обязательному страхо-

ванию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, человек, признанный пострадавшим в аварии, сегодня теряет не только время и деньги, но и сон вместе с огромным количеством нервов! А вот виновник отдыхает..., не являясь даже на осмотр повреждений транспортного средства. Кроме того, большое количество аварий сопровождается порчей государственного имущества (дорог, дорожного оборудования и сооружений) и созданием препятствий для нормального функционирования автомобильных коммуникаций (хотя бы кратковременного), что ведет за собой увеличение еще и экономических и экологических потерь. Вывод напрашивается только один: страхование должно быть *выгодным инструментом защиты прав участников страховых отношений, а также в максимально возможной степени освободить владельца транспортного средства от потерь времени и материальных средств*. Интересы владельцев транспортных средств просты, вечны, как мир: «хочу, чтобы мое транспортное средство было опять целым, а я пил пиво за счет страховой компании». Но тогда, и это не новость, *ставки страхования автотранспорта должны зависеть от возраста и состояния автомобиля*. Здесь имеется ряд проблем, решение которых связано с нормативными сроками амортизации автотранспорта (самостоятельно сравните амортизацию, ремонт и страхование с финансовыми возможностями владельца!). Существуют еще интересы третьих лиц. Небезызвестно, что третьим лицам в результате может быть нанесен ущерб, и как пострадавшие, они могут рассчитывать на полное или частичное возмещение нанесенного им ущерба. Анализ интересов участников страховых отношений показывает, что термин «автомобильное страхование» объединяет всю совокупность видов и форм страхования технических средств, физических и юридических лиц, которые связаны интересами по поводу обеспечения качества дорожного движения, оцениваемого, к сожалению, только по критерию безопасности (например, не учитывая эффективность перевозки грузов, количество простоев, остановок и троганий на светофорах, перепробег транспорта и многое другое). Причем мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения и повышению безопасности естественно проводить за счет средств различных страховых фондов (от соответствующих видов страхования).

Можно выделить некоторые направления, которые позволят повысить эффективность страховых отношений и безопасность дорожного движения, например:

административные, экономические и организационно-правовые мероприятия, побуждающие владельцев автомобилей отказаться от эксплуатации ненадежного, опасного транспортного средства (что возможно только при быстром росте благосостояния граждан нашей республики);

совершенствование организационной структуры государственной диагностики и контроля, взаимодействующей и с частными предприятиями, обеспечивающими ремонт и безопасность автотранспорта в процессе эксплуатации;

разработка математического аппарата и программно-инструментальных средств, позволяющих моделировать состояние автомобиля, определять уровень его безопасности, время наработки на отказ и т.д.;

разработка методов, позволяющих оценивать проектные и организационные решения по организации дорожного движения на стадии проектирования, строительства, введения в эксплуатацию и при проведении ремонтных работ на участках дорог и улично-дорожной сети Республики Беларусь;

оптимизация условий эксплуатации транспортных средств с учетом экономических, экологических и аварийных потерь;

создание унифицированной нормативно-правовой, психологической и экономической подготовки водителей, которые рассматривают свою безопасность как нечто неизбежное (при этом каждый водитель думает, что именно с ним несчастье не случится).

УДК 656.213

ВЛИЯНИЕ ОБЪЕМОВ МАРШРУТИЗИРОВАННОГО ВАГОНОПОТОКА НА СХЕМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРСКОГО ПОРТА

П. К. РЫБИН

Петербургский государственный университет путей сообщения

Проблема выбора наиболее эффективной схемы обслуживания морских портов России железнодорожным транспортом существует давно. В последние годы в связи со значительным ростом объ-