

УДК 656.13

## **АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОТЕРЬ ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

Шадеева Е.И. магистрант гр. АПм-191, 1 курс,  
Л.Н. Клепцова, к.э.н, доцент  
Кузбасский государственный технический университет  
им. Т.Ф. Горбачева  
г. Кемерово

Эффективная работа транспортного комплекса является одним из главных условий функционирования экономики России. Автомобильный транспорт – это наиболее развитая его составляющая, без которой не обходится ни одна сфера производственной и социальной деятельности.

Основная функция автомобильного транспорта заключается в перемещении грузов и пассажиров, а экономическая эффективность такого перемещения определяется его издержками, не приводящими к значительному удорожанию транспортных услуг.

Можно заметить, что эффективность больше тогда, когда минимальны издержки, поэтому главной задачей организационно-экономического регулирования является как можно больше минимизировать общественные издержки (ущерба), связанные с организацией автотранспортного процесса.

Однако развитие автомобилизации этого сектора экономики и увеличение числа транспортных средств в собственности граждан сопровождается ростом числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Дорожно-транспортные происшествия являются серьезной социальной и экономической проблемами не только в Российской Федерации, но и других странах. Последствия ДТП, связанные с гибелью и ранением людей, потерей (повреждением) материальных ценностей, наносят значительный ущерб экономике любой страны. По подсчетам европейских специалистов, потери государства в результате ущерба, вызванного ДТП, могут достигать 5% внутреннего валового продукта (ВВП) в год.

Ущерб, возникший в процессе гибели и ранения людей, образует большую часть ущерба от ДТП. По оценке Всемирной Организации Здравоохранения, (ВОЗ) в результате ДТП ежегодно погибают более 1,2 миллиона человек и 50 миллионов получают травмы различной степени тяжести. По прогнозам к 2030 году смертность на дорогах должна снизиться за счет проведения мероприятий с 9-го места на 5-е в списке причин смерти, сокращения годов жизни и увеличения числа нетрудоспособных.

Проблема снижения аварийности дорожного движения является особенно актуальной для Российской Федерации, поскольку в нашей стране уровень

смертности на дорогах выше в 3-4 раза, чем в ряде Европейских государств, и более чем в 1,6 раза в Соединенных штатах Америки, что ухудшает социально-демографическую ситуацию в стране, а также приносит вред не до произведенного ВВП. На рисунке 1 приведена статистика МВД РФ, с указанием количества ДТП, а также количества погибших, раненых за 2017-2019 гг.

В условиях большой интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков снижение аварийности является серьезной социально-экономической проблемой.

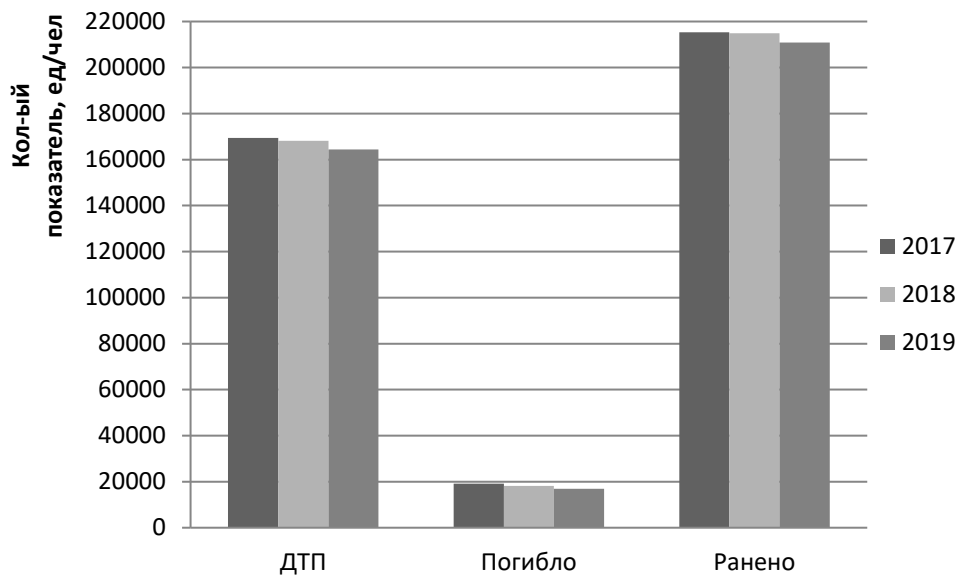


Рисунок 1 – Количество ДТП, погибших и раненых за 2017-2019 гг. в Российской Федерации, ед./чел.

Мероприятия, которые направлены на предотвращение ДТП и снижение тяжести последствий значительно влияют на уровень экономических затрат перевозок, а также на экономику государства, что имеет важный социально-экономический эффект, который связан с комфортным пребыванием пассажиров в пути следования, с экономией свободного времени, уменьшением числа погибших и раненых при ДТП. Негативное влияние на окружающую среду будет заметно снижаться при улучшении дорожных условий.

Для принятия решений при управлении в сфере безопасности дорожного движения проводится экономическая оценка последствий ДТП и анализ социально-экономической эффективности мероприятий, который направлен на снижение ущерба. Данная оценка проводится во всех странах с развитой системой автомобильных перевозок.

При знании размера ущерба можно объективно оценить масштаб и значимость проблемы дорожно-транспортной аварийности, также определить объем финансовых, материальных ресурсов, которые необходимо направлять на решение данной проблемы, проводить оценку эффективности различных мероприятий и целевых программ, которые направлены на сокращение аварийности на дорогах. Оценка стоимости потерь от ДТП и предоставление информации населению имеет мощный социально-психологический эффект: данная

информация предупреждает людей об угрозе их жизни и здоровью, способствует осознанию гражданами значения внедряемых мероприятий и формированию общественной поддержки для их внедрения.

Для оценки мероприятий по безопасности дорожного движения обычно оценивается величина социально-экономического эффекта. По своей природе данный эффект является комплексным и включает социальный эффект в стоимостном выражении. Социальный эффект характеризуется совершенствованием общественных отношений, изменениями в экологическом состоянии среды, условий охраны труда, развитием личности и т.п.

Однако, принятая в 1999 году методика учета потерь от ДТП в РФ (Р 3112199-0502-00 утв. Минтранс РФ), устарела. В ней используется Метод общих доходов (экономическая польза от предотвращения гибели человека в ДТП). Потери из-за гибели человека определяются как недополученные доходы государства (душевой ВВП). В методике внимание акцентируется на категориях людей, пострадавших в ДТП, что не позволяет учесть все возможные исходы ДТП. Расчеты проводятся для России в целом, без региональной дифференциации.

К рассмотрению принимались и другие подходы такие как: подход МЧС к оценке стоимости экономического ущерба, который учитывает прямой и косвенный ущерб. В прямой экономический ущерб входят:

- единовременные затраты, которые направлены на проведение спасательных работ;
- затраты, направленные на эвакуацию, временное размещение, переселение людей из зоны бедствия, оказание им срочной медицинской помощи; единовременные выплаты пострадавшим и их семьям;
- оценочная стоимость природных ресурсов, которые нарушены или разрушены;
- остаточная стоимость всего имущества (жилищного фонда, коммунально-бытовой инфраструктуры, коммуникаций, товаров и нереализованной продукции, основных и оборотных фондов предприятий всех форм собственности).

Косвенный экономический ущерб:

- косвенный ущерб для самого физического или юридического лица;
- упущенная выгода в связи с прекращением или приостановкой деятельности и т.д.

Полный ущерб представляет собой сумму прямого и косвенного ущерба с учетом дисконтирования.

Анализ этих и других отечественных подходов позволяет выявить целый ряд недочетов, таких как: не учет используемых в международной практике стандартов; недоступность использования статистических данных в формулах расчетов; не учитывается региональная специфика Российской Федерации и половозрастная дифференциация пострадавших; рассчитывается только недополученный ВВП на душу населения в среднем по стране.

Отсутствие отечественной методологической базы оценки стоимости оценки от ДТП, делают актуальным рассмотрение соответствующих концепций методологий в развитых странах, где используется синтез подходов к оценке стоимости потерь от утраты человеческой жизни: «Концепция человеческого капитала»; «Концепция стоимости среднестатистической жизни» и «Субъективная оценка стоимости жизни, измеряемая через готовность населения платить за сокращение рисков».

Эти методики рассматривают социально-экономические потери от ДТП, как потери для благосостояния общества и государства в целом. Из этого следует, что потери от ДТП относятся к потерям не возобновляемых и ограниченных ресурсов, таких как человеческие ресурсы (труд), средства производства, а также нематериальные ресурсы, такие как качество жизни.

При оценке учитывают не только валовое накопление, но и фактическое конечное потребление, включая и собственное потребление человека, которое рассматривается как составная часть государственной прибыли, полученной от производственной и социально-экономической деятельности отдельных граждан. Величина моральных потерь определяется субъективными методами оценки.

В методике выделяют пять основных и важных компонентов экономических потерь от ДТП [3]:

- медицинские расходы, к ним относятся расходы на медицинское лечение и реабилитацию после травм, полученных в результате дорожно-транспортного происшествия;
- производственные потери, к ним относятся потери для производства и потребления в связи с потерей человеческих ресурсов;
- материальный ущерб, к нему относятся повреждение транспортных средств, придорожных объектов и грузов, дорог;
- административные расходы, к ним относятся расходы на страхование, МЧС, полицию, пожарную службу и юридические расходы;
- человеческие потери - боль, горе, снижение качества жизни.

Первые четыре компонента называются реальными экономическими расходами, так как они отражены в виде конкретных выплат или, утраченных доходов, пострадавших в дорожном движении.

Медицинские расходы направлены на лечение травм, полученных в результате ДТП, к ним относятся расходы, направленные на домашний уход за больным и частные медицинские расходы, например, покупка лекарственных средств, предназначенных для успокоения и болеутоляющих.

Расходы, которые возникли в результате недополученной продукции, являются величиной количества продукции, утраченной в результате полученных ранений в дорожном движении. Расходы охватывают оплаченную и неоплаченную продукцию. Материальные затраты – все расходы, направленные на ремонт или замену транспортного средства (ТС), попавшего в ДТП или других предметов. Обычно данные расходы покрываются благодаря страховке ТС .

Административные расходы – затраты на административные ресурсы возникшие в результате ДТП. Они включают в себя страховую администрацию (обработка заявлений о ранениях в страховой), администрацию социальных служб, расходы полиции на регистрацию происшествий и расходы на судебные процессы, связанные с данным ДТП.

Утрата благополучия при ДТП – ухудшение благополучия, к которому приводит дорожно-транспортное происшествие. Уровень благополучия зависит от поступления материальных благ и состояния здоровья. Состояние здоровья – состояние, которое позволяет нормально функционировать физическому, духовному и социальному благополучию. Также состояние здоровья охватывает душевное состояние в широком смысле.

В экономическую оценку утраты материального благополучия при ранении в ДТП входят следующие аспекты [3]:

- наличие страданий ;
- последствия, которые повредили внешность и возможность пользоваться телом;
- последствия, которые повлияли на профессиональную деятельность и образование;
- последствия, которые повлияли на решение бытовых проблем;
- последствия, которые повлияли на семейные и межчеловеческие отношения и другие.

Данные последствия подробно отражены при обследовании группы раненых в ДТП. Разные размеры при последствиях для здоровья человека привели к пересчетам индексов статуса здоровья (индексы годов жизни, исходя из ее качества). Эти индексы определяются так, что состояние полноценного здоровья имеет значение 1,0, а состояние смерти 0,0.

За счет этого индекса последствия для здоровья от ранений в ДТП можно выразить как утрату годов жизни с полноценным здоровьем. Смерть можно учитывать, как утрату годов жизни с полноценным здоровьем. Если качество жизни с определенным состоянием здоровья, вызванного ранением в ДТП, считается, например, равным 0,5, три года, проведенные в таком состоянии, будут представлять 1,5 утраченных года жизни с полноценным здоровьем.

Потерянное количество лет полноценной здоровой жизни человека как последствия ущерба, причиненного здоровью при ДТП можно оценить с экономической точки зрения, привязав данные последствия к результатам работы зарубежных исследователей о готовности оплаты для уменьшения риска, которое по статистике соответствует одному смертельному случаю. Оценка о готовности оплаты за уменьшение данного риска составлена на основе критического анализа работы исследователей о готовности уплаты.

Таким образом, применение рассмотренных методических рекомендации по оценке экономических потерь от ДТП могут служить основой для разработки различных мероприятий и целевых программ, направленных на сокращение аварийности.

### **Список литературы:**

1. Поцелуев, П.А. Социально-экономические методы оценки ущерба от дорожно-транспортных происшествий в механизме обеспечения экономической безопасности России: автореф. на соискание ученой степени к.э.н. – Москва: Академия эконом. без-ти МВД России, 2009. – С. 6-19.

2. Седукин С.О. Уменьшения потерь народного хозяйства путем повышения безопасности дорожного движения / С.О. Седукин // Молодой ученый. – 2016. – №13. – С. 210-213.

3. Полозков, М.Г. Методологические особенности оценки экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий / М.Г. Полозков, С.А. Аблалиев, Д.К. Саканов // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по матер. LXIII-LXIV междунар. науч.-практ. конф. – 2016. - № 7-8. – С. 61-93.