# Социально-экономические потери от дорожно-транспортных происшествий

**Баженова Дарья Николаевна,**Бакалавр РГСУ, Россия, г. Ростов-на-Дону,Email: prostodahha@mail.ru

Все чаще можно слышать по новостям о смертях на дорогах. За последние 10 лет страна потеряла 350 тысяч человек, это число сравнимо с количеством населения такого города как Сургут.

Экономические потери, связанные только с травматизмом в результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП), в среднем, в Европе оцениваются как 5% от ВВП. По данным Российского Союза Автостраховщиков, только материальный ущерб от ДТП в России составляет 2,5%.

Рассчитанная с учетом всех составляющих экономическая оценка ущерба от ДТП дает возможность объективно определять объем необходимых финансовых ресурсов для обеспечения безопасности на автомобильных дорогах страны. Издержки от ДТП подрывают экономическое благосостояние государства.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий. Достаточно сказать, что средний возраст погибающих в ДТП составляет 20-40 лет, т.е. жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста. В связи с этим была утверждена федеральная целевая программа о "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах". В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Суммарный размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004 – 2010 годы оценивается в 7326,3 млрд. рублей.

Согласно российской методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь.

К прямым потерям относятся:

– потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;

– потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;

– потери грузоотправителей;

– затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;

– затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;

– потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП ;

– затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);

– выплаты страховых компаний.

К косвенным потерям относятся:

– вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;

– вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);

– потери рабочего времени родственников потерпевших;

– моральные потери потерпевших;

– стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;

– потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

– гибели и ранения людей;

– повреждения транспортных средств;

– порчи груза;

– повреждения дороги.

Оценки стоимости человеческой жизни имеют большое экономическое значение, не говоря о большом общественном интересе к этой теме. Центр стратегических исследований (ЦСИ) РОСГОССТРАХа проводит социологические исследования «стоимости» человеческой жизни начиная с 2007 года. Стоимость человеческой жизни в России в 2015 году составила 4,5 млн. рублей.

Группа страховых компаний «СОГАЗ» оценивает величину ущерба от смерти одного человека в 2 млн. рублей – 500 млн. рублей. Группа «Ингосстрах»: по факту смерти выплачивается 100% страховой суммы (до 30 млн. рублей). ОСАО «РЕСО-Гарантия»: смерть в результате ДТП оценивается в 1,5 млн. рублей.

Ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

– смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);

– инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);

– тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);

– легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

При этом расчеты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

Таблица - Методика расчета потерь с учетом половозрастной структуры погибших и раненых.

| | Прямые потери | Упущенные выгоды |
|---|---|---|
| Смертельный исход | (общее число погибших в результате ДТП) х (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги в среднем в регионе) | (число погибших м/ж в результате ДТП) х (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) х (средний душевой доход в регионе) |
| Инвалидизация | (общее число инвалидов в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от группы инвалидности + пособия по инвалидности × количество человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе ) | (число потерянных человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (количество лиц, получивших инвалидность) × (весовой коэффициент нетрудоспособности для разных групп инвалидов) × (средний душевой доход в регионе) |
| Травматизм | (общее число получивших травму в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от категории травм) | (средний период восстановления для травм разной степени тяжести) × (количество лиц, получивших травму данного вида) × (средний душевой доход в регионе) |

Экономическая оценка ущерба от ДТП, учитывающая все возможные потери позволит:

1) органам власти Российской Федерации объективно оценить масштабы проблемы, а также принимать эффективные управленческие решения в сфере безопасности дорожного движения;

2) владельцам (или их родственникам) ТС получить все страховые выплаты по возмещению ущерба от ДТП и своевременно обратиться в суд в случае дополнительных потерь;

3) участникам дорожного движения избежать возможные нарушения Правил дорожного движения, учитывая материальные и моральные потери;

4) автотранспортным предприятиям своевременно и в полном объеме учитывать потери от ДТП, произошедших с ТС;

5) страховым компаниям и другим специализированным структурам придерживаться общих, понятных всем, правил, определяющих ущерб от ДТП.

Список использованных источников

1. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // ГАРАНТ : нформ.-правовой портал. – Режим доступа http://base.garant.ru/10105643/. – Загл. с экрана.

2. Численность пострадавших в происшествиях с транспортными средствами // Российский статистический ежегодник / Федер. служба гос. статистики. – 2011. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_13/ IssWWW.exe/Stg/d4/17-28.htm. – Загл. с экрана.

3. «Транспортная стратегия РФ на период до 2030», 22.11.2008, 1734-р.

4. Инструкция по учету потерь народного хозяйства от дорожно- транспортных происшествий при проектировании автомобильных дорог : ведомств. строит. нормы ВСН 3–81 : утв. М-вом автомобильных дорог РСФСР 17 апр. 1981 г. // ГАРАНТ : информ.-правовое обеспечение.

5. Р 03112199-0502–00. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. – Срок действия: нач.: 01.12.2000 г.., окончание: 01.12.2005 г. // ГОСТы, СНиПы, СанПиНы и др. : образоват. ресурс. – Режим доступа : http://base1.gostedu.ru/43/43783/. – Загл. с экрана.