

08.00.05 Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности)

УДК 338.2-027.45

Шевкуненко Мария Юрьевна

## СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УЩЕРБ ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ КАК УГРОЗА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ

*В данной статье рассмотрены основные проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в России и, в частности, Краснодарском крае. Высокая смертность населения в результате дорожно-транспортных происшествий ведет к ухудшению демографической ситуации в стране, представляет угрозу социально-экономической безопасности России и свидетельствует о том, что принятых в настоящее время законодательных, организационных и экономических мер недостаточно для снижения аварийности. В результате проведенного анализа социально-экономического ущерба от ДТП предложен ряд организационно-экономических и правовых мер, направленных на минимизацию нарушений правил дорожного движения гражданами и повышения социальной ответственности общества и, как следствие, повышению уровня безопасности на российских дорогах.*

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, аварийность, экономическая безопасность, штраф, целевая программа, национальная безопасность.

**Maria Shevkunenko**

### SOCIO-ECONOMIC DAMAGE FROM ROAD TRAFFIC ACCIDENTS AS A THREAT TO THE ECONOMIC SECURITY OF RUSSIA

*This article discusses the main problems associated with road safety in Russia and the Krasnodar region. The high mortality of the population as a result of road accidents leads to a decrease in the demographic situation in the country, poses a threat to the socio-economic security of Russia, and indicates that the legislative measures taken at the present time are not enough to reduce the accident rate. A number of economic, legal and social measures aimed at minimizing violations of traffic rules by citizens and increasing social responsibility of society and as a consequence increasing the level of safety on Russian roads are proposed.*

**Key words:** road safety, accident, economic security, fine, target program, national security.

**Введение / Introduction.** Одним из важных стратегических направлений обеспечения экономической безопасности России является модернизация и совершенствование качества и доступности медицинских услуг, уменьшение естественной убыли населения, в том числе связанной с высокой смертностью трудоспособных граждан от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) [3].

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений государственной политики РФ, в том числе демографической, основными задачами которой является повышение продолжительности и качества жизни, а также рост численности населения страны [1].

Следствием достаточно высокой аварийности на автодорогах России является гибель и инвалидизация большого количества детей и граждан трудоспособного населения, особенно мужчин, чем наносится огромный социально-экономический ущерб государству [2].

Согласно действующему российскому законодательству, основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются [10, 14]: приоритетность жизни и здоровья участников дорожного движения, ответственность за которое возложена на государство, а также программно-целевая направленность в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Материалы и методы / Materials and methods. Высокий травматизм и смертность в результате ДТП представляет серьезную угрозу экономической безопасности многих стран. Ежегодно в России погибают и получают ранения более 200 тыс. человек в результате дорожно-транспортных происшествий [11], наносится огромный ущерб экономике России и обществу.

За последнее десятилетие в ДТП на российских автодорогах погибло около 271 тыс. человек, треть из которых составляют граждане наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет), свыше 2 млн человек получили ранения, пострадали 227 тыс. детей, из которых порядка 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью.

Экономический ущерб государства от ДТП ежегодно составляет около 2 % ВВП, что соизмеримо в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом некоторых субъектов РФ, например Краснодарского края. В 2018 г. в России произошло 168 099 (–0,8 %) дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых ранены 214 853 (–0,2) человек, из них 18 214 (–4,6) человек погибли.

Несмотря на значительное увеличение количества транспортных средств в России, за последние годы наблюдается положительная тенденция снижения количества ДТП, а также числа раненых и погибших, что является результатом принятия на государственном уровне ряда федеральных целевых программ по безопасности дорожного движения [4, 6] (таблицы 1, 2).

Таблица 1

#### Анализ аварийности в России и Краснодарском крае за 2017-2018 гг. [7]

Год	Кол-во ДТП		Погибшие		Раненые	
	Россия	Краснодарский край	Россия	Краснодарский край	Россия	Краснодарский край
2017	169 432	6 415	19 088	1 053	215 374	7 739
2018	168 099	7 008	18 214	1 053	214 853	8 675

За 12 месяцев 2018 г. на территории Краснодарского края зарегистрировано 7 008 (+9,2 %) ДТП, в которых погибли 1 053 (0 %) и получили ранения различной степени тяжести 8 675 (+14,9 %) человек. Значительное увеличение количества ДТП происходит в курортный период, когда плотность потока возрастает.

По вине водителей в России ежегодно происходит более 80 % дорожно-транспортных происшествий. Количество нарушений правил дорожного движения в России почти в 1,5 раза превышает количество зарегистрированного автотранспорта, при этом значительная часть правонарушений остается невыявленной. Достаточно высокий уровень нарушений ПДД свидетельствует о низкой дорожно-транспортной культуре участников дорожного движения. Согласно результатам опросов общественного мнения, общество до сих пор не осознает потенциальной опасности, присущей участникам дорожного движения.

Таблица 2

#### ДТП и пострадавшие из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств в России и Краснодарском крае за 2017-2018 гг. [7]

Год	2017 г.		2018 г.		± % к АППГ	
	Россия	Краснодарский край	Россия	Краснодарский край		
ДТП ВСЕГО	143 458	5 584	148 142	6 271	+3,3	+12,3
Погибли	15 691	893	15 297	893	–2,5	0,00
Ранены	191 648	7 039	196 653	8 058	+2,6	+14,5

С целью уменьшения естественной убыли населения, повышения качества и продолжительности жизни, правительству РФ в соответствии с действующим законодательством необходимо принять адекватные и эффективные меры по снижению к 2018 г. смертности от дорожно-транспортных происшествий до 10,6 случаев на 100 тыс. населения.

Среди основных причин смерти населения России, и Краснодарского края в частности, первое место занимают болезни системы кровообращения и злокачественные образования; погибшие в результате ДТП на 7-м месте, это свидетельствует о том, что, несмотря на принимаемые меры, смертность в результате дорожно-транспортных происшествий остается на достаточно высоком уровне (таблица 3).

Таблица 3

**Основные причины смертности населения в Краснодарском крае в 2016–2017 гг. [8]**

Причина смерти	Количество умершего населения 2016 г.	Количество умершего населения 2017 г.	± % к АППГ
Болезни системы кровообращения	29 843	30 922	+3,6
злокачественные образования	10 859	10 760	-0,9
ДТП	1 072	1 053	-1,8
Всего умерших	71 550	69 764	-2,5

**Результаты и обсуждение / Results and discussion.** За 2018 г. сотрудниками ГИБДД Краснодарского края выявлено 4 456 873 (+18 %) нарушений правил дорожного движения, в том числе с применением технических средств, работающих в автоматическом режиме зафиксировано 3 435 298 правонарушений. Водителями транспортных средств допущено 915 249 нарушений ПДД, пешеходами – 67 356 нарушений.

Количество грубых нарушений ПДД, выявленных в 2018 г., по сравнению с 2017 г., уменьшилось на 11,5 % (184 636 нарушений за 2018 г.). При этом удельный вес грубых нарушений составил 18,1 % от количества выявленных сотрудниками Госавтоинспекции края нарушений.

Несмотря на принимаемые профилактические меры, обстановка с ДТП из-за управления водителями транспортных средств в состоянии опьянения в Краснодарском крае остается напряженной (за 2018 г. выявлено 7 706 случаев управления ТС в состоянии опьянения).

Основными причинами возникновения ДТП являются:

- 1) нарушение водителями транспортных средств правил проезда перекрестков – 20 %;
- 2) управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения – 12,8 %;
- 3) несоблюдение водителями транспортного средства дистанции – 10,2 %;
- 4) выезд транспортного средства на полосу встречного движения – 9,8 %;
- 5) нарушение правил проезда регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода – 9,6 %;
- 6) несоблюдение скоростного режима – 5 %.

В 2018 г. на Кубани за нарушение административного законодательства (ПДД) наложено штрафов на сумму 2,7 млрд руб. (+5,5 %), взыскано 2,6 млрд руб. (+6,5 %), из них сотрудниками Госавтоинспекции края наложено штрафов на сумму более 1 млрд руб., в результате эффективной правоприменительной практики сотрудников подразделений ГИБДД и ДПС края исполнено административных постановлений на сумму 866,6 млн руб. (79 %). За данный период граждане воспользовались льготой по 50 % оплате административных штрафов за нарушение ПДД на сумму 729,8 млн руб. (35 % от всех оплаченных штрафов за указанный период).

На сегодняшний день существуют следующие основные методологические способы оценки экономического и социального ущерба в результате ДТП [9, 12, 13] (таблица 4).

Таблица 4

#### Методики оценки ущерба в результате ДТП

№ п/п	Сущность метода оценки	Эффективность метода	Недостатки метода
1.	Цена человеческой жизни равна общим расходам человека на обеспечение своей жизнедеятельности на протяжении всей жизни среднестатистического гражданина от рождения до смерти	Доступность необходимой информации	Не учитывается дифференциация индивида (по полу, возрасту)
2.	Цена человеческой жизни равна сумме доходов человека, полученных в трудоспособном возрасте, а также пенсии, получаемой до возраста средней продолжительности жизни в регионе	Позволяет провести более точные оценки ущерба	Применение усредненных показателей снижает эффективность дифференциации оценок
3.	Цена человеческой жизни оценивается методом прямого опроса населения	Позволяет сопоставить эффективность фактических расходов государства и населения на обеспечение безопасности дорожного движения населения	Отсутствуют формулы расчета. Субъективизм при проведении опроса

На примере Краснодарского края проведем собственную оценку экономического ущерба в результате гибели от ДТП за 2018 г.:

- экономические потери = прямые потери + упущенная выгода;
- прямые потери = количество человек, погибших в ДТП\* (количество человек, погибших в ДТП + средняя сумма компенсации по потере кормильца);
- упущенная выгода = количество граждан трудоспособного возраста (18–65 лет), погибших в ДТП + среднедушевой доход за год.

В 2018 г. в результате ДТП в Краснодарском крае погибли 1 053 человека, из них трудоспособного возраста – 980, среднедушевой доход составил 28 889,00 руб., компенсация ритуальных услуг в среднем по региону – 12 211,39, размер пособия по потере кормильца – 8 875,70 руб.

Таким образом, экономические потери в результате ДТП в Краснодарском крае за 2018 г. составили 50 525 925,77 руб.

$$1\,053 \cdot (1\,221,39 + 8\,875,7) + (980 \cdot 28\,889) = 50\,525\,925,77.$$

Краснодарский край за последние годы занимает среди регионов РФ лидирующие позиции с самым высоким экономическим ущербом от ДТП. Рост аварийности на Кубани, а также достаточно высокий уровень экономического ущерба в результате ДТП свидетельствуют о том, что исполнение федеральных и региональных программ по безопасности дорожного движения, главной целью которых является сохранение здоровья и жизни всех участников дорожного движения, не реализуется в полной мере.

Анализ аварийности на российских автодорогах показывает, что государственный механизм управления федеральными и региональными проектами и целевыми программами по повышению безопасности дорожного движения, а также реализуемая система государственного и общественного воздействия на сознание участников дорожного движения на сегодняшний день недостаточно эффективны.



С целью реализации основных принципов приоритета национальных интересов в вопросе обеспечения безопасности дорожного движения органам государственной власти и общественным организациям необходимо принять ряд организационных, экономико-правовых и социальных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения в России:

- для оценки эффективности федеральных или региональных целевых программ по повышению БДД и обоснованности выделяемых бюджетных средств определить для дальнейшего использования наиболее точную методику расчета оценки социально-экономического ущерба от ДТП;
- с целью проведения более детализированного и эффективного анализа последствий от ДТП в федеральной программе по безопасности дорожного движения в обязательном порядке отражать экономический ущерб: от гибели одного человека (в разрезе пола и возраста), инвалидизации одного человека (по группам инвалидности), а также от получения травм разной степени тяжести;
- ужесточить административную и уголовную ответственность за нарушение ПДД, в том числе за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения;
- Госавтоинспекции в регионах организовать эффективное взаимодействие с кредитными организациями с целью заключения с ними договоров на предоставление банковских терминалов для оплаты штрафов за нарушение ПДД для оборудования патрульных машин ДПС. Платежи через банковский терминал, установленный в патрульном автомобиле должны производиться любой банковской картой без комиссии. Учитывая, что при оплате штрафа в течение 20 дней с момента вынесения постановления предусмотрена оплата штрафа в размере 50 %, оплата через терминал позволит гражданам оперативно производить оплату штрафов, в результате чего повысится процент взыскиваемости и поступления в федеральный бюджет и бюджет Краснодарского края;
- Госавтоинспекции в регионах оперативно взаимодействовать со службой судебных приставов с целью реализации принципа неотвратимости наказания и повышения процента взыскиваемости;
- организовать эффективное взаимодействие всех субъектов организации безопасности дорожного движения;
- определить качественные и количественные задачи сокращения аварийности на федеральном и региональном уровнях с целью объективной оценки проблем аварийности на дорогах России в качестве приоритетных;
- организовать эффективную систему мониторинга проблем безопасности дорожного движения;
- обеспечить наличие эффективного целевого источника финансирования программ и мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- привлекать к решению задач обеспечения безопасности дорожного движения организации и общественные объединения;
- при проведении профилактических мероприятий и акций, направленных на закрепление положительных стереотипов поведения участников дорожного движения на дорогах, обеспечить осознание каждым гражданином объективно существующей опасности в дорожном движении, разрушить стереотипы вседозволенности, мешающие формированию адекватного поведения граждан на дорогах, добиться сознательного понимания каждым участником дорожного движения причин возникновения ДТП и, прежде всего, зависящих от него самого, обеспечить достижение уверенности граждан в том, что при грамотном и правомерном поведении на дорогах возможно минимизировать вероятность возникновения ДТП.

**Заключение / Conclusion.** Предложенные экономико-правовые и организационные меры позволят повысить ответственность граждан за нарушение ПДД, снизить аварийность на автодорогах России и Краснодарского края и, как следствие, минимизировать социально-экономический ущерб от ДТП. Проведенный мониторинг ситуации ДТП позволяет определить масштабы последствий (число погибших и раненых), в том числе точно определить негативное влияние на демографическую ситуацию, оценить необходимую государственную поддержку, в том числе за счет финансирования из федерального бюджета и бюджета субъектов РФ.

Существующая в настоящее время система государственного регулирования вопросов обеспечения безопасности дорожного движения находится в стадии развития, адаптируясь к социально-экономическим изменениям, происходящим в России [5]. Характерным является недостаточно эффективное взаимодействие всех субъектов системы, как в вопросах стратегической направленности, так и в вопросах оперативного управления. Отсутствие в действующих нормативно-правовых актах четкого определения функций, задач, полномочий, а также порядка взаимодействия и ответственности руководящих органов в области безопасности дорожного движения создает условия, при которых мы наблюдаем недостаточную эффективность принимаемых государственных решений.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСЫ

1. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
2. О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года : указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
3. Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года : Указ Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 г. № 1351. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» – Текст : электронный.
4. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах : Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
5. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р. [Электронный ресурс]. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» – Текст : электронный.
6. Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 годы : распоряжение Правительства РФ от 08.2018 № 1-р. – URL: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link\\_id=0&nd=102457562](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=0&nd=102457562). – Текст : электронный.
7. Официальный сайт Госавтоинспекции России. – URL: <http://www.gibdd.ru>. – Текст : электронный.
8. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – URL: <http://www.gks.ru>
9. Чванов, В. В. Обзор зарубежных методов оценки социально-экономического ущерба от ДТП / В. В. Чванов // Автомоб. дороги: информ. – 2000. – № 2 (3). – С. 1–39. – Текст : непосредственный.
10. Brüde, U. Models for predicting accidents at junctions where pedestrians and cyclists are involved. How well do they fit? / U. Brüde, J. Larsson // *Accid. Anal. Prev.* – 1993. – № 25. – P. 499–509.
11. Conley, B. C. The Value of Life in the Demand for Safety / B. C. Conley // *American Economic Review.* – 1976. – Vol. 66. – P. 45–55.
12. Elvik, R. Accident / R. Elvik // *Analysis and Prevention.* – 1994. – Vol. 26. – № 6. – P. 719–732.
13. Jones-Lee, M. W. The value of transport safety M. W. / Jones-Lee // *Oxford Review of Economic Policy.* – 1990. – № 6. – P. 39–60.
14. Persson, U. The value of risk reduction : Results of a Swedish sample survey. IHE Working Paper / U. Persson, M. Cedervall. – Lund : The Swedish Institute for Health Economics, 1991.

**REFERENCES AND INTERNET RESOURCES**

1. O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (on road safety) : Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 № 196-FZ, [Elektronnyj resurs]. – Dostup iz SPS «Konsul'tantPlyus».
2. O strategii nacional'noj bezopasnosti Rossijskoj Federacii do 2020 goda (On the national security strategy of the Russian Federation until 2020) : ukaz Prezidenta RF ot 12 maya 2009 g. № 537 [Elektronnyj resurs]. – Dostup iz SPS «Konsul'tantPlyus».
3. Konceptiya demograficheskoy politiki Rossijskoj Federacii na period do 2025 goda (The concept of demographic policy of the Russian Federation for the period up to 2025) : Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 9 oktyabrya 2007 g. № 1351 [Elektronnyj resurs]. – Dostup iz SPS «Konsul'tantPlyus».
4. O federal'noj celevoy programme «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013–2020 godah» (On the Federal target program Improving road safety in 2013–2020) : Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 3 oktyabrya 2013 g. № 864 [Elektronnyj resurs]. – Dostup iz SPS «Konsul'tantPlyus».
5. Konceptiya dolgosrochnogo social'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda (The concept of long-term social and economic development of the Russian Federation for the period up to 2020) : rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 17 noyabrya 2008 g. № 1662-r. [Elektronnyj resurs]. – Dostup iz SPS «Konsul'tantPlyus».
6. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v RF na 2018–2024 gody (Road safety strategy in the Russian Federation for 2018–2024) : rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 08.2018g. № 1-r. – URL: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link\\_id=0&nd=102457562](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=0&nd=102457562).
7. Oficial'nyj sayt Gosavtinspekcii Rossii (Official website of the state traffic Inspectorate of Russia). – URL: <http://www.gibdd.ru>.
8. Oficial'nyj sayt Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki (Official website of the Federal state statistics servic). – URL: <http://www.gks.ru>
9. CHvanov, V. V. Obzor zarubezhnyh metodov ocenki social'no-ekonomicheskogo ushcherba ot DTP (Review of foreign methods of assessment of socio-economic damage from road accidents) / V. V. CHvanov // Avtomob. dorogi: inform. – 2000. – No. 2 (3). – S. 1–39.
10. Br de, U. Models for predicting accidents at junctions where pedestrians and cyclists are involved. How well do they fit? / U. Br de, J. Larsson // Accid. Anal. Prev. – 1993. – № 25. – Pp. 499–509.
11. Conley, B. C. The Value of Life in the Demand for Safety / B. C. Conley // American Economic Review. – 1976. – Vol. 66. – Pp. 45–55.
12. Elvik, R. Accident / R. Elvik // Analysis and Prevention. – 1994. – Vol. 26. – № 6. – Pp. 719–732.
13. Jones-Lee M. W. The value of transport safety / M. W. Jones-Lee // Oxford Review of Economic Policy. – 1990. – № 6. – Pp. 39–60.
14. Persson, U. The value of risk reduction: Results of a Swedish sample survey. IHE Working Paper / U. Persson, M. Cedervall. – Lund : The Swedish Institute for Health Economics, 1991.

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

*Шевкуненко Мария Юрьевна*, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и внешнеэкономической деятельности экономического факультета Кубанского государственного аграрного университета. E-mail: [shevmary@mail.ru](mailto:shevmary@mail.ru)

**INFORMATION ABOUT AUTHOR**

*Mariya Shevkunenko*, PhD in Economics, assistant Professor of the Department of Economics and foreign economic activity of the faculty of Economics Kuban state agrarian university. E-mail: [shevmary@mail.ru](mailto:shevmary@mail.ru)