

## АНАЛІЗ ІСНУЮЧИХ ПІДХОДІВ ЩОДО ОЦІНКИ ВТРАТ ВІД ДТП

старший викладач Семенченко О. В.

Україна, Київ, Національний транспортний університет

**Abstract.** *The questions affecting rapid motorization, which directly affects the ever increasing problem of high accident rate on the roads, especially in the last decade. One important reason for this problem is the inconsistency of the transport infrastructure needs of society and the state in ensuring road safety.*

**Keywords:** *social and economic costs, economic assessment, increase road safety, level of motorization, system of road safety, forecasting the number of deaths in road accidents by changing the level of motorization.*

Постановка проблеми.

Щорічне зростання автомобільного парку, підвищення інтенсивності дорожнього руху, зростання автомобільних перевезень вантажів і пасажирів за умови погіршення дорожніх умов – всі ці фактори призводять до збільшення кількості ДТП та інших негативних наслідків аварійності на дорогах, таких як зростання постраждалих та загиблих у ДТП. Ризик отримати пошкодження транспортного засобу або вчинити шкоду життю та здоров'ю на дорогах України значно вище, ніж в інших країнах. ДТП є головною загрозою у економічній безпеці в сфері дорожнього руху, що призводить до соціально-економічних втрат суспільства. Так, за приблизними оцінками, соціально-економічні втрати становлять близько 3% валового внутрішнього продукту (ВВП) України кожного року.

Світова практика свідчить про різні підходи до визначення соціально-економічних втрат від ДТП. У таких країнах як США, Англія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Угорщина, Туреччина, враховуються такі чинники: втрати продуктивного часу через відволікання зі сфери виробництва загиблих або травмованих у ДТП людей; витрати на надання першої медичної допомоги та лікування; збитки від пошкодження або знищення транспортного засобу; збитки від пошкодження вантажів і дорожніх споруд; витрати на компенсацію збитків, нанесених здоров'ю та майну громадян; страхові виплати, а також збитки, заподіяні власності громадян [1].

В Угорщині збитки визначаються з урахуванням віку постраждалих, місця та часу скоєння ДТП. Така методика була розроблена Інститутом транспортних досліджень (Будапешт) [2]. В Нідерландах при розрахунках втрат від ДТП виходять з усереднених даних по всім постраждалим у віці від 16 до 65 років. При визначенні збитків додатково враховуються: страхова компенсація; витрати, пов'язані з діяльністю страхових компаній та правоохоронних органів; витрати пожежних підрозділів з ліквідації наслідків ДТП тощо.

В Англії додатково враховуються: моральні та фізичні збитки, заподіяні постраждалому в ДТП, його родичам і друзям. Береться до уваги місце скоєння ДТП (категорія дороги), категорія учасників руху, час доби. Відзначається, що в даний час розглядається можливість іншого підходу до оцінки збитків від ДТП. Сутність цього підходу полягає у визначенні суми, яку люди готові заплатити для зниження ризику ДТП [3].

У США додатково враховують витрати на утримання судів, а також витрати на проведення різних урядових програм з безпеки дорожнього руху [4].

У Німеччині додатково до перелічених враховують вартість соціальної (професійної) реабілітації. У розрахунок приймається працездатний вік до 65 років [5].

У Франції додатково беруть до уваги витрати, пов'язані з похоронами загиблих; враховують також моральну шкоду, що наноситься родичам і друзям постраждалих в ДТП [6].

Аналіз показує, що за кордоном у складі втрат від скоєння ДТП враховують моральні збитки (за різними оцінками вони можуть становити до 40%). Включення моральних збитків як ознаки дорожньо-транспортної шкоди є, з правової позиції, обґрунтованим і вимагає статистичного урахування при дослідженні втрат від ДТП. Суспільство несе реальні соціально-економічні втрати, які можуть мати різні зовнішні прояви, зміни в здатності до трудової діяльності, реабілітаційний період, витрати на відновлення здоров'я тощо.

Основна частина.

Економічна оцінка повних втрат суспільства від ДТП, в країнах з високим рівнем автомобілізації, включає 7 статей:

1) Недоотримана продукція – вартість недоотриманої продукції протягом активного періоду життя члена суспільства, яка могла б бути вироблена, але цього не сталося через смерть або втрату його працездатності, а також, вартість недоотриманої продукції протягом періоду тимчасової непрацездатності через лікування та реабілітацію після травмування. Урахування втрат за цією статтею в Україні непередбачене.

2) Витрати на лікування та соціальне забезпечення – стаціонарне та амбулаторне, транспортування травмованих, соціальна допомога по інвалідності. Урахування втрат за цією статтею в Україні передбачене.

3) Адміністративні витрати – витрати, пов'язані з розслідуванням ДТП, оцінкою збитків для виплат страховки, роботою судів. Урахування витрат за цією статтею в Україні також передбачене.

4) Пошкодження майна – втрати і псування вантажів, витрати на ремонт і заміну транспортних засобів та елементів дорожнього облаштування, пошкоджених в результаті ДТП. Урахування витрат за цією статтею в Україні також передбачене.

5) Витрати на реабілітацію – санаторна реабілітація, обладнання для інвалідів, переобладнання житла. Урахування витрат за цією статтею в Україні не передбачене.

6) Утрата благополуччя – втрати, пов'язані з болем і стражданнями потерпілих та їхніх близьких, а також, утрата благополуччя і душевної рівноваги в широкому сенсі (стрес, психологічні травми, депресії, страх, пов'язані з різкою зміною звичного способу життя). Урахування втрат за цією статтею в Україні не передбачене.

7) Інші втрати – втрати, які включають втрати часу інших учасників руху через порушення плавності руху транспортного потоку і затримок руху через скоєння ДТП. Урахування втрат за цією статтею в Україні не передбачене.

Розрахункова величина вартості життя людини в економічно розвинених країнах представлена на рис. 1 [7-11].

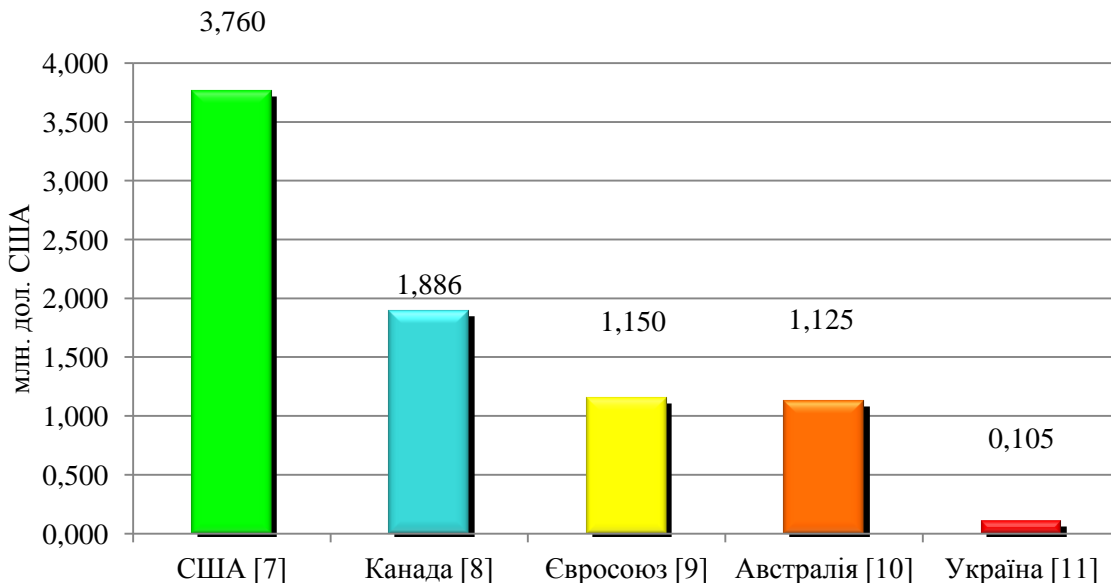


Рис. 1. Розрахункова величина вартості життя людини

Аналіз даних рис.1. доводить, що нормативна величина одного смертельного випадку в Україні від ДТП у 10,95 разів нижче розміру, прийнятого в Європейському союзі, в 18 разів нижче, ніж в Канаді, а також у 35,8 разів – ніж у США. Величина нормативної величини втрат від ДТП в Україні навіть не розраховується, а отже, це питання виходить за рамки здорового глузду порівняно з розвиненими країнами світу.

Висновки.

Національна політика в Україні повинна бути націлена на підвищення безпеки дорожнього руху, при цьому необхідно приймати більш повний перелік статей витрат, у результаті величина втрат суспільства зменшиться, що означає підвищення ефективності

заходів із зниження аварійності на автомобільних дорогах і вулицях населених пунктів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Аксёнов В.А., Попова Е.П., Дивочкин О.А. Экономическая эффективность рациональной организации дорожного движения. - М., 1987 - 128 с.
2. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Memo «Halving the number of road accident victims in the EU by 2010: A shared responsibility», 2001.
3. Guidelines for: The Safety Audit of Highways. The institution of Highways and Transportation, UK, London, 1990.
4. Cole T.B. Global Road Safety Crisis Remedy Sought. The Journal of American Medical Association (JAMA). 2004; 291:2531-2532.
5. Human Factors in Road System Design, Hans-Joachim Vollpracht, Ministry of Transport, Germany, presentation at INTERTRAFFIC, 2002 Asia, Bangkok, Thailand.
6. Asset Traffic Signs, a new approach towards good sign quality, Hiemsath, Jurgen the 14<sup>th</sup>IRF Road World Congress, Paris, 2001.
7. NSC, Estimating the Costs of Unintentional injuries, 2004, National Safety Council 2005.
8. Mark Anielski, Alberta GPI Accounts: Auto Crashes and Injuries, Pembina Institut, Dec. 2001.
9. ICF Consulting. Cost-Benefit Analysis of Road Safety Improvements, European Union, 2003.
10. Road Crash Cost in Australia, Report 102. Bureau of Transport and Regional Economics, 2000.
11. Методика оцінки та розрахунку нормативів соціально-економічного збитку від ДТП (нормативна величина, приведена до 2013 р. згідно з курсом НБУ – 7,99 грн./ дол.).

## УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ОДНОПУТНОГО УЧАСТКА И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ СТАНЦИИ

<sup>1</sup>кандидат технических наук Молгаждаров Амангельды  
<sup>2</sup>Абдикарим Батырхан Саденулы  
<sup>2</sup>Ибраев Бекарлан Муратулы

*Республика Казахстан г. Алматы, Казахская Академия транспорта и коммуникации  
<sup>1</sup>Заведующий кафедрой Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта  
<sup>2</sup>Магистрант специальность 6М090100 Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта*

Развитие пограничной станции Достык и погранперехода Алтынколь – Хоргос , а также применяемая тарифная политика на перевозки грузов транзитом по территории Республики Казахстан, направленной на привлечение дополнительных объемов транзитных грузов, формирование конкурентоспособных тарифных условий в условиях острой конкуренции с альтернативными маршрутами и видами транспорта и привлечение дополнительных объемов транзитных грузов дает положительные результаты, позволяет формирования единого интегрированного транспортно-логистического сервиса и эффективного освоения грузопотоков в трансконтинентальном направлении.

В настоящее время железнодорожная станция Алматы-1 практически исчерпала свои технологические и технические возможности. Мощность станционных объектов построенные в 1930 годах не соответствуют современным объемам грузовых и пассажирских перевозок. Из-за отсутствия в полосе отвода железнодорожных путей земельных участков и частного строения, нет возможности развивать ст. Алматы-1.

На железнодорожном участке Алматы-1 – Шу в рамках новой экономической политики “Нұрлы жол – Путь в будущее” ведется строительство вторых путей.

Существующие однопутные перегоны с двухпутными вставками между станциями Шу и Алматы-1 ограничивают пропускную способность участков Шу-Отар и Отар-Алматы-1.

В свою очередь участок Шу– Алматы-1, используется при перевозке транзитных грузов Китай – Западная Европа и страны Центральной Азии. Проект строительства вторых путей на участке Алматы-1- Шу направлен на улучшение транспортной инфраструктуры и пропускной способности направления Алматы-1 - Астана.