

Сумський державний університет
Навчально-науковий інститут бізнес-технологій «УАБС»

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ФІНАНСОВО-КРЕДИТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

МАТЕРІАЛИ

IV Всеукраїнської науково-практичної on-line-конференції
(Суми, 21–22 листопада 2019 року)

У двох частинах

Частина 2



Суми
Сумський державний університет
2019

3. Стратегічне управління: навч. посіб. / В. Л. Дикань та ін. К.: «Центр учбової літератури», 2013. 272 с.

4. Хоменко О.І. Види стратегій та інструментарій формування стратегії розвитку підприємства. *Управління розвитком*. 2015. № 3. С. 131–137.

УДК:368

Журавка Олена Сергіївна,

к.е.н., доцент,

Сумський державний університет, м. Суми

Рева Владислав Сергійович,

магістр

Сумський державний університет м. Суми

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ДТП ТА РОЛЬ СТРАХОВИКІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Однією з головних умов прогресивного функціонування будь-якої економіки є її ефективний транспортний комплекс. Висока значимість автотранспорту безпосередньо визначає його взаємозв'язок з розвитком економіки країни в цілому й забезпеченням її економічної безпеки. Основне призначення автотранспортної галузі – перевезення людей і вантажів, а економічна ефективність такого перевезення визначається його витратами, які різко зростають внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

Ряд країн переживають справжню епідемію автомобільних катастроф, а число їхніх жертв досягло колосальних цифр. Щорічні втрати робочого часу через це становлять 350-400 млн. чол./днів, що завдає істотних збитків економіці. Внаслідок зростання обсягів заподіяння шкоди при ДТП у останні роки значимість оцінки втрат зростає, тому що зазначені сумарні втрати лягають на суспільство додатковим тягарем, знижують можливість для використання публічних фінансів в інтересах підвищення добробуту громадян.

Види економічних втрат від ДТП за секторами економіки представлено в таблиці 1.

Середньорічні втрати в результаті ДТП, наприклад, в Англії становлять близько 2% національного доходу. За оцінками експертів, в різних країнах світу економічний збиток від дорожньо-транспортного травматизму становить від 0,4 до 3,1% ВВП [1].

Таблиця 1 – Види економічних втрат від ДТП за секторами економіки

Сектор економіки	Витрати при ДТП
Домогосподарство	<ul style="list-style-type: none"> – виплати за позовами потерпілих, що перевищують суми страхового відшкодування зі страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту та авто каско (франшиза); – втрати внаслідок пошкодження автомобіля, вантажу, майна; – моральна шкода; – витрати на платні медичні послуги та придбання ліків; – додаткові витрати на медичну та професійну реабілітацію; – витрати на ритуальні послуги, що перевищують державні виплати на поховання; – втрата заробітної плати потерпілого.
Держава	<ul style="list-style-type: none"> – втрата податків та зборів доходної частини бюджетів усіх рівнів; – витрати на розгляд причин та обставин ДТП; – витрати на швидку, первинну, амбулаторну – поліклінічну медичну допомогу та високотехнологічне лікування; – виплати на поховання; – шкода від пошкодження дорожніх споруд і засобів організації дорожнього руху; – демографічна шкода.
Приватний сектор	<ul style="list-style-type: none"> – виплата страхового відшкодування; – виплати за позовами потерпілих, що перевищують суми страхового відшкодування зі страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту та авто каско (франшиза); – втрати внаслідок пошкодження автомобіля, вантажу; – вартість ремонту автомобіля і витрати, пов'язані з його простоем під час ремонту; – втрата доходу внаслідок загибелі або тимчасової непрацездатності працівник, потерпілого в ДТП.

Опублікований Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВООЗ) «Глобальний звіт щодо стану безпеки дорожнього руху» висвітлює наслідки недостатнього рівня безпеки на світових дорожніх мережах. Оцінюючи безпеку

дорожнього руху в 178 країнах, у звіті зроблено висновок, що приблизно 1,3 мільйони людей гинуть щорічно, а від 20 до 50 мільйонів отримують травми. Світові збитки, пов'язані з ДТП, оцінюються в \$518 млрд., або від 1% до 3% ВВП. Це перевищує допомогу на розвиток, отриману в глобальному масштабі країнами з низьким і середнім рівнем доходів [2].

Як свідчить міжнародний досвід: загибель у ДТП однієї людини спричиняє, окрім страждань, 1 млн. євро економічних збитків, тому вважається, що всі заходи, які запобігатимуть смертності внаслідок ДТП і коштують до 1 млн. євро – доцільні.

За оцінками Світового банку, щорічно економічні втрати України від наслідків ДТП становлять \$5 млрд., або 4% ВВП. Україна за цим показником займає четверте місце в Європі після Росії (\$34млрд.), Туреччини (\$14 млрд.) та Польщі (\$10 млрд.) [3].

Вважається, що інвестиції в сферу дорожньої безпеки можуть знизити соціальні витрати. Новим принципом для ЄС у розробленні профілактичних проектів у сфері безпеки дорожнього руху є попередній аналіз їхньої економічної ефективності. Такими вважають рішення вартістю до 1 млн. євро, які дозволять протягом року знизити кількість загиблих у ДТП на 1 особу, важко поранених – на 8 осіб, легкопоранених - на 26, а кількість зіткнень зменшити на 200 одиниць («принцип 1 млн. євро»). Таким чином, економічні програми у сфері безпеки дорожнього руху можуть бути представлені як інвестиційні програми, що забезпечують соціальні вигоди у формі продовження життя з високою якістю й певними економічними перевагами, заснованими на ефективному й цілеспрямованому використанні ресурсів.

Закордонний досвід свідчить про те, що страховий ринок може активно впливати на профілактику ДТП і зниження ваги їхніх наслідків.

Найпоширенішими формами участі страховиків у забезпеченні безпеки дорожнього руху багатьох країн є:

- фінансування пропаганди безпеки дорожнього руху й заходів аудиту безпеки доріг;

- стимулювання використання додаткових засобів безпеки на транспортному засобі;
- просвітницька діяльність і поширення інформації про ДТП й пов'язаних з ними факторами ризику;
- підтримка наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху;
- підвищення професійного рівня водіїв.

Як показує досвід США та інших розвинутих країн, де понад 90% автомобілів дотримуються правил страхування, одним з перспективних механізмів, які приватний сектор може запропонувати з метою стимулювання безпечного водіння (особливо серед підлітків), є страхові поліси, що передбачають знижки зі страхового внеску за зразкове водіння зразкове навчання й навчання на курсах або знижки водіям, що не мають дорікань, а також збільшення страхового внеску за порушення правил дорожнього руху.

Отже, не залежно від того, чи розглядаються питання стратегічного фінансування в рамках сектора транспорту або з охопленням декількох галузей економіки, значення соціально-економічної вартості ДТП є життєво необхідним для майбутнього країни. Тому проведення страховиками масштабних кампаній, спрямованих на зниження рівня аварійності й, як наслідок, зменшення розмірів страхових виплат, стає підвищення загальної ефективності страхового бізнесу з одного боку, і покращення соціально-економічного становища країни з іншого.

Список використаних джерел

1. Eksler V, Lassarre S, Thomas I. Regional analysis of road mortality in Europe. *Public Health*, 2008, 122:826-837
2. Говард Е. Нульова смертність, нульове травмування // *Безпека життєдіяльності*. – 2010. – №2. – С.39
3. Амосов А. Втрати України від наслідків ДТП становить 5 млрд. [Електронний ресурс] – режим доступу: <https://www.ukrinform.ua>