

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ВТРАТ ВІД ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Безуглий А.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, dorteh3@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3883-7968

Концева В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Стасюк Б.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, h0992919868@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2504-6577

THE THEORETICAL ASPECTS OF DETERMINATION INDEX OF SOCIO-ECONOMIC LOSSES FROM ROAD ACCIDENTS

Bezuglyi A.O., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine, dorteh3@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3883-7968

Kontseva V.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Stasiuk B.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, h0992919868@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2504-6577

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЯ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО УЩЕРБА ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Безуглый А.О., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, dorteh3@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3883-7968

Концевая В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Стасюк Б.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, h0992919868@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2504-6577

Постановка проблеми.

Необхідність оцінки втрат від дорожньо-транспортних пригод зумовлена потребою визначення ефективності проведення заходів з підвищення безпеки дорожнього руху на ділянках автомобільних доріг загального користування. У даний час, ефективність заходів з підвищення безпеки дорожнього руху визначається за допомогою кількісних параметрів, у той час як в закордонній практиці оцінку проводять за вартісними (грошовими) показниками. Таким чином, виникає практична потреба у вартісній оцінці втрат від дорожньо-транспортних пригод, яка має ґрунтуватись на показниках втрат валового внутрішнього продукту для держави з кожного загиблого або потерпілого. Вартісна оцінка втрат від дорожньо-транспортних пригод також може застосовуватись на стадії вибору першочергових об'єктів дорожньо-будівельних робіт для їх замовника або їх безпосереднього виконавця.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідження в галузі змісту поняття втрат від дорожньо-транспортних пригод знайшли своє відображення в працях таких учених, як Н.М. Абрамова, А.О. Безуглий, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, І.М. Волков, В.К. Гіжевський, О.В. Долженкова, І.П. Ємець, Т.В. Катрук, В.О. Павленко, А.А. Сотнікова, К.В. Уварова та В.П. Чижевський [1-2]. Незважаючи на значущість отриманих результатів у дослідженнях є досить невизначеним питання сфери застосування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод».

Мета даної статті.

Метою є дослідження теоретичних аспектів формування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод» та використання даного показника під час забезпечення фінансування дорожніх підприємств.

Виклад основного матеріалу.

Під соціально-економічними втратами від дорожньо-транспортних пригод розуміються усі втрати народного господарства, які виникають після скоєння дорожньо-транспортних пригод. Таким чином, для визначення таких втрат аналізуються не лише кількісні (кількість жертв, аварій, інвалідів, потерпілих тощо), а й соціальні показники (величина витрат на оплату тимчасової непрацездатності, вартість оплати ритуальних послуг, збитки від пошкодження вантажу тощо). Такий принцип закладений у Методиці [3] і буде використовуватись в подальшому дослідженні. Сфера визначення показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод» потребує вибору фінансування ділянки дороги для забезпечення належного стану покриття автомобільних доріг згідно вимог національних стандартів.

В Україні діє Програма з підвищення безпеки руху [4], якою передбачено виконання цілого ряду заходів, а саме:

- удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод;
- підвищення рівня безпеки доріг та дорожньої інфраструктури;
- підвищення рівня безпеки транспортних засобів;
- покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв;
- підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом;
- покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;
- удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод;
- забезпечення дотримання правил дорожнього руху.

Головним постулатом Програми «Десятиліття дій з безпеки руху» є зменшення загиблих в дорожньо-транспортних пригодах на 50% до 2020 року. Метою в кількості загиблих на 2017 рік було не перевищити показник у 3 064 осіб, а фактичні дані свідчать про 3 432 загиблих у дорожньо-транспортних пригодах. Це свідчить про важливість забезпечення безпеки дорожнього руху.

Головними причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод у 2017 році були порушення правил дорожнього руху, як перевищення безпечної швидкості (35%), перехід пішоходів у невстановленому місці (24%), неочікуваний вихід на проїзну частину (12%), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7%), порушення правил маневрування (6%) та інші (16%).

Розглянемо важливість соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод з позиції їх вартісної (грошової) величини, скориставшись Методикою [3] за даними 2017 року на основі визначення втрат від загибелі та поранення людей, збитків від пошкодження транспортних засобів, псування вантажу, а також пошкодження автомобільної дороги та її елементів встановлено втрати народного господарства від дорожньо-транспортних пригод у розмірі $\approx 3\%$ від валового внутрішнього продукту 2017 року або 2,4 млн. грн. на одного потерпілого. Виникає необхідність першочергово виділяти ті об'єкти, на яких частіше трапляються аварії і гинуть люди, що дасть змогу досягти збільшення окупності фінансових ресурсів у дорожнє господарство, оскільки буде надана можливість розпоряджатись вивільненими коштами відповідальним органам за експлуатаційне утримання автомобільних доріг державного та місцевого значення. Розрахунок розміру вивільнених фінансових ресурсів буде наведений у подальшому дослідженні.

Проблема застосування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод», потребує визначення критеріїв, за якими відбувається ранжування об'єктів дорожньо-будівельних робіт. Починаючи з 2017 року в Україні збільшується фінансування дорожньої галузі (в середньому на 65% у порівнянні з попереднім роком), яке останній раз відбувалось у зв'язку з підготовкою основних автомагістралей для проведення Чемпіонату з футболу «ЄВРО-2012» (рисунок 1).

Суттєве зростання обсягів фінансування пов'язане зі створенням Державного дорожнього фонду та розробкою Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 роки [5]. Як видно з рисунку 1, збільшення обсягів фінансування дає змогу збільшувати із року в рік обсяги виконання робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також послуг з експлуатаційного утримання.

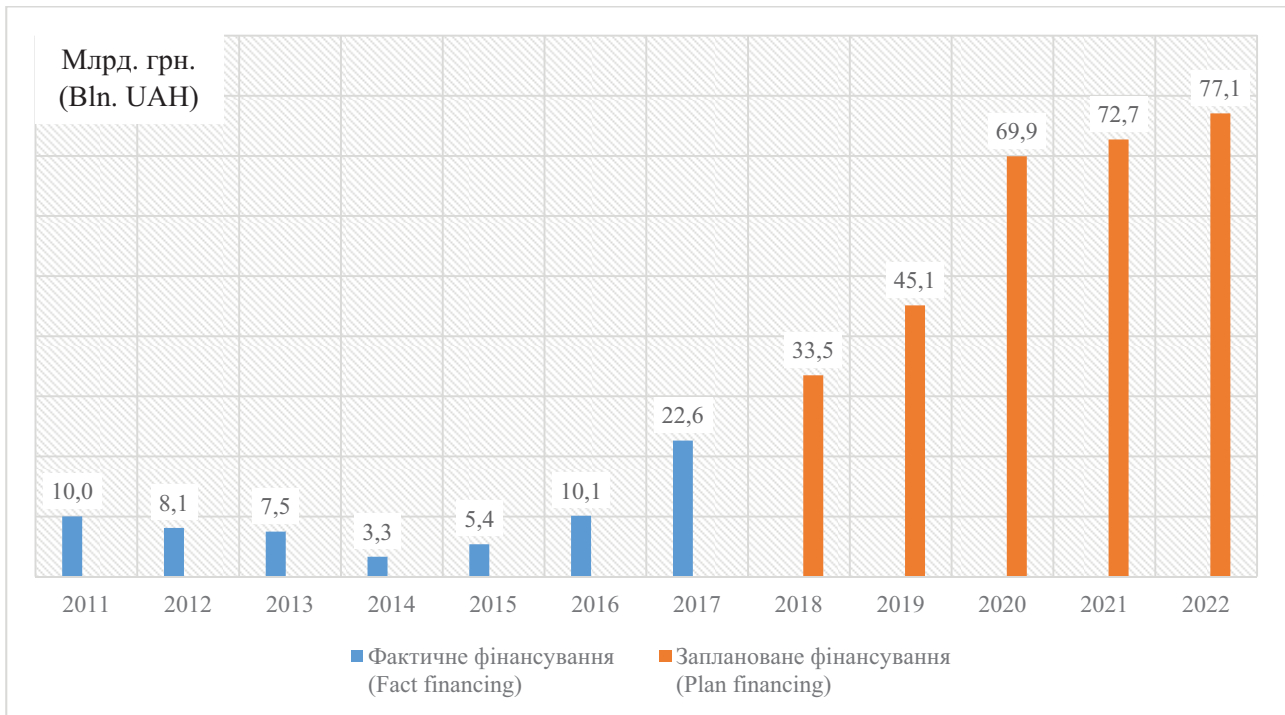


Рисунок 1 – Середньостроковий план фінансування на будівництво та ремонт автомобільних доріг загального користування на 5 років

Figure 1 – Mid-term plan of financing on repairing & building public roads for next 5 years

Зауважимо, що на рисунку 1 представлені дані по фінансуванню тільки згідно Програми розвитку [5], а додатково очікуються кошти від митного експерименту та окремих бюджетних програм, які будуть фінансуватись з Загального фонду Державного бюджету України. У той же час, розмір надходжень до Державного дорожнього фонду – прогнозний, який надається Міністерством фінансів України. Звісно, прогнозний рівень надходжень до Державного дорожнього фонду може зрости з урахуванням темпу розвитку національної економіки та розбудови інфраструктури.

Так чи інакше, дорожнє господарство буде мати той фінансовий ресурс, який необхідний для ліквідації катастрофічної ситуації на автомобільних дорогах загального користування. Під катастрофічною розуміється ситуація, коли 97% усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту, 39% автомобільних доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 51% – за рівністю [6]. Маючи гарантований Програмою розвитку [5] обсяг фінансування, замовники та виконавці дорожніх робіт будуть змушені виконати ранжування об'єктів до першочергового виконання.

Основним документом, яким необхідно керуватись при розподілі фінансових ресурсів на дорожні роботи та пріоретизації об'єктів будівельно-ремонтних робіт є Методика [7], яка встановлює порядок визначення та механізм розподілу фінансових ресурсів на основні потреби дорожнього господарства, до яких відносять витрати на:

- Будівництво нових автомобільних доріг;
- Реконструкцію (розширення) існуючих ділянок автомобільних доріг, тобто переведення доріг до вищої технічної категорії згідно [8];
- Капітальний ремонт автомобільних доріг, що передбачає комплексне відновлення елементів дороги без підвищення технічної категорії дороги згідно з розділом 5 [9];
- Поточний ремонт автомобільних доріг, що передбачає відновлення необхідних транспортно-експлуатаційних показників проїзної частини, виправлення незначних пошкоджень окремих елементів дороги без підвищення технічної категорії дороги згідно з розділом 6 [9];
- Експлуатаційне утримання автомобільних доріг згідно [10];
- Розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій та підприємств, що належать до сфери управління Державного агентства автомобільних доріг (Укравтодору);
- Проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи у сфері дорожнього господарства;
- Утримання галузевих закладів охорони здоров'я для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС;

- Послуги, пов'язані з наданням автомобільних доріг загального користування у концесію, презентацією інвестиційних проектів під час проведення міжнародних заходів, підготовкою договорів щодо виконання робіт за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування цих робіт, нагляд за їх виконанням.

Методика [7] застосовується:

- При підготовці бюджетного запиту або проектів бюджету на відповідний рік;
- Під час розробки короткострокових і довгострокових державних цільових програм;
- При підготовці планів фінансування нового будівництва, реконструкції, капітального, та поточного ремонтів, а також експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

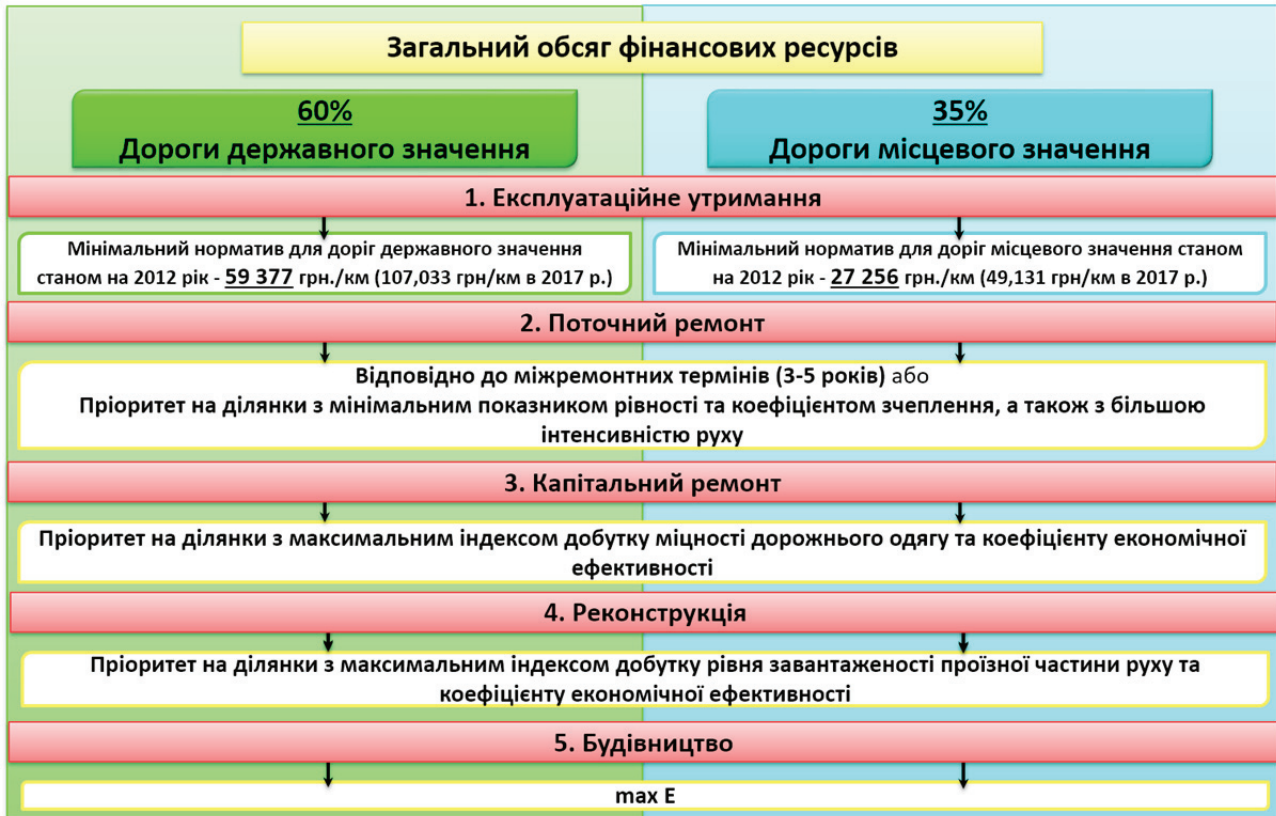


Рисунок 2 – Схема розподілу фінансових ресурсів
Figure 2 – Scheme of distribution financing

Головним принципом (рисунок 2) розподілу загального обсягу фінансових ресурсів на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, згідно [7], полягає у розподілі відповідно до транспортної роботи та умов експлуатації автомобільних доріг загального користування. Зокрема, транспортна робота розглядається з технічної точки зору, а саме – визначення середньорічної інтенсивності та складу потоку транспортних засобів, їх повної ваги, навантаження на одну вісь тощо. Додатком 13 [7] регламентуються умови, при яких доцільно виконувати капітальний або поточний ремонт автомобільної дороги. Так, до основних вимог щодо експлуатаційного стану автомобільної дороги відносяться стан поперечного профілю та інженерних пристосувань, наявність просядок, колійності, вибоїн, руйнувань тощо. Не приймається до уваги безпечність проїзду транспортних засобів, зокрема не враховано, що має бути забезпечена видимість на перехрестях та передбачено безпечний наземний перехід (через Z-подібні наземні переходи) згідно [8], наявне бар'єрне огороження з демпферними системами згідно [11] тощо.

Безпечні умови для проїзду автомобільною дорогою мають бути обов'язково включені до переліку умов задовільного експлуатаційного стану автомобільної дороги, оскільки втрати, які несуть за собою дорожньо-транспортні пригоди, набагато вищі за виконання ремонтних робіт. На час складання і затвердження [7] не був відпрацьований механізм визначення втрат від дорожньо-транспортних пригод, а тому було неможливо включити цю модель розрахунку під час ранжування першочерговості об'єктів дорожнього будівництва.

Окрім коштів, передбачених [5], замовники дорожніх робіт або послуг мають змогу розробляти державні інвестиційні проекти, які, проходячи ретельний відбір, можуть отримати фінансування з Загального фонду Державного бюджету України. При підготовці державного інвестиційного проекту замовник подає його на державну експертизу, яка здійснює оцінку такого проекту. Оцінка здійснюється з урахуванням Методичних вказівок [12], які, зокрема, призначені для комплексної оцінки ефективності інвестиційних проектів у дорожньому господарстві з їх подальшим ранжуванням й визначенням черговості реалізації. Серед показників, які оцінюються, окремо необхідно зупинитись на визначенні економії від зниження збитків від дорожньо-транспортних пригод, тобто економії від підвищення безпеки руху.

Така економія розраховується для кожної групи транспортних засобів окремо за формулою, що містить лінійну залежність від різниці середнього розміру збитку від дорожньо-транспортних пригод, а також імовірності настання їх на дорозі у поточному та відремонтованому стані відповідно. В діючій Методиці [12] не передбачено розрахунок середнього розміру збитку. Ця проблема буде вирішуватись у подальших дослідженнях.

Методика [7] потребує змін в частині врахування методології розрахунку індексу безпечності, який буде використовуватись під час ранжування об'єктів виконання дорожньо-будівельних робіт з метою визначення першочергових об'єктів. Необхідність впровадження індексу безпечності також підтверджується тим, що програмне забезпечення, за допомогою якого можливо оцінити втрати від дорожньо-транспортних пригод за Методикою [3], не оновлюється, а тому достовірність автоматичного розрахунку знижується щороку і вже не може слугувати інструментом для включення до розрахунків. Передбачається, що цей індекс буде розраховуватись з використанням витратного підходу до оцінки втрат від дорожньо-транспортних пригод. Розрахунок індексу безпечності буде передбачати більш спрощену (у порівнянні з Методикою [3]) методологію визначення втрат від дорожньо-транспортних пригод – для використання на ранніх стадіях інвестиційного процесу (наприклад, при розробці техніко-економічного обґрунтування або державних інвестиційних проектів). Потребує окремого дослідження методика розрахунку індексу безпечності, яка давала би результат з похибкою $\pm 5\%$ у порівнянні з результатом, розрахованим за Методикою [3].

Висновки.

Автором розглянута діюча нормативна база, що стосується теоретичних аспектів визначення показника соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, виділено головні недоліки, що стосуються визначення втрат народного господарства від дорожньо-транспортних пригод, проведено розрахунок втрат від дорожньо-транспортних пригод, які сталися у 2017 році і доведено важливість їх врахування в інвестиційному процесі та зазначено необхідність врахування індексу безпечності доріг. Також відмічається необхідність в подальшому дослідженні методичних змін у визначенні втрат на більш ранніх стадіях інвестиційного процесу з фінансування підприємств дорожнього господарства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Безуглий А.О. Оцінка соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод / Управління проектами, системний аналіз і логістика - К.: НТУ-2013 - Вип. 12, с. 231-238.
2. Долженкова О.В., Уварова К.В. Прогнозування соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод / Наукове електронне (онлайн) видання Молодіжний науковий вісник ДНУ ім. О. Гончара. Серія: Економічні науки, Вип. 4, (14)/2016, с. 89-98.
3. М 218-03450778-695:2011 «Методика визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод», затверджена заступником Голови Державної служби автомобільних доріг України 01.01.2011.
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435 «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року».
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки».
6. Вдосконалення системи експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування в Україні / Безуглий А.О., Ілляш С.І., Зеленовський В.А., Печончик Т.І., Стасюк Б.О. // Зб. «Дороги і мости», вип. 17. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2017, С. 14-26
7. Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України,

Міністерством фінансів України від 21.09.2012 № 573/1019 та зареєстрована в Міністерстві юстиції України 16.10.2012 за №1734/22046.

8. ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво», затверджений наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 21.09.2015 №234.

9. ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт», затверджений наказом Державної служби автомобільних доріг України від 23.08.11 №301.

10. СОУ 42.1-37641918-105:2013 «Класифікація робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування», затверджений наказом Державного агентства автомобільних доріг України від 20.05.13 №162.

11. ДСТУ 8751:2017 «Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги», затверджений наказом ДП «УкрНДНЦ» від 20.12.2017 №434.

12. М 218-02071168-665:2009 «Методичні вказівки з оцінки ефективності інвестиційних проектів у дорожньому господарстві», затверджені Державною службою автомобільних доріг України 01.01.2009.

REFERENCES

1. Bezuglyi A.O. (2013). Otsinka socialno-economichnykh vtrat vid dorozhnyo-transportnykh prygod [Assessment of the socio-economic costs of road accidents] / Management of project, systems analysis and logistics. Kyiv. National Transport University - Vol. 12, p. 231-238 [in Ukrainian].

2. Doljenkova O.V., Uvarova K.V. (2016). Prognozuvannya socialno-economichnykh vtrat vid dorozhnyo-transportnykh prygod [Prognostication of the socio-economic costs of road accidents] / Scientific electronic (online) publication Youth Science Bulletin DNU named after O. Gonchar. Vol: Economic Science, Iss. 4, (14)/2016, p. 89-98 [in Ukrainian].

3. М 218-03450778-695:2011 “Methodology estimation socio-economic costs of road accidents”, signed deputy of Head State Road Service of Ukraine 01.01.2011.

4. Resolution from the Cabinet of Ministers of Ukraine from 04/25/18 № 435 “About approval of the State Program for the Increasing Level of Road Safety in Ukraine until 2020”.

5. Resolution from the Cabinet of Ministers of Ukraine from 03/21/18 № 382 “About approval of the State Target Economic Program for the Development Public Roads State Importance for 2018-2022”.

6. Bezugliy A.O., Ilyasch S.I., Zelenovskii V.A., Pechonchuk T.I., Stasiuk B.O. (2017). Vdoskonalennya systemy ekspluatatsiyynogo utrymannya merezhi avtomobilnykh dorig доріг загального користування в Україні [Improvement of the system of maintenance of the network of highways of general use in Ukraine] / Collection of articles “Roads and bridges”, issue 17. – K.: “DerzhdorNDI” SE, 2017, P. 14-26 [in Ukrainian].

7. Methodology of Estimation Amount Financing to Construction, re-Construction, Repair and Maintenance of Highways, approved by the order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, Ministry of Finance Ukraine dated 09/21/2012 №573/1019 and registered by the Ministry of Justice of Ukraine on October 16, 2012 under №1734/22046.

8. SCN C.2.3-4:2015 “Highways. Part I. Design. Part II. Building”, approved by the order of the Ministry of Regional Development, Construction and House-Communal Services of Ukraine dated 09/21/2015 №234.

9. BCN D.1-218-182:2011 “Repair of Public Roads. Types of Repairs and a List of Works”, approved by the order of the State Road Service of Ukraine dated 08/23/2011 №301.

10. SOU 42.1-37641918-105:2013 “Classification of Works on the Maintenance of Public Roads”, approved by the order of the State Road Agency of Ukraine dated 05/20/2013 №162.

11. DSTU 8751:2017 “Road Safety. Protections for Road and Guiding Devices. Terms of Use. General Technical Requirements”, approved by the order of the SE “UkrNDNC” dated 12/20/2017 №434.

12. М 218-02071168-665:2009 “Methodology for Assessing the Efficiency of Investment Projects in the Road Economy”, signed State Road Service of Ukraine 01/01/2009.

РЕФЕРАТ

Безуглий А.О. Теоретичні аспекти визначення показника соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод / А.О. Безуглий, В.В. Концева, Б.О. Стасюк // Вісник Національного

транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті запропоновано впровадження нового індексу безпечності при здійсненні ранжування першочерговості фінансування об'єктів дорожньо-будівельних робіт.

Об'єкт дослідження – діюча нормативно-правова база України.

Мета роботи – дослідження теоретичних аспектів формування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод» та використання даного показника під час забезпечення фінансування дорожніх підприємств.

Метод дослідження – аналіз об'єкту дослідження з наступним синтезом пропозицій.

У статті розглянуто діючу нормативну базу, що стосується інвестиційного процесу у дорожній галузі, виділено головні недоліки, що стосуються визначення втрат народного господарства від дорожньо-транспортних пригод та приділено увагу доцільності врахування індексу безпечності доріг. Також, проведено розрахунок втрат від дорожньо-транспортних пригод, які сталися у 2017 році і доведено важливість їх врахування в інвестиційному процесі. Крім цього, відмічається необхідність в більш детальних дослідженнях щодо визначення втрат на більш ранніх стадіях інвестиційного процесу за іншою методологією та необхідність внесення змін до діючих нормативно-методичних документів.

Результати статті можуть бути використані при оновленні діючої нормативно-правової бази України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСУВАННЯ, РОЗПОДІЛ, ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ, СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ВТРАТИ, ІНДЕКС

ABSTRACT

Bezuglyi A.O., Kontseva V.V., Stasiuk B.O. The Theoretical Aspects of Determination Index of Socio-economic Losses from Road Accidents. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44)

The paper propose implementation the new index of safety, when we needed sorting objects of construction road.

Object of the study – the current regulatory framework of Ukraine.

Purpose of the study – to research theoretical aspects of determination index of socio-economic losses from road accidents and using this index when needed to sort objects of construction road by road enterprises.

Method of the study – analyze object of the study with the synthesis propositions.

In the paper reviewed the current regulatory framework of Ukraine, what concern investment in road sector of Ukraine, highlighted the main drawbacks for estimation losses of the national economy from road accidents, and expedience of implementation index of safety on roads. Although, calculation losses from road accidents, what happened only in 2017. After that was proved importance of implementation index of safety on roads in investment in road sector. Beside this, needed more detailed research for correction in mechanism calculation losses from road accidents on the first leg of invest process and necessity of improving changes to current regulatory framework of Ukraine.

The result of article may be use at actualizing regulatory framework of Ukraine.

KEYWORDS: FINANCING, DISTRIBUTION, ROAD ACCIDENTS, SOCIO-ECONOMIC LOSSES, INDEX

РЕФЕРАТ

Безуглий А.А. Теоретические аспекты определения показателя социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий / А.А. Безуглий, В.В. Концевая, Б.А. Стасюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье предложено внедрение нового индекса безопасности при осуществлении ранжирования первоочередности финансирования объектов дорожно-строительных работ.

Объект исследования – действующая нормативно-правовая база Украины.

Цель работы – исследование теоретических аспектов формирования показателя «социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий» и использование данного показателя во время обеспечения финансирования дорожных предприятий.

Метод исследования – анализ объекта исследования с последующим синтезом предложений.

В статье рассмотрено действующую нормативную базу, которая касается инвестиционного процесса в дорожной отрасли, выделены главные недостатки, которые касаются определения ущерба

для народного хозяйства от дорожно-транспортных происшествий и уделено внимание целесообразности внедрения индекса безопасности дорог. Также, проведено расчет ущерба от дорожно-транспортных происшествий, которые произошли в 2017 году і приведено важность их учета в инвестиционном процессе. Кроме этого, отмечается необходимость в более детальных исследованиях по определению ущерба на более ранних стадиях инвестиционного процесса по другой методологии и необходимости внесения изменения в действующие нормативно-методические документы.

Результаты статьи могут быть использованы при обновлении действующей нормативно-правовой базы Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСИРОВАНИЯ, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ, ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ, СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УЩЕРБ, ИНДЕКС

АВТОРИ:

Безуглий Артем Олександрович, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри Фінанси, облік і аудит, dorteh3@ukr.net, тел. +380984358428, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Концева Валентина Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, професор кафедри Фінанси, облік і аудит, valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Стасюк Богдан Олександрович, Національний транспортний університет, аспірант за спеціальністю 051 «Економіка» кафедри Фінанси, облік і аудит, h0992919868@gmail.com, тел. +380992919868, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

AUTHOR:

Bezugliy A.O., Ph.D in Economics, National Transport University, docent of the cathedra Finance, Account & Audit, dorteh3@ukr.net, тел. +380984358428, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovicha-Pavlenka str. 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Kontseva V.V., Ph.D in Economics, National Transport University, professor of the cathedra Finance, Account & Audit, valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovicha-Pavlenka str. 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Stasiuk B.O, National Transport University, Ph.D student on specialty 051 “Economics” of the cathedra Finance, Account & Audit, h0992919868@gmail.com, тел. +380992919868, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovicha-Pavlenka str. 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

АВТОРЫ:

Безуглый Артем Александрович, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры Финансы, учет и аудит, dorteh3@ukr.net, тел. +380984358428, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Концевая Валентина Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, профессор кафедры Финансы, учет и аудит, valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Стасюк Богдан Александрович, Национальный транспортный университет, аспирант по специальности 051 «Экономика» кафедры Финансы, учет и аудит, h0992919868@gmail.com, тел. +380992919868, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Шемаєва Л.Г., доктор економічних наук, проф., завідувач відділу фінансової безпеки Національного інституту стратегічних досліджень, Київ, Україна

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінанси, облік і аудит Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWER:

Shemaieva L.G., Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of Department of Financial Safety of National Institute of International Security Problems, Kyiv, Ukraine

Baziliuk A.V., Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the cathedra Finance, Account & Audit of the National Transport University, Kyiv, Ukraine