

ЖИЗНЬ – БЕСЦЕННА?

– Как вы сказали? Выразить стоимость жизни советского человека в рублях (а тем паче в долларах, по аналогии с зарубежной практикой) – это же аморально! Человеческая жизнь бесценна! – вот такое жесткое идеологическое неприятие встретили в свое время все попытки советских инженеров определить стоимость человеческой жизни, равно как и ввести эту категорию в отечественную проектную практику.

Однако сейчас даже мало-мальски образованному человеку абсолютно очевидно, что отсутствие подобных оценок приводит к еще большим социальным и нравственным проблемам. Представление о бесценности человеческой жизни часто оборачивается ее ничтожной стоимостью: родственники погибших не получают почти ничего.

Почему-то не признается вульгарной и аморальной архаическая практика мировых соглашений с пострадавшими или семьями погибших, позволяющая виновнику избежать уголовного наказания даже в случае дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) со смертельным исходом. При всем этом проекты, которые могли бы реально снизить уровень смертности в ДТП, считаются слишком дорогостоящими. Государство и общество предпочитают тратить деньги на другие важные цели. Но что, в конечном счете, может быть важнее человеческой жизни? Как оценить, сколько она стоит? Как определить, сколько не жалко потратить, чтобы сократить смертность в дорожно-транспортных происшествиях?

Эти и другие подобные вопросы, конечно, касаются не только России. Впервые стоимостные оценки человеческой жизни были разработаны в Великобритании и США в 1950-е годы. В рамках методики оценки издержек от ДТП, разработанной Национальной администрацией безопасности дорожного движения (NHTSA) и Лабораторией транспортных исследований (TRL), стоимость жизни приравнивалась к стоимости продукции и услуг, недополученных из-за гибели или потери трудоспособности граждан в результате ДТП. Иными словами, стоимость жизни соответствовала величине «человеческого капитала», равного, в свою очередь, добавленной стоимо-

сти, которую человек производит за всю свою жизнь.

Учитывая, что россияне в среднем производят примерно €1550 на душу населения в год (данные 2011 года), а средняя продолжительность трудовой деятельности – 35–40 лет, можно сделать вывод: стоимость жизни среднего россиянина составляет около 60 000 €. Из этой теории и расчета следует, что жизнь одного заурядого миллиардера может стоить столько же, сколько жизнь всех жителей небольшого города.

Однако такая оценка оказалась, во-первых, поверхностной с точки зрения экономической науки, так как не могла выявить полных издержек общества от гибели человека в ДТП (прямых и косвенных), что снижало экономический эффект инвестиций, направляемых на реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Во-вторых, такой подход несколько оскорбителен с социальной точки зрения: ведь человек является личностью, а его профессиональная деятельность – лишь небольшая составляющая жизни, поэтому и стоимость жизни должна быть намного выше пресловутого «человеческого капитала».

Вот поэтому методики оценки стоимости человеческой жизни в различных странах получили дальнейшее развитие и совершенствование. В последние 20–30 лет экономисты разных стран провели десятки исследований, пытаясь оценить так называемую «стоимость среднестатистической жизни» (value of a statistical life, VSL).

Различия оценок издержек от ДТП в разных странах объясняются применением разных методов расчетов в зависимости от:

1. ценности человеческой жизни и здоровья в рейтинге политических приоритетов;
2. осознания масштаба проблемы дорожной аварийности (в результате информированности СМИ и исследований);
3. полноты, достоверности и доступности статистики по дорожной аварийности.

Тем не менее, в основе всех методик лежит анализ реальных решений, при принятии которых люди взвешивают стоимость своей жизни. С экономической точки зрения это означает следующее: ценность сохраненной жизни позволяет определить в стоимостном выражении, сколько денег люди были бы готовы заплатить за уменьшение риска потери жизни или получения травмы в ДТП. При этом величину стоимости ущерба от гибели в ДТП соотносят с реальным экономическим показателем страны, с теми благами, от которых придется отказаться в связи с потерей члена общества.

Таким образом, сегодня основные слагаемые затрат, определяющие стоимость человеческой жизни и здоровья, в разных странах включают:

- производственные потери – стоимость недополученной продукции в течение активного периода жизни члена общества, которая могла бы быть произведена, но этого не случилось из-за смерти, полной потери трудоспособности или временной нетрудоспособности в течение периода лечения и реабилитации после ранения;
- лечение и социальное обеспечение пострадавших в ДТП – затраты на реабилитацию, состоящие из стоимости стационарного и амбулаторного лечения, а также транспортировки раненых и социальных пособий по инвалидности;
- реабилитацию пострадавших – включая санаторную реабилитацию и переоборудование жилья вследствие приобретения инвалидности;
- обеспечение благополучия и душевного равновесия пострадавших и членов их семей – издержки, связанные с болью и страданиями жертв ДТП и их близких, а также потерей благополучия и душевного равновесия в более широ-

ком смысле (стресс, психологические травмы, депрессии, страх, связанные с резким изменением привычного образа жизни).

Если национальная политика нацелена на повышение стоимости жизни людей и повышение безопасности дорожного движения в целом, то в расчет начинается более полный перечень статей издержек. В этом плане весьма интересна работа американских ученых Кипа Вискузи и Джозефа Альди, которые еще в 2003 году провели анализ стоимости среднестатистической жизни американцев. Результаты расчетов показали, что эластичность стоимости жизни по доходу составляет 5. Это значит, что цена жизни тех, кто зарабатывает на 1% больше, выше только на 0,5%, а при увеличении дохода в четыре раза стоимость жизни лишь удваивается. В результате стоимость жизни современного «среднестатистического американца» составляет приблизительно €4,36 млн.

Оценки стоимости среднестатистической жизни, принятые в страховой практике стран Центральной и Восточной Европы, привели к постепенному сближению подходов в определении экономической ценности сохраненной жизни. Так, в среднем по Европе стоимость жизни составляет около €1 млн.

Следуя логике вычислений вышеупомянутых американских ученых, стоимость жизни россиянина должна быть примерно в 2,23 раза ниже аналогичного показателя для американца (2,23 – квадратный корень из соотношения ВВП на душу населения в России и США в 2011 году), то есть должна составлять в среднем €2 млн. Или быть хотя бы сопоставимой с европейской стоимостью жизни в €1 млн. Однако этого не происходит.

Российским страховым законодательством предусмотрен «размер страховой выплаты за причинение вреда жизни потерпевшего» в размере 135 тыс. рублей, а также «не более 25 тыс. рублей на возмещение расходов на погребение – лицам, понесшим эти расходы», то есть в общей сложности не более 160 тыс. рублей.

Следствием весьма низкой величины стоимости жизни российского гражда-

нина является существенное занижение средств бюджета, направляемых на реализацию мер по снижению аварийности. Результат печален: ежегодно на российских дорогах гибнет до 35 тыс. человек, а порядка 200 тыс. получают увечья. По своему масштабу потери превышают показатели убитых и раненых в локальном вооруженном конфликте средней интенсивности.

В то же время для снижения смертности в ДТП нужны не такие уж большие расходы. Расчеты зарубежных специалистов доказывают, что чем полнее оценивается стоимость человеческой жизни (в значительной степени определяемая политически, а не монетарно), тем значимее выгоды сообщества от мероприятий по предупреждению ДТП, и значит, тем более значимую экономическую окупаемость эти мероприятия. Шведские специалисты подсчитали, что при средней стоимости спасенной жизни, равной €1 млн, сохранение жизни 45 тыс. человек в течение шести лет эквивалентно €22,5 млрд. А общий демографический эффект, согласно расчетам, обеспечит прирост населения через 10 лет до сотен тысяч человек.

Но главное, впрочем, не то, что нашу жизнь крайне низко ценит государство, а то, что свою жизнь часто не ценим мы сами. Об этом свидетельствуют регулярные социологические обследования, проводящиеся Центром стратегических исследований компании «Росгосстрах» начиная с 2007 года. Цель исследования – оценка справедливой, по мнению респондентов, денежной компенсации

в связи с гибелью человека в ДТП, а также медианного (по выборке респондентов) значения стоимости человеческой жизни (см. диаграмму).

Оценка для первой из названных величин колебалась в диапазоне 3,4–4,3 млн рублей (таков максимальный размер желаемой компенсации в случае гибели человека за все время исследований, в то время, как сейчас в США условная оценка стоимость жизни человека доходит до \$3 млн). Во втором случае оценка компенсации оказалась в диапазоне 1,0–1,3 млн рублей (сумма, которую большинство наших соотечественников в руках никогда не держали, считают ее огромной и вполне удовлетворяющей).

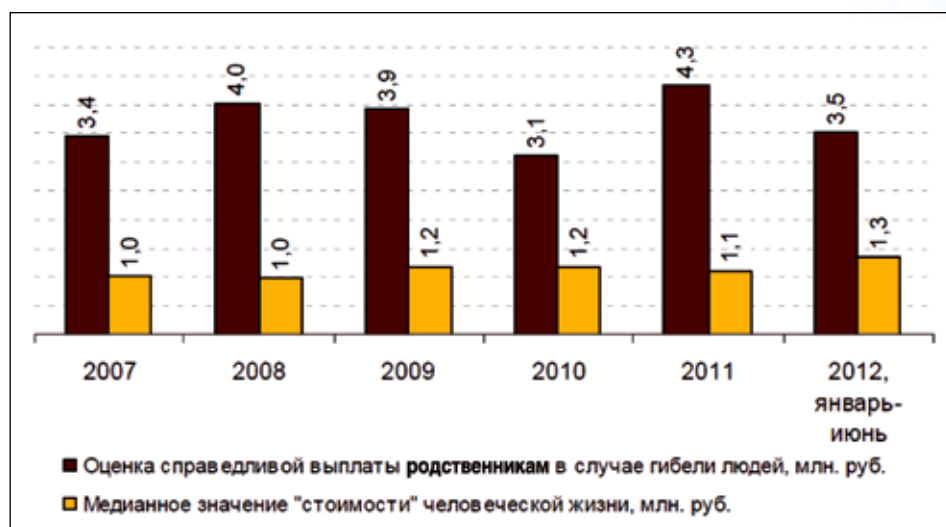
Таким образом, если в развитых странах цены жизни, здоровья, времени участников дорожного движения признаются высокими и постоянно растут, а на практике они заведомо превышают индивидуальные поведенческие оценки значительной части участников дорожного движения, то в России картина меняется в противоположную сторону. При этом в политическом обороте стоимость жизни по-прежнему признается бесценной, а поведенческая оценка жизни (как собственной, так и чужой) для многих категорий участников дорожного движения, увы, близка к нулю.

Е.М. Решетова,

канд. экон. наук,

старший научный сотрудник

Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ



Оценка денежной компенсации в связи с гибелью человека в ДТП

Источник: Центр стратегических исследований «Росгосстрах», 2012 год