КАБИНЕТ МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 21 ноября 2011 г. N 951

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ

БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН"

НА 2012 ГОД

Кабинет Министров Республики Татарстан ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Республиканскую целевую программу "Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан" на 2012 год.

2. Контроль за исполнением настоящего Постановления возложить на Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и управление строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйств Аппарата Кабинета Министров Республики Татарстан.

Премьер-министр

Республики Татарстан

И.Ш.ХАЛИКОВ

Утверждена

Постановлением

Кабинета Министров

Республики Татарстан

от 21 ноября 2011 г. N 951

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА

"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН" НА 2012 ГОД

ПАСПОРТ

РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН" НА 2012 ГОД

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Республиканская целевая программа "Повышениебезопасности дорожного движения в РеспубликеТатарстан на 2012 год" (далее - Программа)  |
| Дата принятия решенияо разработке Программы(дата ее утверждения,наименование и номерсоответствующего нормативного акта)  | Указ Президента Российской Федерации от22.09.2006 N 1042 "О первоочередных мерах пообеспечению безопасности дорожного движения",распоряжение Правительства Российской Федерацииот 17.10.2005 N 1707-р, Указ ПрезидентаРеспублики Татарстан от 14.11.2007 N УП-610 "Одополнительных мерах по обеспечению безопасностидорожного движения в Республике Татарстан",Постановление Кабинета Министров РеспубликиТатарстан от 14.01.2011 N 7 "О ходе реализацииУказа Президента Республики Татарстан от14.11.2007 N УП-610 "О дополнительных мерах пообеспечению безопасности дорожного движения вРеспублике Татарстан"  |
| Государственный заказчик - координаторПрограммы  | Министерство внутренних дел по РеспубликеТатарстан  |
| Государственные заказчики Программы  | Министерство внутренних дел по РеспубликеТатарстан, Министерство по делам гражданскойобороны и чрезвычайным ситуациям РеспубликиТатарстан, Министерство транспорта и дорожногохозяйства Республики Татарстан, Министерствоздравоохранения Республики Татарстан,Министерство по делам молодежи, спорту и туризмуРеспублики Татарстан, Министерство образования инауки Республики Татарстан  |
| Основные разработчики Программы  | Министерство внутренних дел по РеспубликеТатарстан, Министерство по делам гражданскойобороны и чрезвычайным ситуациям РеспубликиТатарстан, Министерство транспорта и дорожногохозяйства Республики Татарстан, Министерствоздравоохранения Республики Татарстан,Министерство по делам молодежи, спорту и туризмуРеспублики Татарстан, Министерство образования инауки Республики Татарстан, УГИБДД МВД по РТ <1>,ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  |
| Цель и задачи Программы  | Цель Программы: сокращение количества лиц,погибших в результате ДТП. Задачи Программы: предупреждение опасного поведения участниковдорожного движения; развитие системы подготовки водителейтранспортных средств и их допуска к участию вдорожном движении; сокращение детского дорожно-транспортноготравматизма; совершенствование организации движения транспортаи пешеходов в городах; сокращение времени прибытия соответствующих службна место ДТП, повышение эффективности ихдеятельности по оказанию помощи лицам,пострадавшим в ДТП; повышение уровня безопасности транспортныхсредств; существенное повышение эффективностифункционирования системы государственногоуправления в области обеспечения безопасностидорожного движения на республиканском уровнеуправления; совершенствование правовых основ деятельностиорганов исполнительной власти РеспубликиТатарстан и органов местного самоуправления вобласти обеспечения безопасности дорожногодвижения, исключение пробелов и противоречий врегламентации общественных отношений в указаннойсфере  |
| Важнейший целевой показатель и индикаторы  | Важнейший показатель Программы: сокращение количества лиц, погибших в результатеДТП. Важнейшие индикаторы Программы: снижение транспортного риска (количество лиц,погибших в результате ДТП, на 10 тысячтранспортных средств); снижение социального риска (количество лиц,погибших в результате ДТП, на 100 тысячнаселения); снижение тяжести последствий (количество лиц,погибших в результате ДТП, на 100 пострадавших); сокращение количества мест концентрации ДТП; сокращение количества ДТП по вине водителей, стажуправления транспортным средством которых непревышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств;сокращение количества детей, погибших врезультате ДТП; сокращение количества ДТП с пострадавшими на 10тысяч транспортных средств  |
| Сроки реализацииПрограммы  | 2012 год  |
| Объемы и источникифинансирования Программы  | Общий объем финансирования Программы составляет1249,932 млн рублей (из них на капитальныевложения - 469,0778 млн рублей, на прочие нужды -780,8542 млн рублей). Источник финансирования -прочие неналоговые доходы, направляемые наобеспечение безопасности дорожного движения  |
| Ожидаемые конечныерезультаты реализацииПрограммы и показателисоциально- экономической эффективности  | Сокращение к 2012 году количества лиц, погибающихв результате ДТП, в 1,5 раза, или на 294 человека(882 - 294 - 599), по сравнению с 2004 годом. Достижение положительных значений важнейшихиндикаторов Программы по сравнению с 2004 годом:снижение транспортного и социального риска,тяжести последствий ДТП; сокращение количества мест концентрации ДТП; сокращение количества ДТП по вине водителей, стажуправления транспортным средством которых непревышает 3 лет, на 10 тысяч транспортныхсредств; сокращение количества детей, погибших врезультате ДТП; сокращение количества ДТП с пострадавшими на 10тысяч транспортных средств. Социально-экономический эффект от реализацииПрограммы составит 3842,0 млн рублей, бюджетныйэффект - 928,0 млн рублей  |

--------------------------------

<1> Перечень использованных сокращений

I. ОБОСНОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

В настоящее время во всем мире ДТП - основная причина смертности и инвалидности людей в возрасте от 3 до 35 лет. ДТП влекут за собой ежегодные потери в размере от 1 до 3 процентов внутреннего валового продукта, а в развивающихся странах издержки от них еще выше. Для мировой экономики уже сейчас ущерб от ДТП составляет около 800 млрд долларов США в год. При этом в экономически развитых странах положение дел в области безопасности дорожного движения последние 30 лет стабилизируется или даже улучшается, в развивающихся государствах ситуация быстро ухудшается за счет резкого роста автомобильного парка и недостаточного финансирования деятельности, направленной на профилактику аварийности.

Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Происшествия на дорогах являются одной из серьезнейших социально-экономических проблем и в Республике Татарстан (см. рис. 1).

Рис. 1. Количество ДТП, погибших и раненых

в Республике Татарстан

Рисунок не приводится.

Дорожно-транспортная аварийность наносит огромный ущерб экономике Татарстана. Только в 2010 году убытки от ДТП составили 25 млрд рублей. Данная цифра рассчитана на основе общемировой практики, в которой принято учитывать смету расходов, включающую в себя:

расходы на амбулаторное и стационарное лечение, транспортировку пострадавших, реабилитацию, специальное лечение детей, санаторную реабилитацию и другое;

недополученную продукцию, включая постоянные расходы в связи с гибелью людей или их постоянной нетрудоспособностью, а также временные расходы;

повреждение имущества, ремонт и замену автомобилей, повреждение придорожных коммуникаций и прочее;

административные расходы, а также расходы на расследование причин ДТП, организацию выплаты страховки и судебные издержки;

прочие расходы, включая потерю времени в связи с происшествием (когда, например, задерживается дорожное движение).

Однако принятые заказчиком - координатором Программы - Министерством внутренних дел по Республике Татарстан, а также другими государственными заказчиками меры по разработке и выполнению принятых и утвержденных Кабинетом Министров Республики Татарстан в 2006 - 2010 годах республиканских целевых программ по повышению безопасности дорожного движения позволили добиться определенных положительных результатов по снижению уровня аварийности.

Целью настоящей Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, в полтора раза по сравнению с базовым (2004) годом. Следует отметить наличие в республике стабильной динамики данного показателя.

По итогам работы в 2010 году важнейший показатель и семь индикаторов эффективности программных мероприятий в республике имеют положительное значение. Это снижение транспортного и социального рисков, тяжести последствий ДТП; сокращение количества ДТП по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств; сокращение количества детей, погибших в результате ДТП; сокращение количества ДТП с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств; сокращение количества мест концентрации ДТП.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в Республике Татарстан, следует отнести:

массовое пренебрежение участников дорожного движения требованиями безопасности дорожного движения, недостаточное понимание и поддержку мероприятий со стороны общества, недостаточный уровень подготовки водителей, приводящий к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительную дисциплину, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;

недостатки технического обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения, в первую очередь несоответствие технического уровня дорожного хозяйства, транспортных средств, средств организации дорожного движения современным требованиям, отставание в системах связи, приводящее к позднему обнаружению ДТП и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим.

В целом динамика изменений важнейшего показателя и важнейших индикаторов Программы по сравнению с базовым (2004) годом приведена в таблице 1.

Показатели аварийности в Республике Татарстан

за 2004 - 2010 годы

Таблица 1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель и индикаторы  | 2004 год  | 2005 год  | 2006 год  | 2007 год  | 2008 год  | 2009 год  | 2010 год  |
| Количество лиц, погибших врезультате ДТП, человек  | 882  | 815  | 754  | 769  | 713  | 694  | 668  |
| Транспортный риск (количество лиц,погибших в результате ДТП, на 10тысяч транспортных средств)  | 12,4  | 11,7  | 10,0  | 9,3  | 7,9  | 7,6  | 7,3  |
| Социальный риск (количество лиц,погибших в ДТП, на 100 тысячнаселения)  | 23,4  | 21,7  | 20,0  | 20,4  | 19,0  | 18,3  | 17,7  |
| Тяжесть последствий ДТП(количество лиц, погибших врезультате ДТП, на 100пострадавших)  | 10,0  | 9,0  | 7,7  | 9,1  | 8,6  | 9,0  | 8,9  |
| Количество ДТП по вине водителей,стаж управления транспортнымсредством которых не превышает 3лет, на 10 тысяч транспортныхсредств  | 17,2  | 13,0  | 9,7  | 7,1  | 7,8  | 7,9  | 8,5  |
| Количество детей, погибших врезультате ДТП  | 39  | 22  | 38  | 39  | 37  | 22  | 25  |
| Количество ДТП с пострадавшими на10 тысяч транспортных средств  | 91,7  | 95,7  | 94,1  | 72,1  | 66,2  | 61,2  | 58,5  |
| Сокращение количества местконцентрации ДТП  | 699  | 679  | 721  | 718  | 690  | 571  | 584  |

В 2010 году на территории республики зарегистрировано 5341 ДТП, в результате которого погибли 668 человек и 6804 получили ранения. По сравнению с 2009 годом количество ДТП уменьшилось на 4,1%, погибших - на 3,7% (-26 человек), раненых - на 2,3 процента.

Рост всех основных показателей аварийности зарегистрирован в Балтасинском, Высокогорском, Елабужском, Зеленодольском, Камско-Устьинском, Мамадышском, Менделеевском, Нурлатском, Сабинском и Тюлячинском муниципальных районах.

Количество ДТП возросло в 21 районе: в Дрожжановском муниципальном районе - на 54,5%, Тюлячинском - на 38,9, Бавлинском - на 31,1, Нурлатском - на 23,6, Высокогорском - на 22,6, Нижнекамском - на 20,6 процента.

Рост числа погибших зарегистрирован в 18 районах, особенно в Заинском муниципальном районе - в 4,3 раза, Сабинском - в 3,7 раза, Апастовском - в 3 раза, Рыбно-Слободском - в 2,3 раза, Алькеевском и Аксубаевском - в 2 раза, Зеленодольском - на 73,9%, Мамадышском - на 70%, Менделеевском - на 66,7%, Елабужском - на 52%, Камско-Устьинском, Балтасинском и Тетюшском - на 50 процентов.

Сокращение всех основных показателей аварийности отмечено в Черемшанском, Сармановском, Буинском, Кайбицком, Муслюмовском, Чистопольском, Кукморском, Бугульминском, Альметьевском, Азнакаевском муниципальных районах, в г. г. Казани и Набережные Челны.

Тяжесть последствий ДТП составила 8,9 погибшего на 100 пострадавших (за 12 месяцев 2009 года - 9,1). Наибольшая тяжесть последствий отмечается в Аксубаевском муниципальном районе - 34,3, Рыбно-Слободском - 32,7, Менделеевском - 27,3, Черемшанском - 25,0, Сабинском - 22,4, Камско-Устьинском - 22,2, Апастовском - 21,4, Мензелинском - 20,4.

Рост количества погибших по сравнению с прогнозным показателем допущен в 23 районах: Агрызском, Азнакаевском, Аксубаевском, Актанышском, Алексеевском, Арском, Атнинском, Бавлинском, Балтасинском, Верхнеуслонском, Заинском, Зеленодольском, Лениногорском, Мамадышском, Менделеевском, Мензелинском, Нурлатском, Рыбно-Слободском, Сабинском, Спасском, Тетюшском, Тюлячинском и Ютазинском муниципальных районах.

Более 68% происшествий зарегистрировано в городах и населенных пунктах. В 2010 году на территории городов и населенных пунктов произошло 3668 (-9,6%) ДТП, в которых погибли 223 (-15,5%) и ранены 4264 человека (-9,7 процента).

В г. Казани зарегистрированы 1777 (-12,7%) ДТП, повлекшие гибель 92 (-27,6%) и ранение 2033 (-14,4%) человек. Тяжесть последствий ДТП в г. Казани составила 4,3 погибших на 100 пострадавших (в 2009 г. - 5,1).

В 2010 году количество происшествий на федеральных дорогах увеличилось и составило 524 ДТП (+7,2%), в них погибли 158 (+2,5%) и ранены 788 (+7,6%) человек. На территориальных дорогах зарегистрировано 391 ДТП (+21,2%), в которых погибли 94 (+4,2%) и получили ранения 552 (+20,3%) человека. Среди происшествий на всех дорогах минимальное значение тяжести последствий имели ДТП на иных дорогах - 13,1, на территориальных дорогах - 14,5 погибшего на 100 пострадавших. Наиболее тяжкие последствия были у происшествий, совершенных на федеральных дорогах, где из каждых 100 пострадавших смертельные травмы получили 16,7 человека.

Определяющее влияние на уровень аварийности оказывают водители транспортных средств, на долю которых пришлось 83,8%, или 4478 ДТП (-2,1%), в них погибли 558 (-2,3%) и ранен 6021 (-0,5%) человек.

Более 90 процентов (4096 ДТП - 2,7%) от общего количества ДТП по вине водителей произошло из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспорта физических лиц, при этом погибли 528 (-3,3%) и ранены 5549 (-1,8%) человек.

По вине водителей транспорта юридических лиц совершено 409 ДТП (-0,5), в которых 36 человек погибли (-14,3%) и ранены 550 (+8,9%) человек.

Из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, находившихся за рулем в состоянии опьянения, зарегистрировано 348 (-8,2%) происшествий, при которых погибли 57 человек (-18,6%) и ранены 519 (-8,3%) человек. Доля таких происшествий уменьшилась с 8,3% за 12 месяцев 2009 г. до 7,8 процента. Допущен рост количества ДТП по вине водителей в нетрезвом состоянии в 15 районах республики. Наибольший рост количества таких ДТП наблюдается в Высокогорском муниципальном районе - в 5,3 раза, Муслюмовском - в 4 раза, Алексеевском - в 3,5 раза, Тюлячинском и Тетюшском - в 2,5 раза, Сабинском - в 2,3 раза, Азнакаевском - на 75%, Мензелинском - на 66,7 процента.

Около трети всех происшествий по вине водителей связаны с неправильным выбором ими скорости движения - 1492 ДТП (33%). Из-за нарушения правил обгона совершено 387 ДТП (9%), нарушения правил проезда перекрестков - 711 ДТП (16%), по вине водителей, находящихся в нетрезвом состоянии, зарегистрировано 348 ДТП (8%), из-за нарушения правил маневрирования - 108 ДТП (2%), по вине водителей, не имеющих права на управление транспортными средствами, - 219 ДТП (5 процентов).

13 процентов, или 669 (-8,8%), ДТП совершено из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами. В них погибли 113 (-5,8%) и получили ранения 573 (-9,9%) человека.

По сравнению с 2009 годом на 1,4% уменьшилось количество происшествий, при которых отмечены недостатки в содержании улично-дорожной сети. В 1140 таких ДТП погиб 131 (-8,4%) человек и получили ранения 1426 (+0,4%) человек. Удельный вес ДТП из-за неудовлетворительного содержания дорог составил 21,3 процента. Наиболее часто в местах совершения ДТП регистрировались низкие сцепные качества покрытия (70,%), отсутствие горизонтальной разметки и отсутствие ограждений (по 5,5%), недостаточное освещение (4,5%), сужение проезжей части (3,1 процента).

Увеличилось количество ДТП с участием автобусов. В 2010 году с участием автобусов совершено 395 ДТП, в которых 25 человек погибли и 569 получили ранения. По сравнению с АППГ количество таких происшествий увеличилось на 13,8%, число погибших уменьшилось на 28,6%, число раненых увеличилось на 21,6 процента.

На улицах городов и дорогах Татарстана в текущем году было совершено 571 ДТП с участием детей, в которых 25 детей погибли и 587 получили травмы различной степени тяжести. Количество ДТП с участием детей и подростков увеличилось по сравнению с прошлым годом на 13,1%, количество погибших - на 13,6%, число раненых - на 14 процентов. Рост количества ДТП с участием детей зарегистрирован в 23 районах республики. В Нурлатском муниципальном районе - в 6 раз, Менделеевском и Спасском - в 3 раза, Актанышском и Верхнеуслонском - в 2,5 раза, Кукморском - в 2 раза, Нижнекамском - на 85,7%, в Атнинском, Балтасинском, Новошешминском и Дрожжановском муниципальных районах зарегистрировано по 2 таких ДТП (за АППГ - 0 ДТП).

Основными факторами, влияющими на количество происшествий, являются время, место, тип транспортного средства и участники дорожного движения (водители транспортных средств, пешеходы). Имеет значение также то, в какое время суток произошло ДТП, плотность и структура транспортного потока, климатические условия, состояние дорожного покрытия и т.п.

Сведения о количестве ДТП, произошедших за пять лет в различные дни недели, приведены в таблице 2.

Сведения

о количестве ДТП, произошедших в различные дни недели

Таблица 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы  | Понедель- ник  | Вторник  | Среда  | Четверг  | Пятница  | Суббота  | Воскре- сенье  |
| 2004  | 825  | 889  | 905  | 857  | 1041  | 1040  | 942  |
| 2005  | 926  | 895  | 856  | 900  | 1023  | 1135  | 904  |
| 2006  | 995  | 916  | 946  | 960  | 1088  | 1186  | 994  |
| 2007  | 871  | 752  | 781  | 838  | 924  | 963  | 866  |
| 2008  | 819  | 830  | 764  | 814  | 918  | 965  | 848  |
| 2009  | 736  | 795  | 737  | 797  | 885  | 834  | 788  |
| 2010  | 723  | 720  | 729  | 768  | 815  | 874  | 712  |
| Итого  | 5895  | 5797  | 5718  | 5934  | 6694  | 6997  | 6054  |
| Среднее значение  | 842  | 828  | 817  | 848  | 956  | 1000  | 865  |

Результаты проранжированных среднеарифметических показателей количества ДТП за пять лет по дням недели и определенных коэффициентов динамики к наименьшему показателю количества ДТП приведены в таблице 3.

Таблица 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | среда  | вторник  | понедель-ник  | четверг | воскре- сенье  | пятница  | суббота  |
| Среднее значение  | 817  | 828  | 842  | 848  | 865  | 956  | 1000  |
| Коэффициент | 1,00  | 1,01  | 1,03  | 1,04  | 1,06  | 1,17  | 1,22  |

Таким образом, необходимость разработки и реализации настоящей Программы обусловлена следующими причинами:

социально-экономической остротой проблемы;

межотраслевым и межведомственным характером проблемы;

необходимостью привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти Республики Татарстан, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Государственная поддержка на федеральном уровне позволяет более эффективно решать проблемы безопасности дорожного движения в Республике Татарстан.

Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения ДТП, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий;

координацию деятельности республиканских органов исполнительной власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество ДТП с пострадавшими и количество погибших в результате ДТП.

Быстрый рост количества автомобильного транспорта за последние годы и массовое включение в дорожное движение новых водителей и перевозчиков привели к существенному изменению характеристик и усложнению условий дорожного движения: увеличилась плотность транспортных потоков, возросла интенсивность движения в небольших городах и на территориальных дорогах, что оказало влияние на рост аварийности. В таблице 4 приведены сведения о росте количества автотранспортных средств.

С 2006 по 2011 год общее количество транспортных средств в Республике Татарстан увеличилось на 25,8% и на начало 2011 года составляло 946660 единиц. При этом темп роста количества транспортных средств по годам составил: в 2006 г. - 8,5%, в 2007 г. - 10,4%, в 2008 г. - 8,2%, в 2009 г. - 1,3% и в 2010 году - 3,9 процента. Уровень автомобилизации на 01.01.2011 составил 250 единиц транспортных средств на 1000 человек.

Вместе с тем применение программно-целевого метода к решению проблемы повышения безопасности дорожного движения сопряжено с определенным риском. Так, в процессе реализации Программы возможно выявление отклонений в достижении промежуточных результатов из-за недостаточной скоординированности деятельности исполнителей Программы на начальных стадиях ее реализации.

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

создание эффективной системы управления на основе четкого распределения функций, полномочий и ответственности основных исполнителей Программы;

мониторинг хода выполнения мероприятий Программы, регулярный анализ и, при необходимости, ежемесячное или ежеквартальное ранжирование индикаторов и показателя, а также мероприятий Программы;

перераспределение объемов финансирования в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде.

С этой целью в Республике Татарстан целевая программа повышения безопасности дорожного движения разрабатывается на один год.

Ожидаемый показатель аварийности в условиях отсутствия программно-целевого метода приведен в приложении N 1 к настоящей Программе.

Сведения

о количестве транспортных средств в Республике Татарстан

в 2004 - 2010 годах

Таблица 4

|  |  |
| --- | --- |
| Годы  | Количество транспортных средств, единиц  |
| всего (авто-,мото-, прицепов)  | в том числе  |
| легковых  | грузовых  | автобусов  | мото- транспорта  |
| 2004  | 709017  | 502531  | 103817  | 18313  | 62115  |
| 2005  | 693637  | 536012  | 100989  | 16373  | 18049  |
| 2006  | 752697  | 596356  | 101407  | 16242  | 15055  |
| 2007  | 831297  | 671991  | 103249  | 17465  | 13564  |
| 2008  | 899404  | 737214  | 106275  | 17089  | 12570  |
| 2009  | 910865  | 752082  | 103704  | 16259  | 11569  |
| 2010  | 946660  | 780991  | 108789  | 16599  | 10762  |
| Прирост к 2009 г.  | 35795  | 28909  | 5085  | 340  | -807  |
| Прирост, %  | 3,9  | 3,8  | 4,9  | 2,1  | -7,0  |

II. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ

Целью Программы является сокращение в 2012 г. на 435 человек количества лиц, погибших в результате ДТП, по сравнению с инерционным сценарием (приложение N 10 к настоящей Программе) (1023 - 435 = 588).

Условием достижения цели Программы является решение следующих задач:

предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;

сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;

совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;

сокращение времени прибытия соответствующих служб на место ДТП, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП;

повышение уровня безопасности транспортных средств;

повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения БДД на республиканском и местном уровнях управления;

совершенствование правовых основ деятельности органов исполнительной власти Республики Татарстан и местного самоуправления в области обеспечения БДД, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Реализация Программы предполагает осуществление следующих первоочередных мероприятий:

создание системы правового информирования населения с целью формирования стереотипов законопослушного поведения;

проведение акций, направленных на формирование нетерпимого отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

вовлечение в профилактическую работу общественных организаций;

совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля осуществления гражданами самостоятельной подготовки для получения права на управление транспортными средствами категорий "А" и "В";

разработка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей;

создание республиканской информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение ПДД;

усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;

повышение профилактики ДДТТ, активное внедрение детских удерживающих устройств;

реализация пилотных проектов замены ДПС техническими автоматическими системами контроля по соблюдению участниками дорожного движения ПДД и применения вертолетов для ускорения прибытия на место ДТП;

техническое перевооружение ГИБДД;

значительное увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации ДТП;

предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках УДС, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением;

строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов;

расширение объема работ по строительству современных автодромов для подготовки водителей, решение вопросов выделения земельных участков для их строительства;

совершенствование механизма оперативного информирования о ДТП дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова указанных служб на место ДТП;

внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте ДТП;

разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте ДТП и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте ДТП, а также участников дорожного движения;

оснащение стационарных постов ДПС средствами оказания первичной медицинской помощи;

проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения ДТП, их влияния на социально-экономическое развитие республики, обоснование приоритетных направлений профилактики ДТП и снижение тяжести их последствий;

построение оптимальных моделей управления системой БДД на республиканском и местном уровнях;

проведение работ по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения БДД;

разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения БДД;

мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам БДД и реализации мероприятий Программы;

дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального, районного и общегородского значения;

проведение акций, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;

повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;

совершенствование работ по профилактике ДДТТ;

совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

совершенствование форм и методов международного взаимодействия в сфере обеспечения БДД;

продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам БДД и реализации мероприятий Программы.

Ожидаемая динамика достижения показателей Программы приведена в приложении N 2 к ней.

III. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды по направлениям.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении N 3 к настоящей Программе.

Деятельность в указанном направлении предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением ПДД, разработку мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической работы.

Будет продолжена работа по формированию общественного мнения о проблеме БДД с помощью целевых информационных кампаний, внедрению эффективных методов обучения населения, в том числе детей и подростков, правилам безопасного поведения на дорогах.

Требует активизации деятельность по созданию стандартов обучения ПДД различных категорий участников дорожного движения, обеспечению образовательных учреждений научно-методической, учебной и материально-технической базой.

Потенциальная надежность участников дорожного движения зависит от ряда факторов, одним из которых является уровень их теоретической и практической подготовки. У начинающих водителей он определяется традиционно по итогам сдачи экзамена. Однако водители становятся участниками большого количества ДТП в первые годы после сдачи названного экзамена.

Безопасное вождение автомобиля требует хороших знаний, высокого уровня владения навыками вождения и точного понимания возникающих опасностей. Эти способности должны развиваться с помощью непрерывных упражнений. Поэтому водители с большим стажем отличаются более безопасным поведением на дорогах в сравнении с водителями с небольшим практическим опытом. По некоторым зарубежным и отечественным данным, для безопасного вождения большинства водителей требуется практическое вождение в течение 7 - 8 лет или пробег в 100 000 километров.

Несмотря на то, что органы власти предъявляют минимальные требования к подготовке водителей и технике вождения для получения водительского удостоверения, различия в уровне подготовки и навыках вождения весьма значительны для водителей-новичков. Требования образовательного стандарта должны ликвидировать возможность получения прав совершенно не подготовленными водителями. И эти требования представляют собой своеобразное руководство для лиц, обучающихся управлению транспортным средством.

Учитывая вышеизложенное, в Программе предусмотрены мероприятия по повышению уровня профессиональной подготовки водителей. Основными из них являются мероприятия по совершенствованию содержания, форм и методов подготовки в автошколах, профилактической работе с водителями, систематически нарушающими ПДД, созданию основ их психофизиологической диагностики. Кроме того, предусмотрены разработка и внедрение учебно-программной документации нового поколения для ранней профессиональной подготовки водителей.

Одним из важных направлений, предусмотренных Программой, является профилактическая работа с водителями, нарушающими правила дорожного движения. В этом направлении планируется работа по совершенствованию системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки водителей автотранспортных средств.

Водители-новички имеют гораздо более высокий показатель риска ДТП по сравнению с опытными водителями. Этот показатель не зависит от возраста. Снижение возрастного предела может способствовать повышению водительского мастерства, уменьшению риска попадания в ДТП в последующие годы.

В связи с этим в Программе уделяется большое внимание развитию ДЮАШ и картинг-клубов, способствующих формированию практических навыков вождения автотранспортных средств в раннем возрасте.

В Программу включены мероприятия по совершенствованию системы формирования безопасного поведения участников дорожного движения, основными из которых являются:

разработка стандартов обучения детей правилам безопасного поведения на дороге;

разработка и выпуск учебников, книг, методических пособий и другой печатной продукции для преподавателей образовательных учреждений и участников дорожного движения;

совершенствование системы сертификации и лицензирования, методологического, методического и материально-технического обеспечения учреждений, осуществляющих подготовку и переподготовку водителей, повышение квалификации и аттестацию преподавателей этих учреждений.

Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах и муниципальных районах Республики Татарстан, приведены в приложении N 4 к настоящей Программе.

Деятельность в указанном направлении предусматривает развитие автоматизированной системы управления дорожным движением по улучшению условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных условий на возникновение ДТП, увеличение пропускной способности УДС, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации ДТП. При этом пилотные проекты будут в первую очередь направлены на реализацию комплекса мероприятий в тех районах республики, в которых зафиксировано наибольшее количество лиц, погибших в результате ДТП.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведены в приложении N 5 к настоящей Программе.

Во всем мире признана важность своевременного оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП с целью снижения тяжести их последствий.

Исходя из важности медицинского аспекта в обеспечении БДД необходимо обеспечить взаимодействие экстренных служб республики с государственным учреждением здравоохранения "Республиканский центр медицины катастроф Министерства здравоохранения Республики Татарстан".

Основной задачей медицинских работников при выезде на ДТП является оказание своевременной и качественной медицинской помощи пострадавшим (Письмо Министерства здравоохранения Республики Татарстан от 19.02.2007 N 09/670).

Создание ЕДДС в городах Республики Татарстан призвано снизить число и тяжесть возможных последствий ДТП, повысить уровень безопасности населения городов. Зарубежный опыт создания подобных служб свидетельствует об их высокой эффективности.

В результате создания ЕДДС будут снижены и социально-экономический ущерб от ДТП, и людские потери. Помощь пострадавшим в ДТП будет оказываться более целенаправленно и в более сжатые сроки.

В рамках ЕДДС через автоматизированную радионавигационную систему связи и обнаружения ЧС и ДТП в республике будет поддерживаться связь с автотранспортной медицинской инфраструктурой и системой оказания ЭМП на дорогах; системой аварийно-спасательных работ при ДТП и оказания технической помощи.

Оснащение подразделений ДПС аппаратно-программными комплексами позволит с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения патрульного транспорта к месту ДТП.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения БДД, приведены в приложении N 6 к настоящей Программе.

Деятельность в указанном направлении предусматривает выработку и формирование единой государственной политики и совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с этим в Программу также вошли мероприятия по совершенствованию структуры управления в области обеспечения БДД, ответственными за реализацию которых в Республике Татарстан выступают Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Управление государственного автодорожного надзора по Республике Татарстан Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Управление ГИБДД Министерства внутренних дел по Республике Татарстан и другие министерства и ведомства.

Распределение ответственности, ресурсов и задач между органами государственной власти должно способствовать достижению максимальной эффективности в работе по безопасности движения. Наиболее важными задачами являются нормативно-правовая деятельность, разумное распределение средств в работе по организации безопасности движения, а также максимально эффективное использование выделенных ресурсов.

Основная идея реализации организационных мероприятий - обеспечить более эффективное использование тех ресурсов, которые предоставляются для обеспечения БДД, путем целенаправленного распределения задач и ответственности. Эти мероприятия должны гарантировать, что мерам по обеспечению безопасности движения не будет отводиться второстепенная роль в связи с нечетким распределением задач между соответствующими органами власти.

Задача дальнейшего совершенствования государственной системы управления в сфере обеспечения БДД назрела давно и становится особенно актуальной в настоящее время. В рамках Программы предполагается осуществить комплекс мер по совершенствованию структур управления на республиканском уровне, правовому и информационному обеспечению государственной системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Для повышения качества и обоснованности принимаемых управленческих решений предполагаются разработка и внедрение систем мониторинга, обеспечивающих государственные органы управления оперативной, текущей и перспективной информацией о состоянии и проблемах БДД, принимаемых мерах и их эффективности, а также изучение и учет общественного мнения при подготовке и принятии управленческих решений. В развернутом виде эти мероприятия можно рассматривать как создание и организацию работы единой государственной системы информационного обеспечения, принятия управленческих решений по безопасности дорожного движения.

Совершенствование государственного управления в сфере обеспечения БДД предполагает учет международных норм и стандартов безопасности, использование при решении задач обеспечения БДД опыта стран с высоким уровнем автомобилизации.

В рамках проекта предусматривается осуществление комплекса профилактических мер с использованием средств массовой информации: организация ежегодных радио- и телевизионных курсов по обучению населения ПДД, методам оказания первой доврачебной помощи и правовым вопросам дорожного движения, регулярных радио- и телепередач рекламного и информационно-пропагандистского характера по вопросам безопасности дорожного движения.

Основной акцент при этом должен быть сделан на реализации следующих мероприятий:

расширение тиража, повышение качества печатной продукции по обучению населения безопасному поведению на дорогах;

увеличение количества, повышение качества и эффективности передач на телевидении и радио.

Предполагаются организация и проведение с использованием средств массовой информации специальных пропагандистских кампаний по формированию общественного мнения и соблюдению правил дорожного движения. Эти кампании должны быть скоординированы с деятельностью контрольно-надзорных органов и подкрепляться целенаправленным наблюдением за поведением участников дорожного движения.

Известно, что на рост аварийности влияет качество подготовки водителей. Анализ материалов показывает, что экзамены с первого раза стабильно из года в год сдают менее 50% курсантов, что является определяющим признаком низкого уровня их подготовки.

В таблице 5 приведены обобщенные сведения о количестве подготовленных водителей транспортных средств в 2004 - 2010 годах.

Количество

подготовленных водителей транспортных средств

в 2004 - 2010 годах

Таблица 5

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Годы  | Количество учреж- дений, организа- ций, осу- ществляющихподготовку водителей  | Общее количествоводителей,человек  | Количество подготовленных водителей, человек  |
| категорий  | трамвая,троллей-буса  |
| "А"  | "В"  | "ВС"  | "С"  | "Д"  |
| 2004  | 153  | 43723  | 312  | 27863  | 13809  | 153  | 1534  | 52  |
| 2005  | 157  | 39080  | 186  | 24610  | 12778  | 168  | 1267  | 66  |
| 2006  | 157  | 54939  | 101  | 33828  | 17206  | 250  | 3448  | 106  |
| 2007  | 196  | 56716  | 46  | 40666  | 13710  | 912  | 1246  | 136  |
| 2008  | 280  | 76271  | 42  | 62061  | 12678  | 508  | 907  | 75  |
| 2009  | 275  | 66622  | 81  | 53106  | 11961  | 501  | 863  | 110  |
| 2010  | 291  | 70188  | 27  | 54867  | 11925  | 546  | 2768  | 55  |

Особое внимание в Программе уделяется подросткам как наиболее незащищенным участникам дорожного движения. Здесь предусматриваются:

разработка и выпуск учебников, книг, методических пособий для преподавателей и родителей и другой детской печатной продукции;

развитие системы воспитания и обучения детей и подростков безопасному поведению на дорогах и улицах;

разработка и внедрение программ воспитания и обучения детей и школьников правилам дорожного движения и безопасному поведению на дорогах и улицах;

оснащение техническими средствами, наглядными материалами детских дошкольных учреждений, школ и детских досуговых и культурных центров, классов, комнат и площадок для обучения правилам поведения на дорогах и улицах.

При разработке мероприятий для детей учитывалось то, что они должны влиять на поведение детей таким образом, чтобы снизить риск их попадания в ДТП.

С учетом вышеуказанного в Программе предусмотрены разработка и внедрение новых, более эффективных форм и методов обучения и воспитания транспортной культуры детей и подростков. В их числе проведение конкурсов на лучший рисунок и плакат по БДД, создание сети спортивных клубов автотранспортного профиля, вело- и автогородков. Планируется выпуск специальных рекомендаций для преподавателей по обучению детей правилам дорожного движения.

Существующая сеть автомобильных дорог Республики Татарстан в основном сформировалась. Однако по многим параметрам она не соответствует возрастающим требованиям организации движения транспортных средств на дорогах.

Поэтому в республике должна быть продолжена работа по совершенствованию существующей сети автомобильных дорог, которая обеспечит потребителям транспортных услуг гарантированный уровень удобства.

Протяженность автодорог федерального значения (1063,825 км), расположенных на территории Республики Татарстан, составляет 3,3% от протяженности автомобильных дорог общего пользования в республике и 2,3% - от общей протяженности российских автомобильных дорог федерального значения (47 тыс. километров).

Протяженность автодорог регионального значения, соединяющих, например, г. Казань с городами и районными центрами, населенными пунктами и центральными усадьбами сельхозпредприятий, составляет 13501,657 километра.

Протяженность автотрасс ведомственного значения составляет 5552,6 километра. Основными их балансодержателями являются сельскохозяйственные предприятия, а также ОАО "КАМАЗ", ОАО "ЕлАЗ", ОАО "Нижнекамскнефтехим", ОАО "Татнефть".

В республике 38% автомобильных дорог являются ведомственными. 13,4 процента (1815,779 км) автомобильных дорог общего пользования - это дороги с переходным типом покрытия, 7,7% (1040,047 км) - грунтовые дороги. Таким образом, в республике имеется значительное количество дорог переходного и низшего типа. Не все населенные пункты и сельскохозяйственные предприятия обеспечены дорогами с твердым покрытием.

Влияние конструктивного улучшения дорог на количество ДТП лучше всего изучено на участках, проходящих за пределами населенных пунктов. Результаты исследований показывают, что за пределами населенных пунктов общее конструктивное улучшение дороги уменьшает количество травматизма примерно на 20 процентов. Количество ДТП с материальными потерями уменьшается на 5 процентов. ДТП в городах и населенных пунктах имеют тенденцию аккумулироваться на определенных местах дороги, чаще всего на перекрестках. Проезд через участки с наиболее высокой частотой ДТП представляет собой опасность. Высокая частота ДТП в этом месте может быть обусловлена неправильной формой самой дороги или непродуманным регулированием движения.

Исследование изменения количества ДТП на автомобильных дорогах Республики Татарстан в зависимости от месяцев года показало следующее:

1. В зимний и весенний периоды происходит приблизительно 40% ДТП от их общего количества за весь год.

2. Значительный рост ДТП происходит в летний и осенний периоды года, они составляют около 60% от их общего количества за весь год. Однако в летний период возникновение ДТП из-за изменений дорожных условий составляет 15% от общего числа ДТП, а в осенний период этот показатель составляет 37 процентов.

Количество ДТП, сопутствующим фактором которых явилось неудовлетворительное содержание дорог, за 2004 - 2008 годы снизилось с 22,9 до 17,3% (таблица 6) от общего количества ДТП. Однако в 2009 - 2010 годах доля таких происшествий от общего количества увеличилась до 21,3 процента. В 2010 году в 1140 таких ДТП погиб 131 человек (-8,4%) и 1426 получили ранения (+0,4%). Наиболее часто в местах совершения ДТП регистрировались низкие сцепные качества покрытия (58,4%), недостаточное освещение (7,2%), отсутствие ограждений в необходимых местах (6,5%), отсутствие горизонтальной разметки (5,9%), дефекты покрытия (4,4%), неудовлетворительное состояние обочины (2,9%).

Количество

ДТП, совершенных по причине неудовлетворительного

содержания дорог, в 2004 - 2010 годах

Таблица 6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Годы  | Общее количество ДТП | Количество ДТП, совершенных из-за неудовлетворительного содержания дорог  | Процент от общегоколичества ДТП  |
| 2004  | 6499  | 1486  | 22,9  |
| 2005  | 6639  | 1599  | 24,1  |
| 2006  | 7085  | 1734  | 24,5  |
| 2007  | 5995  | 1350  | 22,5  |
| 2008  | 5958  | 1030  | 17,3  |
| 2009  | 5572  | 1157  | 20,8  |
| 2010  | 5341  | 1140  | 21,3  |

Существенное влияние на количество ДТП оказывает режим движения автотранспорта на отдельных участках автомобильных дорог.

По данным УГИБДД МВД по Республике Татарстан, в 2010 году наибольшая концентрация ДТП наблюдалась на следующих автодорогах: Москва - Казань - Уфа - 54 места концентрации ДТП, Казань - Оренбург - 37, Казань - Малмыж - 18, Набережные Челны - Заинск - Альметьевск - 10 мест концентрации ДТП.

Этому способствовало то, что в настоящее время загруженность (пропускная способность) дорог не соответствует техническим параметрам. На отдельных участках дорог Республики Татарстан относительная концентрация ДТП на 1 километр пути в год составляет от двух до четырех ДТП. Эти участки расположены на трассах: Казань - Оренбург, Йошкар-Ола - Зеленодольск, Казань - Ульяновск, Казань - Малмыж, Москва - Челябинск, Набережные Челны - Сарманово - Альметьевск, Чистополь - Нижнекамск, Цивильск - Ульяновск.

Реконструкция участков дорог с особенно высокой частотой ДТП должна устранить условия, которые создают исключительно высокий уровень риска ДТП, и снизить ожидаемое количество ДТП в тех местах, где их частота особенно высока.

Сокращение аварийности за счет повышения эффективности контрольно-надзорной деятельности предполагается путем решения следующих задач:

создание системы эффективного взаимодействия контрольно-надзорных органов, наделенных надведомственной компетенцией в сфере безопасности дорожного движения;

внесение предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность ГИБДД, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, других контрольно-надзорных органов, и приведение ее в соответствие с действующим законодательством;

внесение изменений и дополнений в действующие законодательные и иные нормативные правовые акты, разработка правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области ОДД, обучения и получения водителями прав на управление транспортными средствами; обеспечения БДД при перевозках пассажиров и грузов; обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства; лицензирования деятельности, связанной с обеспечением БДД;

увеличение количества комплексов видеофиксации нарушений ПДД, широкое применение радаров, приборов типа КРИС-П, КРИС-С;

модернизация автоматизированной системы управления движением и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала).

Эффективность контрольно-надзорной деятельности сотрудников, осуществляющих ее, зависит от уровня их технической оснащенности.

В связи с этим в Программе запланированы такие мероприятия по совершенствованию материально-технической базы контрольно-надзорной деятельности, как приобретение и установка на опасных участках видеоустройств регистрации скоростного режима движения транспорта.

Для достижения высокой эффективности реализации программных мероприятий и повышения качества работы по предупреждению ДТП вся деятельность республиканской системы БДД должна базироваться на самых современных знаниях об ОДД и путях совершенствования работы по предупреждению ДТП, взаимосвязи между формированием дорожной сети и безопасностью движения транспорта и других областей знаний.

В связи с этим в Программу включены мероприятия, целью которых является научно-методическая и опытно-конструкторская поддержка механизмов их реализации.

Научные исследования по БДД являются прикладными. Они оправдываются тем, что результаты могут быть полезны в предотвращении ДТП или сокращении их числа.

Основой научных исследований, связанных с работой с участниками дорожного движения, являются, например:

комплексное исследование причин ДТП с особо тяжкими последствиями;

мониторинг состояния и проблем ДТП;

мониторинг общественного мнения;

разработка методических рекомендаций по совершенствованию системы государственного учета показателей ДТП;

разработка учебных планов и программ повышения квалификации преподавателей, осуществляющих подготовку водителей автотранспортных средств;

разработка инновационных технологий подготовки водителей автотранспортных средств.

IV. РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере республики, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения БДД, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет прочих неналоговых доходов бюджета, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Общий объем финансирования Программы составляет 1249,932 млн рублей (из них на капитальные вложения - 469,0778 млн рублей, на прочие нужды - 780,8542 млн рублей).

Объемы финансирования Программы по направлениям приведены в приложении N 7 к ней.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета Республики Татарстан приведены в приложении N 8 к ней.

Распределение средств, выделяемых на реализацию Программы, между государственными заказчиками приведено в приложении N 9 к ней.

V. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства органов исполнительной власти Республики Татарстан, органов местного самоуправления и организаций, в том числе общественных, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей Программы. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления.

Организационно-правовые аспекты управления

реализацией Программы

Настоящая Программа разработана в соответствии с Федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 N 100, и реализуется в соответствии с нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Республики Татарстан.

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик - координатор Программы, государственные заказчики Программы, государственное учреждение "Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан".

Руководителем Программы является министр внутренних дел по Республике Татарстан.

В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти Республики Татарстан и органы местного самоуправления.

Формы и методы управления реализацией Программы определяются государственными заказчиками: Министерством внутренних дел по Республике Татарстан, Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерством по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан, УГИБДД Министерства внутренних дел по Республике Татарстан, государственным учреждением "Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан". Источник финансирования - бюджет Республики Татарстан, прочие неналоговые доходы, направляемые на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан.

Программные мероприятия предусматривается реализовывать на основе государственных контрактов в соответствии с действующим законодательством. Все объекты, создаваемые в рамках настоящей Программы, регистрируются и учитываются в Государственном реестре объектов Программы. Процесс создания объектов и порядок расходования бюджетных средств по государственным контрактам контролируются комиссией, возглавляемой государственным заказчиком - координатором, государственными заказчиками с момента подписания контракта и до полного завершения работ.

Порядок финансирования Программы и отчетности об использовании выделенных средств, а также учет расходов на ее исполнение определяются нормативными документами Российской Федерации и Республики Татарстан. Контроль исполнения Программы осуществляют государственный заказчик - координатор и государственные заказчики.

Государственный заказчик - координатор и государственные заказчики в установленном порядке представляют отчетность по существующим формам статистического наблюдения.

Общий контроль реализации мероприятий Программы осуществляют Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, государственное учреждение "Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан".

Государственные заказчики ежегодно до 1 февраля представляют в Правительственную комиссию Республики Татарстан по обеспечению безопасности дорожного движения доклады о ходе выполнения Программы и об эффективности использования финансовых средств, выделенных на ее реализацию.

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы необходимо создать совет по координации их деятельности в области реализации Программы, который является коллегиальным совещательным органом.

Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик - координатор Программы, государственные заказчики Программы.

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательствами Российской Федерации и Республики Татарстан.

Государственный заказчик - координатор Программы в установленном порядке представляет в Кабинет Министров Республики Татарстан, Министерство экономики Республики Татарстан, Министерство финансов Республики Татарстан отчет о ходе и результатах реализации Программы.

Министерство экономики Республики Татарстан совместно с Комитетом по социально-экономическому мониторингу Республики Татарстан и с государственными заказчиками Программы организует ведение ежеквартальной статистической отчетности по ее реализации.

Государственный заказчик - координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику - координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, о мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Республики Татарстан, направляемых на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан. Рекомендуется при этом в городах и районах Республики Татарстан разрабатывать муниципальные программы, финансируемые из средств бюджетов муниципальных образований, с аналогичным названием, руководствуясь федеральной и республиканской целевыми программами.

Государственный заказчик - координатор Программы совместно с республиканскими органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, государственными заказчиками Программы и по согласованию с Министерством экономики Республики Татарстан определяет адресный перечень объектов финансирования.

Государственные заказчики Программы заключают соглашение (договор) с исполнителями мероприятий с учетом общей стоимости работ.

Общий объем финансирования Программы за счет средств бюджета Республики Татарстан, направляемых на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан, составляет 1249,932 млн рублей (из них на капитальные вложения - 469,0778 млн рублей, на прочие нужды - 780,8542 млн рублей).

Главным распорядителем бюджетных средств выступает государственное учреждение "Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан".

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение - в случае признания неэффективности ее реализации в соответствии с решением Кабинета Министров Республики Татарстан.

VI. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И БЮДЖЕТНОЙ

ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

Эффективность реализации Программы определяется:

степенью достижения важнейшего показателя Программы - сокращения количества лиц, погибших в результате ДТП;

уровнем снижения важнейших индикаторов Программы:

транспортного риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 10 тысяч транспортных средств),

социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения),

тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 пострадавших);

сокращением количества мест концентрации ДТП;

сокращением количества ДТП по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств;

сокращением количества детей, погибших в результате ДТП;

сокращением количества ДТП с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств.

В 2012 году ожидается сокращение количества лиц, погибших за год, на 435 человек по сравнению с инерционным сценарием (приложение N 10 к настоящей Программе) (1023 - 435 = 588).

Общий результат проведенных мероприятий даст социально-экономический эффект в 3842,0 млн рублей (с учетом цен 2006 года) при положительном эффекте для бюджета Республики Татарстан в 928,0 млн рублей.

Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в приложении N 10 к Программе.

Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в приложении N 11 к Программе.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, непосредственно влияют на сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП. Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения, необходимы для реализации Программы в целом. Без этих мероприятий Программа не может быть выполнена. Поэтому при расчетах социально-экономической и бюджетной эффективности затраты по этому направлению распределялись между первыми тремя направлениями пропорционально доле расходов.

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении N 12 к Программе.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении N 13 к Программе.

Расчет социально-экономической эффективности организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведен в приложении N 14 к Программе.

Расчет бюджетной эффективности организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведен в приложении N 15 к Программе.

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведен в приложении N 16 к Программе.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведен в приложении N 17 к Программе.

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП (N Р-03112199-0502-00). При этом в качестве базового значения рассматривается показатель числа лиц, погибших в результате ДТП, с расчетным (на конец 2004 года) нормативом величины ущерба в размере 3,817 млн рублей. Реальное снижение социально-экономического ущерба будет значительно больше, так как в приведенных прогнозах не учитывается число лиц, пострадавших в результате ДТП.

Расчеты социально-экономической и бюджетной эффективности проводились в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденными Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике от 21 июня 1999 г. N ВК-477.

Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы приведена в приложении N 18 к Программе.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ

|  |  |
| --- | --- |
| Сокращенное наименование  | Полное наименование  |
| АППГ  | аналогичный период прошлого года  |
| БДД  | безопасность дорожного движения  |
| ВОА  | Всероссийское общество автомобилистов  |
| ВУ  | водительское удостоверение  |
| ГИБДД  | Государственная инспекция безопасности дорожногодвижения  |
| ГКУ "Главтатдортранс"  | государственное казенное учреждение "Главноеуправление содержания и развития дорожно-транспортного комплекса Татарстана приМинистерстве транспорта и дорожного хозяйстваРеспублики Татарстан"  |
| ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | государственное учреждение "Дирекцияфинансирования научных и образовательныхпрограмм безопасности дорожного движенияРеспублики Татарстан"  |
| ГУ "НЦ БЖД"  | государственное учреждение "Научный центрбезопасности жизнедеятельности детей"  |
| ДДТТ  | детский дорожно-транспортный травматизм  |
| ДПС  | дорожно-патрульная служба  |
| ДТП  | дорожно-транспортное происшествие  |
| ДЮАШ  | детско-юношеская автошкола  |
| ЕДДС  | единая дежурно-диспетчерская служба  |
| МВД по РТ  | Министерство внутренних дел по РеспубликеТатарстан  |
| ОДД  | организация дорожного движения  |
| ООН  | Организация Объединенных Наций  |
| ПДД  | правила дорожного движения  |
| УГИБДД МВД по РТ  | Управление Государственной инспекциибезопасности дорожного движения Министерствавнутренних дел по Республике Татарстан  |
| УДС  | улично-дорожная сеть  |
| ФЦП  | Федеральная целевая программа "Повышениебезопасности дорожного движения в 2006 - 2012годах"  |
| ЧС  | чрезвычайная ситуация  |
| ЭМП  | экстренная медицинская помощь  |

Приложение N 1

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

ОЖИДАЕМЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ

АВАРИЙНОСТИ В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО

МЕТОДА

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель аварийности  | 2012 год  |
| Количество лиц, погибших в результате ДТП  | 1023  |

Приложение N 2

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

ОЖИДАЕМАЯ ДИНАМИКА

ДОСТИЖЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЯ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель аварийности  | 2012 год  |
| Снижение количества лиц, погибших в результате ДТП (посравнению с инерционным сценарием (приложение N 10) - (1023- 435 = 588)), человек  | 435  |

Приложение N 3

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

МЕРОПРИЯТИЯ,

НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ ПРАВОВОГО СОЗНАНИЯ И

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

(млн рублей)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N по ФЦП  | Наименование мероприятия  | Срок исполне-ния  | Общий объем финансирова- ния  | Финансирование  | Ответствен- ные за исполнение  | Ожидаемый результат  |
| за счет средств бюджета РеспубликиТатарстан  | за счет средств внебюд- жетных источни-ков  |
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| Капитальные вложения  |
| 45.  | Строительство автогородков, картодромов, площадок сдорожной разметкой  | 2012 год  | 41,135  | 41,135  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | формирование стереотипов безопасного поведения наулицах и дорогах  |
| 46.  | Оснащение техническимикомплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорныефункции в областиобеспечения БДД  | 2012 год  |  |  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | повышение эффективности контрольно- надзорной деятельности; увеличение числавыявленных грубыхнарушений ПДДприведет куменьшению тяжестипоследствий ДТП  |
|  | оснащение комплексамивидеофиксации нарушенийПДД  | 2012 год  | 74,2  | 74,2  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | повышение эффективности контрольно- надзорной деятельности; увеличение числавыявленных грубыхнарушений ПДДприведет куменьшению тяжестипоследствий ДТП  |
|  | приобретение патрульныхавтомобилей испециального транспорта, оборудованного средствами контроля ивыявления правонарушений  | 2012 год  | 33,3928  | 33,3928  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | повышение эффективности контрольно- надзорной деятельности  |
| Прочие нужды  |
| 56.  | Разработка предложенийпо внесению изменений внормативно-технические документы, регламентирующие применение устройствавтоматической фиксациинарушений Правилдорожного движенияРоссийской Федерации, иобеспечение функционирования системы автоматическойфиксации нарушенийПравил дорожногодвижения  | 2012 год  | 521,963517  | 521,963517  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | повышение эффективности контрольно- надзорной деятельности, увеличение числа выявленных грубых нарушений ПДД приведет к уменьшению тяжести последствий ДТП  |
| 57.  | Издание научно-методических материалов, программ,печатных и электронныхучебных пособий дляучреждений дошкольногообразования иобщеобразовательных учреждений системыдополнительного образования детей(обеспечение образовательных учреждений пилотнымикомплектами учебныхпособий, программ),разработка и внедрениесистемы транспортноговоспитания детей,проведение конференций  | 2012 год  | 17,4  | 17,4  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ  | профилактика ДДТТ  |
| 60.  | Проведение широкомасштабных акций"Внимание - дети!","Внимание - пешеход!","Вежливый водитель","Зебра" и т.д.Привлечение информационных ирекламных агентств кпроведению профилактических акций,направленных наукрепление дисциплиныучастников дорожногодвижения, размещениеинформации в средствахмассовой информации  | 2012 год  | 4,22  | 4,22  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | предупреждение опасного поведения участников дорожного движения  |
| 61.  | Создание тематическихтелепередач, освещающихвопросы культурыповедения участниковдорожного движенияразных возрастныхкатегорий  | 2012 год  | 4,15  | 4,15  |  | ГУ "ДФН и ОП БД Д РТ"  | формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения  |
| 62.  | Создание видео- ителевизионной информационной продукции, организациятематической наружнойсоциальной рекламы(баннеры, перетяжки), атакже размещениематериалов в средствахмассовой информации,общественном транспорте, кинотеатрахи т.д.  | 2012 год  | 1,71  | 1,71  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения  |
|  | Проведение массовыхмероприятий с детьми:конкурсы-фестивали "Безопасное колесо",профильные сменыактивистов отрядов ЮИД,автопробеги по местамбоевой славы,чемпионаты ДЮАШ поавтомногоборью, конкурсы средиобщеобразовательных учреждений попрофилактике ДДТТ  | 2012 год  | 49,648  | 49,648  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах  |
| 63.  | Приобретение картов,автомобилей для ДЮАШ,автоклассов, оборудования по ПДД,развитие техническихвидов спорта,проведение соревнований, мероприятий по БДД длянаселения  |  |  |  |  |  |  |
| 64.  | Проведение слетов юныхинспекторов движения  | 2012 год  | 1,55  | 1,55  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах  |
| 65.  | Изготовление ираспространение световозвращающих приспособлений средидошкольников и учащихсямладших классов  | 2012 год  | 0,35  | 0,35  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | снижение вероятности наездов на детей в темное время суток  |
| 68.  | Приобретение специальных грузовых илегковых автомобилейдля приема экзаменов  | 2012 год  | 5,2  | 5,2  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | улучшение материально- технической базы экзаменационных подразделений ГИБДД  |
| 75.  | Повышение квалификациипреподавательского состава общеобразовательных школ и детскихдошкольных учреждений  | 2012 год  | 1,05  | 1,05  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | предупреждение ДДТТ  |

Приложение N 4

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ И ИНЖЕНЕРНЫЕ МЕРЫ,

НАПРАВЛЕННЫЕ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ

ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ В ГОРОДАХ И РАЙОНАХ

РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

(млн рублей)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N по ФЦП  | Наименование мероприятия  | Срок испол- нения  | Общий объем финан- сиро- вания  | Финансирование  | Ответственные за исполнение  | Ожидаемый результат  |
| за счет средств бюджета Республики Татарстан  | за счет средств внебюд- жетных источ- ников  |
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| Капитальные вложения  |
| 17.  | Строительство подземных (надземных)пешеходных переходовв городах  | 2012 год  | 62,0  | 62,0  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | повышение безопасности пешеходного движения  |
| 18.  | Модернизация автоматизированных систем управлениядвижением исветофорных объектов(оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, таблообратного отсчетавремени разрешающегосигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими устройствами, современным программным обеспечением, а такжетехническое переоснащение центральных управляющих пунктовавтоматизированных систем управлениядвижением линиямисвязи, аппаратуройдля связи спериферийными объектами, налаживание радиоканала)  | 2012 год  | 207,0  | 207,0  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | повышение пропускной способности УДС, сокращениевремени задержек транспортных средств, улучшение экологической обстановки иснижение рискаДТП  |
| 21.  | Обустройство наиболееопасных участковулично-дорожной сетидорожными ограждениямии горизонтальнойразметкой  | 2012 год  | 20,0  | 20,0  |  | Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан  | исключение возможности выезда транспортных средств навстречную полосу движенияи тротуары,падения смостов ивысоких насыпей, атакже выходапешеходов напроезжую частьдороги  |

Приложение N 5

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

МЕРОПРИЯТИЯ,

НАПРАВЛЕННЫЕ НА РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ЛИЦАМ,

ПОСТРАДАВШИМ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП

(млн рублей)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N по ФЦП  | Наименование мероприятия  | Срок испол- нения  | Общий объем финан- сирова-ния  | Финансирование  | Ответственные за исполнение  | Ожидаемый результат  |
| за счет средств бюджета Республики Татарстан  | за счет средств внебюд- жетных источни- ков  |
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| Капитальные вложения  |
| 87.  | Материально- техническое обеспечение лечебныхучреждений, оказывающих экстреннуюмедицинскую помощьлицам, пострадавшим врезультате дорожно-транспортных происшествий  | 2012 год  | 10,0  | 10,0  |  | Минздрав РТ  | эффективное оказание экстренной медицинской помощи на местедорожно- транспортного происшествия  |
| 106.  | Внедрение вподразделениях служб,участвующих вликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, современных образцоваварийно-спасательной техники  | 2012 год  | 10,0  | 10,0  |  | МЧС РТ  | повышение эффективности проведения аварийно- спасательных работ  |
| 117.  | Разработка и внедрениев подразделенияхдорожно-патрульной службы ГИБДДавтоматизированных информационно- управляющих системкак компонента единойфедеральной информационной системы | 2012 год  | 11,35  | 11,35  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | снижение тяжестипоследствий ДТП  |

Приложение N 6

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

МЕРОПРИЯТИЯ,

НАПРАВЛЕННЫЕ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ,

МЕТОДИЧЕСКИХ И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОСНОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

(млн рублей)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N по ФЦП  | Наименование мероприятия  | Срок испол- нения  | Общий объем финанси- рования  | Финансирование  | Ответст- венные за исполне- ние  | Ожидаемый результат  |
| за счет средств бюджета Республики Татарстан  | за счет средств внебюдже-тных источни- ков  |
| Прочие нужды  |
|  | Финансирование муниципальных программ БДД  | 2012 год  | 87,277024  | 87,277024  |  | ГУ "ДФН и ОП по БДД РТ"  | снижение тяжести последствий ДТП  |
|  | Обеспечение нормативно-правовой деятельности ГИБДД  | 2012 год  | 52,897659  | 52,897659  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | снижение тяжести последствий ДТП  |
|  | Обеспечение контрольно-надзорной деятельности ГИБДД  | 2012 год  | 31,938  | 31,938  |  | ГУ "ДФН и ОП БДД РТ"  | снижение тяжести последствий ДТП  |
|  | Научно- исследовательские работы в областиобеспечения безопасности дорожного движения.Организация ипроведение мониторинга состояния БДД  | 2012 год  | 1,5  | 1,5  |  | ГУ "ДФН и ОП по БДД РТ"  | снижение тяжести последствий ДТП  |

Приложение N 7

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

ОБЪЕМЫ

ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ

 (млн рублей)

|  |  |
| --- | --- |
| Направления финансирования  | Средства бюджета Республики Татарстан  |
| всего  | капитальныевложения  | прочие нужды  |
| Повышение правового сознания ипредупреждение опасного поведенияучастников дорожного движения  | 755,9693  | 148,7278  | 607,2415  |
| Организационно-планировочные иинженерные меры, направленные насовершенствование организациидвижения транспорта и пешеходов вгородах  | 289,0  | 289,0  | -  |
| Развитие системы оказания помощилицам, пострадавшим в результатеДТП  | 31,35  | 31,35  | -  |
| Совершенствование нормативно-правовых, методических иорганизационных основ системыуправления деятельностью в областиобеспечения БДД  | 173,6127  |  | 173,6127  |

Приложение N 8

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

ОБЪЕМЫ

ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ БЮДЖЕТА

РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

 (млн рублей)

|  |  |
| --- | --- |
| Источник финансирования  | 2012 год  |
| Средства бюджета Республики Татарстан всего, в том числе:  | 1249,932  |
| капитальные вложения  | 469,0778  |
| прочие нужды  | 780,8542  |

Приложение N 9

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ,

ВЫДЕЛЯЕМЫХ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ,

МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ЗАКАЗЧИКАМИ

 (млн рублей)

|  |  |
| --- | --- |
| Государственные заказчики Программы  | Средства бюджета Республики Татарстан  |
| капитальные вложения  | прочие нужды  |
| Государственное учреждение "Дирекцияфинансирования научных и образовательныхпрограмм безопасности дорожного движенияРеспублики Татарстан"  | 429,0778  | 780,8542  |
| Министерство транспорта и дорожного хозяйстваРеспублики Татарстан  | 20,0  | -  |
| Министерство по делам гражданской обороны ичрезвычайным ситуациям Республики Татарстан  | 10,0  | -  |
| Министерство здравоохранения РеспубликиТатарстан  | 10,0  | -  |

Приложение N 10

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующиегоды (в среднем за год)  |
| 1.  | Количество лиц, погибших в результате ДТП(программный показатель), человек  | 588  | 588  |
| 2.  | Количество лиц, погибших в результате ДТП(инерционный сценарий развития ситуации вусловиях отсутствия программно-целевогометода), человек  | 1023  | 1023  |
| 3.  | Количество лиц, погибших в результате ДТП (посравнению с инерционным сценарием), человек  | 435  | 435  |
| 4.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации Программы, млн рублей  | 1660,4  | 1660,4  |
| 5.  | Расходы на реализацию Программы, млн рублей  | 1249,9  | -  |
| 6.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 7.  | Расходы на реализацию Программы с учетом цен2006 года, млн рублей  | 833,3  | -  |
| 8.  | Социально-экономический эффект от реализацииПрограммы, млн рублей  | 827,1  | 1660,4  |
| 9.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 10.  | Приведенный социально-экономический эффект отреализации Программы, млн рублей  | 521,2  | 3320,8  |

Приложение N 11

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующие годы (в среднем за год)  |
| 1.  | Количество лиц, погибших в результате ДТП(программный показатель), человек  | 588  | 588  |
| 2.  | Количество лиц, погибших в результате ДТП(инерционный сценарий - развитие ситуации вусловиях отсутствия программно-целевогометода), человек  | 1023  | 1023  |
| 3.  | Сокращение количества лиц, погибших врезультате ДТП (по сравнению с инерционнымсценарием), человек  | 435  | 435  |
| 4.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации Программы, млн рублей  | 1660,4  | 1660,4  |
| 5.  | Вклад в доходы бюджета Республики Татарстан,млн рублей  | 552,45  | 552,45  |
| 6.  | Расходы на реализацию Программы из бюджетаРеспублики Татарстан, млн рублей  | 1249,9  | -  |
| 7.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 8.  | Расходы на реализацию Программы из бюджетаРеспублики Татарстан с учетом цен 2006 года,млн рублей  | 833,3  | -  |
| 9.  | Бюджетный эффект от реализации Программы сучетом цен 2006 года, млн рублей  | -280,8  | 552,45  |
| 10.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 11.  | Приведенный бюджетный эффект от реализацииПрограммы, млн рублей  | -176,9  | 1104,9  |

Приложение N 12

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ,

НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОВЫШЕНИЕ ПРАВОВОГО СОЗНАНИЯ И

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующиегоды (в среднем за год)  |
| 1.  | Сокращение количества лиц, погибших врезультате ДТП (по сравнению с инерционнымсценарием - развитие ситуации в условияхотсутствия программно-целевого метода),человек  | 283  | 283  |
| 2.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации мероприятий, млн рублей  | 1080,2  | 1080,2  |
| 3.  | Расходы на реализацию мероприятий, млн рублей  | 756,0  | -  |
| 4.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 5.  | Расходы на реализацию мероприятий с учетом цен2006 года, млн рублей  | 504,0  | -  |
| 6.  | Социально-экономический эффект от реализациимероприятий с учетом цен 2006 года, млн рублей | 576,2  | 1080,2  |
| 7.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 8.  | Приведенный социально-экономический эффект отреализации мероприятий, млн рублей  | 363,1  | 2160,4  |

Приложение N 13

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ

НА ПОВЫШЕНИЕ ПРАВОВОГО СОЗНАНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОПАСНОГО

ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующие годы (в среднем за год)  |
| 1.  | Сокращение количества лиц, погибших врезультате ДТП (по сравнению с инерционнымсценарием - развитие ситуации в условияхотсутствия программно-целевого метода),человек  | 283  | 283  |
| 2.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации мероприятий, млн рублей  | 1080,2  | 1080,2  |
| 3.  | Вклад в доходы бюджета Республики Татарстан,млн рублей  | 359,41  | 359,41  |
| 4.  | Расходы на реализацию мероприятий из бюджетаРеспублики Татарстан, млн рублей  | 756,0  | -  |
| 5.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 6.  | Расходы на реализацию мероприятий из бюджетаРеспублики Татарстан с учетом цен 2006 года,млн рублей  | 504,0  | -  |
| 7.  | Бюджетный эффект от реализации мероприятий сучетом цен 2006 года, млн рублей  | -144,6  | 277,34  |
| 8.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 9.  | Приведенный социально-экономический эффект отреализации мер, млн рублей  | -91,1  | 554,7  |

Приложение N 14

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ МЕР,

НАПРАВЛЕННЫХ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ

ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ В ГОРОДАХ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующие годы (в среднем за год)  |
| 1.  | Сокращение потенциального количества лиц,погибающих в результате ДТП (инерционныйсценарий - развитие ситуации в условияхотсутствия программно-целевого метода),человек  | 73  | 73  |
| 2.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации мер, млн рублей  | 278,7  | 278,7  |
| 3.  | Расходы на реализацию мер из бюджетаРеспублики Татарстан, млн рублей  | 289,0  | -  |
| 4.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 5.  | Расходы на реализацию мер из бюджетаРеспублики Татарстан с учетом цен 2006 года,млн рублей  | 192,7  | -  |
| 6.  | Социально-экономический эффект от реализациимер с учетом цен 2006 года, млн рублей  | 96,3  | 278,7  |
| 7.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 8.  | Приведенный социально-экономический эффект отреализации мер, млн рублей  | 60,7  | 557,4  |

Приложение N 15

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ И

ИНЖЕНЕРНЫХ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ

В ГОРОДАХ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующие годы (в среднем за год)  |
| 1.  | Сокращение количества лиц, погибших врезультате ДТП (по сравнению с инерционнымсценарием - развитие ситуации в условияхотсутствия программно-целевого метода),человек  | 73  | 73  |
| 2.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации мероприятий, млн рублей  | 278,7  | 278,7  |
| 3.  | Вклад в доходы бюджета Республики Татарстан,млн рублей  | 92,71  | 92,71  |
| 4.  | Расходы на реализацию мероприятий, млн рублей  | 289,0  | -  |
| 5.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 6.  | Расходы на реализацию мероприятий с учетом цен2006 года, млн рублей  | 192,7  | -  |
| 7.  | Бюджетный эффект от реализации мероприятий сучетом цен 2006 года, млн рублей  | -100,0  | 92,71  |
| 8.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 9.  | Приведенный бюджетный эффект от реализациимероприятий, млн рублей  | -63,0  | 185,42  |

Приложение N 16

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ,

НАПРАВЛЕННЫХ НА РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ЛИЦАМ,

ПОСТРАДАВШИМ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующие годы (в среднем за год)  |
| 1.  | Сокращение количества лиц, погибающих врезультате ДТП (по сравнению с инерционнымсценарием - развитие ситуации в условияхотсутствия программно-целевого метода),человек  | 13  | 13  |
| 2.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации мероприятий, млн рублей  | 49,6  | 49,6  |
| 3.  | Расходы на реализацию мероприятий, млнрублей  | 31,35  | -  |
| 4.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 5.  | Расходы на реализацию мероприятий с учетомцен 2006 года, млн рублей  | 20,9  | -  |
| 6.  | Социально-экономический эффект от реализациимероприятий с учетом цен 2006 года, млнрублей  | 28,7  | 49,6  |
| 7.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 8.  | Приведенный социально-экономический эффект отреализации мероприятий, млн рублей  | 18,1  | 99,2  |

Приложение N 17

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

РАСЧЕТ

БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ

НА РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ЛИЦАМ, ПОСТРАДАВШИМ

В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п  | Показатели  | 2012 год  | Последующие годы (в среднем за год)  |
| 1.  | Сокращение потенциального количества лиц,погибающих в результате ДТП (по сравнению синерционным сценарием - развитие ситуации вусловиях отсутствия программно-целевогометода), человек  | 13  | 13  |
| 2.  | Снижение социально-экономического ущерба отреализации мероприятий, млн рублей  | 49,6  | 49,6  |
| 3.  | Вклад в доходы бюджета РеспубликиТатарстан, млн рублей  | 16,51  | 16,51  |
| 4.  | Расходы на реализацию мероприятий избюджета Республики Татарстан, млн рублей  | 31,35  | -  |
| 5.  | Индекс инфляции  | 1,5  | -  |
| 6.  | Расходы на реализацию мероприятий избюджета Республики Татарстан с учетом цен2006 года, млн рублей  | 20,9  | -  |
| 7.  | Бюджетный эффект от реализации мероприятийс учетом цен 2006 года, млн рублей  | -4,39  | 16,51  |
| 8.  | Коэффициент дисконтирования  | 1,587  | 0,5  |
| 9.  | Приведенный бюджетный эффект от реализациимероприятий, млн рублей  | -2,8  | 33,02  |

Приложение N 18

к Республиканской целевой программе

"Повышение безопасности дорожного

движения в Республике Татарстан"

на 2012 год

МЕТОДИКА

ОЦЕНКИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И БЮДЖЕТНОЙ

ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

1. Настоящая Методика определяет основания и алгоритм расчета социально-экономической и бюджетной эффективности Программы.

2. Методика содержит описание корректного (непротиворечивого и отражающего правила рационального экономического поведения хозяйствующих субъектов) принципа расчета эффективности Программы.

3. Методика предназначена для предприятий и организаций всех форм собственности, участвующих в разработке, экспертизе и реализации Программы.

4. Методика может быть принята в качестве основы для создания нормативных методических документов по разработке и оценке эффективности отдельных направлений и мероприятий Программы, учитывающих их специфику.

5. В основу настоящей Методики заложены расчет дисконтированного потока стоимости и определение чистого дисконтированного потока стоимости, изложенные в Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. N ВК-477.

6. Поток стоимости определяется как увеличение валового внутреннего продукта в текущем и будущих периодах в результате реализации мероприятий Программы.

7. Чистый поток стоимости определяется как поток стоимости за вычетом издержек, необходимых для его обеспечения.

8. Чистый дисконтированный поток стоимости является чистым потоком стоимости, приведенным (через коэффициент дисконтирования) к базовому периоду.

9. При определении результатов мероприятий Программы необходимо учитывать:

прямой финансовый вклад в валовый внутренний продукт;

репродуктивный и культурный вклад в валовый внутренний продукт;

вклад в формирование доходов бюджета Республики Татарстан.

10. Предполагается, что:

прямой финансовый вклад в валовый внутренний продукт определяется как прямое увеличение значения валового внутреннего продукта в результате реализации мероприятий Программы;

репродуктивный и культурный вклад реализуется в будущих периодах и обеспечивает соответствующий прирост валового внутреннего продукта в будущем. Соответственно, их влияние можно оценить как составляющую прогнозных темпов роста валового внутреннего продукта;

текущий финансовый, репродуктивный и культурный вклады в валовый внутренний продукт генерирует соответствующий вклад в формирование бюджета в соответствии с текущей долей бюджета данного уровня в валовом внутреннем продукте.

11. Социально-экономический эффект от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток стоимости (вклада в валовый внутренний продукт) с учетом прямого финансового, репродуктивного и культурного вкладов.

12. При расчете социально-экономического эффекта оценивается общий вклад в формирование валового внутреннего продукта без разбивки по субъектам получения выгод и издержек.

13. Предполагается, что:

результат реализации Программы измерим, то есть имеет определенный показатель или набор показателей, измеримых в количественном выражении;

количественное значение результатов Программы имеет однозначное влияние на формирование вклада в валовый внутренний продукт.

14. Коэффициент дисконтирования следует выбирать исходя из наилучшего из альтернативных способов использования общественных средств.

15. Для расчета социально-экономического эффекта применяется следующее выражение:

 C

 i

 PN ------

 i i PN

 T (1+j) T

 NPV = SUM ---------- + -------,

 i=1 i T

 (1+k) k(1+k)

 где:

 NPV - чистый дисконтированный поток стоимости (эффект от реализации

Программы);

 T - срок реализации Программы, лет;

 N - количественное значение результата Программы в i-м году;

 i

 N - количественное значение результата Программы в последующие годы;

 T

 P - удельный вклад в валовый внутренний продукт одного пункта

количественного результата мероприятий Программы (цена результата);

 C - бюджетные затраты на реализацию мероприятий Программы в i-м году

 i

с учетом прогноза цен на соответствующие годы;

 j - прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы, выраженные

в долях единицы;

 k - коэффициент дисконтирования, принятый для соответствующего проекта,

выраженный в долях единицы.

В указанном выражении первое слагаемое представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока стоимости, второе - остаточный вклад после срока реализации Программы, сформированный в результате реализации Программы (эффект будущих периодов).

16. Бюджетный эффект от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета в результате реализации Программы.

17. При расчете бюджетного эффекта оценивается вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета с учетом понесенных затрат.

18. Вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета определяется как доля бюджета в валовом внутреннем продукте.

19. Коэффициент дисконтирования при расчете бюджетного эффекта принимается равным коэффициенту дисконтирования при расчете социально-экономического эффекта.

20. Для расчета показателя бюджетной эффективности применяется следующее выражение:

 C

 bi

 tPN ------

 i i tPN

 T (1+j) T

 NPV = SUM ---------- + -------,

 b i=1 i T

 (1+k) k(1+k)

 где:

 NPV - чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета b

 b

(бюджетный эффект от реализации Программы);

 t - расчетная доля бюджета в валовом внутреннем продукте;

 T - срок реализации Программы, лет;

 N - количественное значение результата Программы в i-м году;

 i

 N - количественное значение результата Программы в последующие годы;

 T

 P - удельный вклад в валовый внутренний продукт одного пункта

количественного результата мероприятий Программы (цена результата);

 C - расходы на реализацию мероприятий Программы в i-м году с учетом

 bi

прогноза цен на соответствующие годы;

 j - прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы, выраженные

в долях единицы;

 k - коэффициент дисконтирования, принятый для соответствующего

направления, выраженный в долях единицы.

В указанном выражении первое слагаемое представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока вклада в бюджет, второе - остаточный вклад после срока реализации Программы, сформированный в результате реализации Программы (эффект будущих периодов).