



ПОСТАНОВЛЕНИЕ
19.01.2016

г.Зеленодольск

КАРАР
№ 87

Об утверждении целевой программы
«Повышение безопасности дорожного
движения в Зеленодольском муниципальном
районе на 2016 год»

В соответствии с республиканской целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан» на 2016 год, Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год».
2. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на председателя комиссии по безопасности дорожного движения Зеленодольского муниципального района.

И.о.руководителя

А.В. Старостин

ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
**«Повышение безопасности дорожного движения в Зеленодольском
муниципальном районе на 2016 год»**

г.Зеленодольск
2015

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---|----|
| Паспорт Программы | 3 |
| I. Обоснование проблемы | 6 |
| II. Основные цели и задачи Программы | 14 |
| III. Перечень мероприятий Программы | 16 |
| IV. Ресурсное обеспечение Программы | 25 |
| V. Механизм реализации Программы | 25 |
| VI. Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы | 28 |
| Перечень использованных сокращений | 30 |
| Приложения | 32 |

Паспорт Целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год»

| | |
|---|---|
| Наименование Программы | Целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год» (далее - Программа) |
| Дата принятия решения о разработке Программы (дата ее утверждения, наименование и номер соответствующего нормативного акта) | Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 27.12.2011 №1084 «О выполнении Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 14.01.2011 №7 "О выполнении Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 21.12.2009 №866 "О ходе реализации Указа Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 №УП-610 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан" О ходе реализации Указа Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 №УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан». |
| Государственный заказчик - координатор Программы | Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района |
| Государственные заказчики Программы | Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, Министерство по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерство здравоохранения Республики Татарстан, Министерство по делам молодежи, спорту и туризму Республики Татарстан, Министерство образования и науки Республики Татарстан |
| Основные разработчики Программы | Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района,, ОГИБДД МВД по Зеленодольскому району, Фонд безопасности дорожного движения ОГИБДД МВД по Зеленодольскому району, Управление образования Исполнительного комитета Зеленодольского муниципального района, Управление МЧС РТ по Зеленодольскому муниципальному району |
| Цели и задачи Программы | Цель Программы: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Задачи Программы: предупреждение опасного поведения участников |

| | |
|--|--|
| | <p>дорожного движения;</p> <p>развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении;</p> <p>сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;</p> <p>совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;</p> <p>сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>повышение уровня безопасности транспортных средств;</p> <p>существенное повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на республиканском уровне управления;</p> <p>совершенствование правовых основ деятельности органов исполнительной власти Республики Татарстан и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере</p> |
| <p>Важнейший целевой показатель и индикаторы</p> | <p>Важнейший показатель Программы:</p> <p>сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>Важнейшие индикаторы Программы:</p> <p>снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тысяч транспортных средств);</p> <p>снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тысяч населения);</p> <p>снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших);</p> <p>сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств;</p> <p>сокращение количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>сокращение количества дорожно-транспортных</p> |

| | |
|---|--|
| | происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств |
| Сроки реализации Программы | 2016 год |
| Объемы и источники финансирования Программы | Общий объем финансирования Программы составляет 5,669 млн.рублей (из них на капитальные вложения - 4,956 млн.рублей, прочие нужды – 0,713 млн.рублей). Источник финансирования – бюджет Республики Татарстан-0,713 млн.руб., и средства бюджетов поселений, входящих в состав ЗМР-4,956 млн.руб. |
| Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности | Сокращение к 2016 году количества лиц, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий, на 15%. Достижение положительных значений важнейших индикаторов Программы, по сравнению с 2011 годом: <ul style="list-style-type: none"> - снижение транспортного риска, - социального риска, - тяжести последствий; - сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; - сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств; - сокращение количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; - сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств. |

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% внутреннего валового продукта, а в развивающихся странах издержки от них еще выше. Для мировой экономики уже сейчас ущерб от ДТП составляет около 600 млрд.евро в год. При этом, если 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 в Зеленодольском муниципальном районе (см. рис. 1).

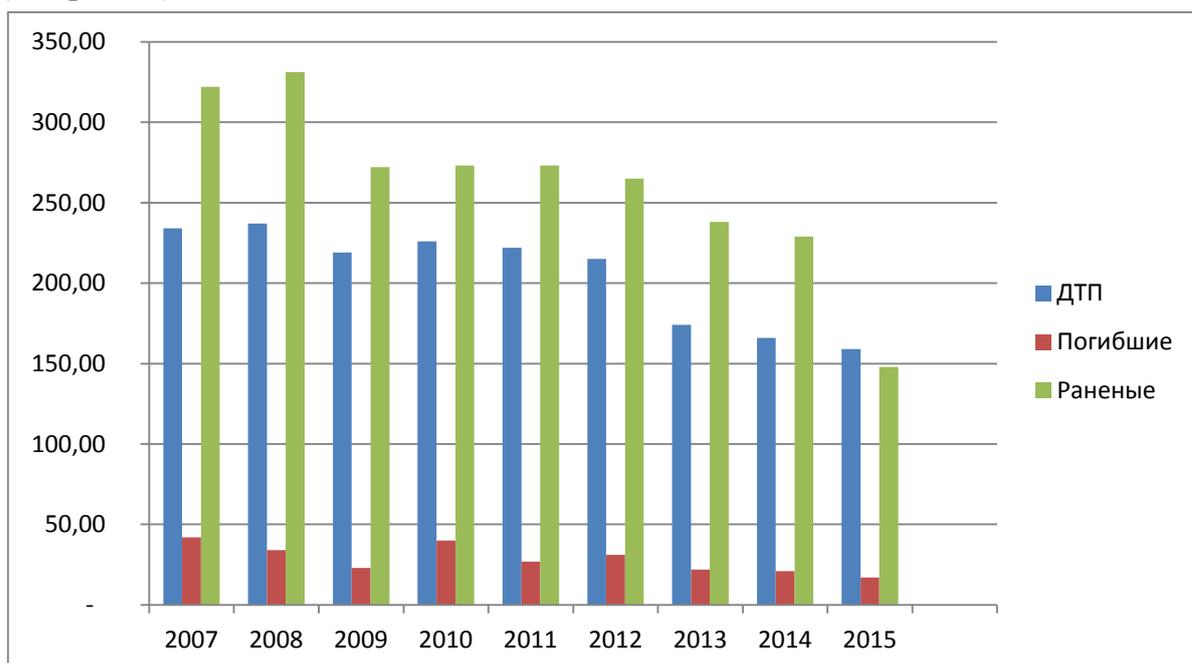


Рис. 1. Количество ДТП, погибших и раненых в Зеленодольском муниципальном районе

Дорожно-транспортная аварийность наносит огромный ущерб экономике Татарстана. Только в 2015 году убытки от ДТП составили 26 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 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 2006-2015 годах республиканских целевых программ по повышению безопасности дорожного движения позволили добиться определенных положительных результатов по снижению уровня аварийности.

Настоящая Программа основана на международных и федеральных нормативных правовых актах, в том числе резолюции, принятой 2 марта 2010 года на заседании 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, которая объявила 2011-2020 годы десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения; «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р.

Перспективной целью целевой программы по повышению безопасности дорожного движения Программы является сокращение к 2020 году количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в полтора раза по сравнению с базовым 2010 годом. В соответствии с предполагаемой динамикой достижения программного показателя в 2016 году ожидается сокращение числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях на 10% по сравнению с 2015 годом.

По итогам работы в 2015 году важнейший показатель и семь индикаторов эффективности программных мероприятий в республике имеют положительное значение. Это снижение транспортного и социального рисков, тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств; сокращение количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств, сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в Зеленодольском муниципальном районе, 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 дорожно-транспортных происшествий и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим.

В целом динамика изменений важнейшего показателя и важнейших индикаторов Программы с 2009 годом приведена в таблице 1.

Показатели аварийности в Республике Татарстан за 2009 -2015 годы

Таблица 1

| Показатель и индикаторы | 2009 год | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, человек | 23 | 40 | 25 | 27 | 22 | 21 | 17 |
| Транспортный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тысяч транспортных средств) | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,7 |
| Социальный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тысяч населения) | 14,4 | 12,7 | 11,6 | 10,9 | 10,6 | 10,4 | 10,3 |
| Тяжесть последствий ДТП (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших) | 7,8 | 6,9 | 6,8 | 6,5 | 6,3 | 6,1 | 6,0 |
| Количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств | 14,0 | 12,1 | 10,9 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 |
| Количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Показатель и индикаторы | 2009 год | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств | 90,2 | 85,4 | 90,0 | 88,7 | 86,8 | 86,5 | 86,4 |

В 2015 году на территории Зеленодольского муниципального рай она зарегистрировано 159 ДТП, в результате которых погибло 17 человек и 148 человека получили ранения. По сравнению с 2014 годом количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 7 случаев, погибших уменьшилось на 4 человек, раненых уменьшилось на 81 человек.

Около двадцати процентов происшествий по вине водителей связаны с неправильным выбором ими скорости движения 45 дорожно-транспортных происшествий, 2 погибшими и 48 раненных. Из-за нарушения правил обгона совершено 19 ДТП, 10 погибших и 23 раненных. Нарушение правил проезда перекрестков – 30 ДТП, 2 погибших и 50 раненных.

17 ДТП совершено из-за нарушения Правил дорожного движения пешеходами и велосипедистами. В них погибли 4 и получили ранения 15 человек. Управление в нетрезвом виде – 22 ДТП, 1 погибший и 34 раненных.

Иные факторы- 33 ДТП, 2 погибших и 59 раненных.

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 | поне- дельник | вторник | среда | четверг | пятница | суббота | воскре- сенье |
|---------------------|------------------|---------|-------|---------|---------|---------|------------------|
| 2009 | 22 | 36 | 17 | 31 | 41 | 41 | 31 |
| 2010 | 28 | 20 | 33 | 39 | 33 | 44 | 28 |
| 2011 | 35 | 25 | 32 | 27 | 34 | 34 | 35 |
| 2012 | 22 | 35 | 30 | 31 | 32 | 36 | 29 |
| 2013 | 28 | 28 | 15 | 24 | 27 | 31 | 21 |
| 2014 | 27 | 26 | 30 | 25 | 28 | 29 | 28 |
| 2015 | 11 | 16 | 20 | 14 | 18 | 17 | 16 |
| Итого | 173 | 186 | 177 | 191 | 213 | 232 | 188 |
| Среднее значение | 25 | 27 | 25 | 27 | 30 | 33 | 27 |

Проранжируем среднеарифметические показатели количества ДТП за десять лет по дням недели и определим коэффициенты динамики к наименьшему показателю количества ДТП. Результаты приведены в таблице 3.

Таблица 3

| | среда | вторник | поне- дельник | четверг | воскре- сенье | пятница | суббота |
|------------------|-------|---------|------------------|---------|------------------|---------|---------|
| Среднее значение | 25 | 27 | 25 | 27 | 27 | 30 | 33 |
| Коэффициент | 1,00 | 1,256 | 1,148 | 1,256 | 1,259 | 1,1444 | 1,481 |

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 дорожно-транспортных происшествий.

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.

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 №1 к Программе.

Сведения
о количестве транспортных средств в Зеленодольском муниципальном
районе

Таблица 4

| Годы | Количество транспортных средств, единиц | | | | |
|---------------------|---|-------------|----------|-----------|---------------------|
| | всего (авто-, мото-, прицепов) | в том числе | | | |
| | | легковых | грузовых | автобусов | мототранс- порта |
| 2009 | 24286 | 19836 | 3032 | 390 | 314 |
| 2010 | 25961 | 21353 | 3217 | 398 | 266 |
| 2011 | 28353 | 23627 | 3314 | 396 | 245 |
| 2012 | 35500 | 30120 | 3267 | 398 | 220 |
| 2013 | 42300 | 38403 | 3456 | 289 | 152 |
| 2014г. | 2392 | 2274 | 97 | 2 | 21 |
| Прирост к 2015г. | 1789 | 1657 | 112 | 2 | 24 |
| Прирост в % | 6,89% | 7,60% | 6,1% | 0,2% | 7,4% |

II. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ

Целью Программы является сокращение в 2015 г. на 7 случаев количество дорожно-транспортных происшествий, по сравнению с инерционным сценарием и снижение на 4 человека числа погибших в результате ДТП.(приложение №10 к Программе).

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 №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 №3 к 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.

Требуется активизация деятельности 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 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 №4 к 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 дорожно-транспортных происшествий. 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 дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведены в приложении №5 к 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».

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 дорожно-транспортного происшествия.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения БДД, приведены в приложении №6 к 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 этой 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 реализацию 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.

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 Зеленодольском муниципальном районе должна быть продолжена работа по совершенствованию существующей сети автомобильных дорог, которая обеспечит потребителям транспортных услуг гарантированный уровень удобства.

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 25% от общего числа ДТП, а в осенний период этот показатель составляет 35 %.

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 КРИС-П, КРИС-С;

модернизация АСУД 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.

Общий объем финансирования Программы составляет 5,669 млн.рублей из республиканского бюджета 0,713 млн.руб., средства бюджетов поселений, входящих в состав ЗМР 4,956 млн.руб.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 №864 утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2014 - 2020 годах».

Реализацию мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета предполагается осуществлять только при условии выделения не

менее 50% средств из местных бюджетов для софинансирования мероприятий Программы.

Таким образом, финансирование мероприятий включенных в ПБДД Зеленодольского муниципального района в 2016г предполагается на 50% за счет средств, выделенных в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014 - 2020 годах».

При условии не выделения денежных средств из федерального бюджета, Исполнительный комитет Зеленодольского муниципального района выполнит запланированные в программе мероприятия в соответствии с финансированием, которое запланировано бюджетом Зеленодольского муниципального района на мероприятия направленные на повышение безопасности дорожного движения.

Объемы финансирования Программы по направлениям приведены в приложении №7 к ней.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета Республики Татарстан приведены в приложении №8 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

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы, государственное казенное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики 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 казенным учреждением «Дирекция финансирования научных и образовательных

программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан». Источником финансирования - бюджет Республики Татарстан.

Программные мероприятия предусматривается реализовывать на основе государственных контрактов в соответствии с действующим законодательством. Все объекты, создаваемые в рамках 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 транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, государственное казенное 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.

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

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательством 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.

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, средства бюджетов городских и сельских поселений входящих в состав Зеленодольского муниципального района, средств внебюджетных источников направляемых на обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан. 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 Зеленодольском муниципальном районе, составляет 5,669 млн.рублей, из республиканского бюджета 0,713 млн.руб., средства бюджетов поселений, входящих в состав ЗМР 4,956 млн.руб.

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 дорожно-транспортных происшествий;

уровнем снижения важнейших индикаторов Программы:

транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тысяч транспортных средств),

социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс.населения),

тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших);

сокращением количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

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

сокращением количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

сокращением количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств.

Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в приложении №10 к ней.

Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в приложении №11 к ней.

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 дорожно-транспортных происшествий, непосредственно влияют на сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. 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 №12 к ней.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении №13 к ней.

Расчет социально-экономической эффективности организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведен в приложении №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 №15 к Программе.

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведен в приложении №16 к Программе.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, приведен в приложении №17 к Программе.

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП (№Р-03112199-0502-00). Реальное снижение социально-экономического ущерба будет значительно больше, так как в приведенных прогнозах не учитывается число лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

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 1999г. №ВК-477.

Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы приведена в приложении №18 к ней.

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 дорожного движения |
| ГКУ «ДФН и ОП БДД РТ» | государственное казенное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан» |
| ГУ «НЦ БЖД» | государственное учреждение «Научный центр безопасности 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 Республике Татарстан |
| ОДД | организация дорожного движения |
| ООН | Организация Объединенных Наций |
| ПДД | правила дорожного движения |
| УГИБДД МВД по РТ | Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан |
| УДС | улично-дорожная сеть |
| ФЦП | Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2014 -2020 годах» |
| ЧС | чрезвычайная ситуация |
| ЭМП | экстренная медицинская помощь |

Приложение №1
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

ОЖИДАЕМЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ
АВАРИЙНОСТИ В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ
ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО МЕТОДА

| Показатель аварийности | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год |
|---|-------------|-------------|----------|----------|----------|
| Количество лиц, погибших в результате ДТП | 282 | 293 | 296 | 301 | 309 |

Приложение №2
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

ОЖИДАЕМАЯ ДИНАМИКА
ДОСТИЖЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЯ ПРОГРАММЫ

| Показатель аварийности | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год |
|---|-------------|----------|----------|-------------|----------|
| Количество лиц, погибших в результате ДТП | 159 | 102 | 107 | 111 | 126 |
| Снижение количества лиц, погибших в результате ДТП по сравнению с инерционным сценарием, чел. | 72 | 84 | 102 | 125 | 156 |

Приложение №3
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**МЕРОПРИЯТИЯ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ ПРАВОВОГО СОЗНАНИЯ
И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

(млн.рублей)

| N | Наименование мероприятия | Срок исполнения | Общий объем финансирования | Финансирование | | Ответственные за исполнение | Ожидаемый результат |
|-----------------------------|---|-----------------|----------------------------|--|---|-----------------------------|---|
| | | | | за счет средств бюджета Республики Татарстан | за счет средств внебюджетных источников | | |
| Капитальные вложения | | | | | | | |
| 1. | Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения БДД: | 2016 год | - | - | - | ГКУ «ДФН и ОП БДД РТ» | повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности, увеличение числа выявленных грубых нарушений ПДД приведет к уменьшению тяжести последствий ДТП |
| 1.1 | оснащение комплексами видеофиксации нарушений ПДД; | 2016 год | - | - | - | ГКУ «ДФН и ОП БДД РТ» | повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности, увеличение числа выявленных грубых нарушений ПДД приведет к уменьшению тяжести последствий ДТП |

| | | | | | | | |
|--------------|--|----------|------|------|---|--|--|
| 1.2 | приобретение патрульных автомобилей и специального транспорта, оборудованного средствами контроля и выявления правонарушений | 2016 год | - | - | - | МВД (по согласованию) | повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности |
| Прочие нужды | | | | | | | |
| 2. | Приобретение научно-методических материалов, программ, печатных и электронных учебных пособий для системы непрерывного образования, создание системы непрерывного транспортного образования, проведение конференций | 2016 год | 0,02 | 0,02 | | Управление обр., Зеленодольский филиал ГУ «ДФНи ОП БДД РТ» | профилактика ДДТТ |
| 3. | Создание тематических телепередач по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения разных возрастных категорий | 2016 год | 0,05 | 0,05 | | ГКУ «ДФН и ОП БДД РТ» | формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения |
| 4. | Создание видео – и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д. | 2016 год | - | - | - | Управление обр., Филиал ГУ «ДФН и ОП БДД РТ» | формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения |

| | | | | | | | |
|----|--|----------|-------|-------|--|---|--|
| 7. | Проведение массовых мероприятий с детьми: конкурсы-фестивали «Безопасное колесо», профильные смены активистов отрядов ЮИД, автопробеги по местам боевой славы, чемпионаты ДЮАШ по автомногоборью, конкурсы среди общеобразовательных учреждений по профилактике ДДТТ, приобретение картов, автомобилей для ДЮАШ, автоклассов, оборудования по ПДД, развитие технических видов спорта, проведение соревнований, проведение мероприятий по БДД для населения | 2016 год | 0,563 | 0,563 | | Управление обр., Зеленодольский Филиал ГУ «ДФН и ОП БДД РТ» | формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах |
| 6. | Проведение слетов юных инспекторов движения | 2016 год | 0,05 | 0,05 | | Управление обр., Зеленодольский Филиал ГУ «ДФН и ОП БДД РТ» | формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах |
| 7. | Приобретение и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших классов | 2016 год | 0,01 | 0,01 | | Управление обр., Зеленодольский Филиал ГУ «ДФН и ОП БДД РТ» | снижение вероятности наездов на детей в темное время суток |

| | | | | | | | |
|----|--|----------|-------|-------|--|---|---------------------|
| 8. | Повышение квалификации преподавательского состава общеобразовательных школ и детских дошкольных учреждений | 2016 год | 0,02 | 0,02 | | Управление обр., Зеленодольский Филиал ГУ «ДФН и ОП БДД РТ» | предупреждение ДДТТ |
| | ИТОГО: | | 0,713 | 0,713 | | | |

Приложение № 4
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ
И ИНЖЕНЕРНЫЕ МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ
В ГОРОДАХ И РАЙОНАХ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН**

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

| N по ФЦП | Наименование мероприятия | Срок исполне ния | Общий объем финансир ования | Финансирование | | | Ответственные за исполнение | Ожидаемый результат |
|-----------------------------|--|------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---|--|--------------------------------|---|
| | | | | за счет средств бюджета РТ | за счет средств муниципаль ных бюджетов поселений ЗМР | за счет средств внебюджетн ых источников | | |
| Капитальные вложения | | | | | | | | |
| | Установка пешеходных ограждений | 2016 год | 0,700 | | 0,700 | | Исполком г. Зеленодольск | Повышение безопасности дорожного движения для передвижения детей. |
| | Нанесение дорожной разметки | 2016 год | 1,300 | | 1,300 | | | |
| | Установка искусственных неровностей | 2016 год | 0,704 | | 0,704 | | | |
| | Содержание и реконструкция светофорных объектов | 2016 год | 0,500 | | 0,500 | | | |
| | Установка знаков особого внимания (в том числе пешеходный переход) | 2016 год | 1,752 | | 1,752 | | | |
| | ИТОГО: | | 4,956 | | 4,956 | | | |

Приложение № 5
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**МЕРОПРИЯТИЯ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ЛИЦАМ,
ПОСТРАДАВШИМ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП**

(Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам,
пострадавшим в результате ДТП, не предусмотрены)

Приложение № 6
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**МЕРОПРИЯТИЯ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ,
МЕТОДИЧЕСКИХ И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОСНОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БДД**

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

(На муниципальном уровне не разрабатывается)

Приложение № 7
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

Объемы финансирования Программы

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

| Направления финансирования | ВСЕГО | Средства муниципальных бюджетов поселений ЗМР | | | Средства бюджета Республики Татарстан | | | Средства внебюджетных источников | |
|---|--------------|---|----------------------|--------------|---------------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|--------------|
| | | Всего: | капитальные вложения | прочие нужды | Всего: | капитальные вложения | прочие нужды | капитальные вложения | прочие нужды |
| 1.Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения | 0,713 | - | - | - | 0,713 | - | 0,713 | -- | - |
| 2.Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах | 4,956 | 4,956 | 4,956 | - | | | - | - | - |
| 3.Развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Итого | 5,669 | 4,956 | 4,956 | - | 0,713 | | 0,713 | - | - |

Приложение №8
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**Финансирование из республиканского и муниципальных
бюджетов поселений ЗМР и внебюджетных источников**

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

| Источник финансирования | 2016 год |
|---|--------------|
| Средства бюджета Республики Татарстан - всего, в том числе: | 0,713 |
| капитальные вложения | - |
| прочие нужды | 0,713 |
| Средства муниципальных бюджетов поселений ЗМР- всего, в том числе: | 4,956 |
| капитальные вложения | 4,956 |
| прочие нужды | - |
| Средства внебюджетных источников- всего, в том числе: | - |
| капитальные вложения | - |
| прочие нужды | - |
| ИТОГО: | 5,669 |

Приложение № 9
к целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**Распределение средств муниципальных бюджетов поселений ,
республиканского бюджетов и средств внебюджетных источников,
выделяемых на реализацию программы между заказчиками**

(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

| Заказчики программы | 2016г всего: | Средства муниципальных бюджетов поселений ЗМР | | Средства республиканского бюджета | | Средства внебюджетных источников | |
|---|-----------------|--|-----------------|---|-----------------|--|-----------------|
| | | капитальные вложения | прочие нужды | капитальные вложения | прочие нужды | капитальные вложения | прочие нужды |
| Исполнительный комитет г. Зеленодольск | 4,956 | 4,956 | - | - | - | - | - |
| Зеленодольский Филиал ГКУ «ДФН и ОП БДДДРТ» | 0,713 | - | - | - | 0,713 | - | - |
| Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ (ГУ «Главтатдортранс»), ФГУ «Волговятскуправтодор» | - | - | - | - | - | - | - |
| Итого: | 5,669 | 4,956 | - | - | 0,713 | - | - |
| Всего: | 5,669 | 4,956 | | 0,713 | | - | |

Приложение № 10
к целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

Расчет социально-экономической эффективности целевой программы

| № п/п | Показатели | 2010 год | Последующие годы (в среднем за год) |
|-------|--|----------|-------------------------------------|
| 1. | Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), человек | 40 | 17 |
| 2. | Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек | 31 | 24 |
| 3. | Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием), человек | 16 | 16 |
| 4. | Снижение социально-экономического ущерба от реализации Программы, млн. рублей | 61,072 | 61,072 |
| 5. | Расходы на реализацию Программы, млн. рублей, | 4,91 | – |
| 6. | Индекс инфляции | 1,5 | – |
| 7. | Расходы на реализацию Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 3,27 | – |
| 8. | Социально-экономический эффект от реализации Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 50,62 | 53,44 |
| 9. | Коэффициент дисконтирования | 1,5 | 0,5 |
| 10. | Приведенный социально-экономический эффект от реализации Программы, млн. рублей | 33,74 | 106,88 |

Приложение № 11
к целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

Расчет бюджетной эффективности муниципальной целевой Программы

| № п/п | Показатели | 2010 год | Последующие годы (в среднем за год) |
|----------|--|-------------|--|
| 1. | Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), человек | 40 | 17 |
| 2. | Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек | 31 | 24 |
| 3. | Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием), человек | 16 | 16 |
| 4. | Снижение социально-экономического ущерба от реализации Программы, млн. рублей | 61,072 | 61,072 |
| 5. | Вклад в доходы муниципальных бюджетов поселений ЗМР, млн. рублей | 80 | |
| 6. | Расходы на реализацию Программы, млн. рублей | 4,91 | - |
| 7. | Индекс инфляции | 1,5 | - |
| 8. | Расходы на реализацию Программы из муниципального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 3,27 | - |
| 9. | Бюджетный эффект от реализации Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 69,55 | 17,78 |
| 10. | Коэффициент дисконтирования | 1,5 | 0,5 |
| 11. | Приведенный бюджетный эффект от реализации Программы, млн. рублей | | |

Приложение № 12
к целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**Расчет социально-экономической эффективности мероприятий,
направленных на повышение правового сознания, и предупреждение
опасного поведения участников дорожного движения**

| № п/п | Показатели | 2016 год | Последующие годы (в среднем за год) |
|-------|---|----------|-------------------------------------|
| 1. | Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек | 4 | 2 |
| 2. | Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей | 7,63 | 7,63 |
| 3. | Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей | 5,669 | - |
| 4. | Индекс инфляции | 1,4 | - |
| 5. | Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 3,507 | - |
| 6. | Социально-экономический эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 2,39 | 7,63 |
| 7. | Коэффициент дисконтирования | 1,469 | 0,5 |
| 8. | Приведенный социально-экономический эффект от реализации мероприятий, млн. рублей | 1,626 | 15,26 |

Приложение № 13
к целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**Расчет бюджетной эффективности мероприятий,
направленных на повышение правового сознания и предупреждение
опасного поведения участников дорожного движения**

| | Показатели | 2016 год | Последующие годы (в среднем за год) |
|----|---|-------------|---|
| 1. | Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек | 4 | 2 |
| 2. | Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей | 7,63 | 7,63 |
| 3. | Вклад в доходы муниципального бюджета, млн. рублей | 2,54 | 2,54 |
| 4. | Расходы на реализацию мероприятий, из муниципальных бюджетов поселений ЗМР, млн. рублей, | 5,669 | - |
| 5. | Индекс инфляции | 1,4 | - |
| 6. | Расходы на реализацию мероприятий из муниципального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 2,99 | - |
| 7. | Бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 0,58 | 2,54 |
| 8. | Коэффициент дисконтирования | 1,469 | 0,5 |
| 9. | Приведенный социально-экономический эффект от реализации мер, млн. рублей | 0,4 | 5,08 |

Приложение № 14
к целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

Расчет социально-экономической эффективности организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах

| № п/п | Показатели | 2016 год | Последующие годы (в среднем за год) |
|-------|--|----------|-------------------------------------|
| 1. | Сокращение потенциального количества лиц, погибающих в результате ДТП (инерционный сценарий – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек | 4 | 2 |
| 2. | Снижение социально-экономического ущерба от реализации мер, млн. рублей | 45,81 | 45,81 |
| 3. | Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, | 5,669 | - |
| 4. | Индекс инфляции | 1,4 | - |
| 5. | Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 3,507 | - |
| 6. | Социально-экономический эффект от реализации мер, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 37,41 | 37,41 |
| 7. | Коэффициент дисконтирования | 1,469 | 0,5 |
| 8. | Приведенный социально-экономический эффект от реализации мер, млн. рублей | 25,47 | 74,82 |

Приложение № 15
к целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в Зеленодольском муниципальном районе на 2016 год

**Расчет бюджетной эффективности организационно-планировочных
и инженерных мер, направленных на совершенствование организации
движения транспортных средств и пешеходов в городах**

| № п/п | Показатели | 2016 год | Последующие годы (в среднем за год) |
|----------|---|-------------|--|
| 1. | Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек | 4 | 2 |
| 2. | Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей | 45,81 | 45,81 |
| 3. | Вклад в доходы муниципальных бюджетов поселений ЗМР, млн. рублей | 15,24 | 15,24 |
| 4. | Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей | 5,669 | - |
| 5. | Индекс инфляции | 1,4 | - |
| 6. | Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 3,507 | - |
| 7. | Бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год | 13,84 | 15,24 |
| 8. | Коэффициент дисконтирования | 1,469 | 0,5 |
| 9. | Приведенный бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей | 9,42 | 30,48 |

**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. №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 валовой внутренний продукт;
репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт;
вклад в формирование доходов бюджета Республики Татарстан.

10. Предполагается, что:

прямой финансовый вклад в валовой 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 вклад в валовой 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 валовой внутренний продукт) с учетом прямого финансового, репродуктивного и культурного вклада.

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 валовой 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:

$$NPV = \sum_{i=1}^T \frac{PN_i - \frac{C_i}{(1+j)^i}}{(1+k)^i} + \frac{PN_T}{k(1+k)^T}$$

где:

NPV – чистый дисконтированный поток стоимости (эффект от реализации Программы);

T – срок реализации Программы, лет;

N_i – количественное значение результата Программы в году *i*;

N_T – количественное значение результата Программы в последующие годы;

P – удельный вклад в валовой внутренний продукт одного пункта количественного результата мероприятий Программы (цена результата);

C_i – бюджетные затраты на реализацию мероприятий Программы в 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:

$$NPV_b = \sum_{i=1}^T \frac{tPN_i - \frac{C_{bi}}{(1+j)^i}}{(1+k)^i} + \frac{tPN_T}{k(1+k)^T}$$

где:

NPV_b – чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета b (бюджетный эффект от реализации Программы);

t – расчетная доля бюджета в валовом внутреннем продукте;

T – срок реализации Программы, лет;

N_i – количественное значение результата Программы в i-том году;

N_T – количественное значение результата Программы в последующие годы;

P – удельный вклад в валовой внутренний продукт одного пункта количественного результата мероприятий Программы (цена результата);

C_{bi} – расходы на реализацию мероприятий Программы в 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 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).