

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Экономическая безопасность»

ВКР ПРОВЕРЕНА

Рецензент,

_____/_____/_____
« ____ » _____ 2019 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой ЭБ, д.э.н., доцент

_____/ А.В. Карпушкина /
« ____ » _____ 2019 г.

Исследование роли государственной программы безопасности дорожного движения в системе обеспечения экономической безопасности региона

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 38.05.01. 2019. XXX. ВКР

Руководитель ВКР доцент, к.э.н.

_____/ Голованов Е.Б. /
« ____ » _____ 2019 г.

Автор

студент группы ЭУ – 640

_____/ Харитонова Н.В. /
« ____ » _____ 2019 г.

Нормоконтролер, доцент, к.э.н.

_____/ Голованов Е.Б. /
« ____ » _____ 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Харитоновна Н.В. «Исследование роли государственной программы безопасности дорожного движения в системе обеспечения экономической безопасности региона». – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-640, 2019. – 113 с., 34 ил., 23 табл., библиогр. список – 78 наим.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью разработки предложений по совершенствованию процедуры проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ по обеспечению дорожной безопасности с позиции повышения экономической безопасности.

В выпускной квалификационной работе рассмотрены теоретические аспекты региональной экономической безопасности. Проведен анализ федеральных и региональных программ, направленных на обеспечение экономической безопасности региона. На основе анализа практического материала дана оценка безопасности дорожного движения в Уйском районе Челябинской области.

На основе изучения научных подходов разработан интегральный показатель, дающий комплексную оценку муниципальных целевых программ по трем критериям.

Проведена апробация предлагаемой методики оценки целевых программ на примере подпрограмм программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год». Это позволило распределить данные подпрограммы по степени эффективности их реализации.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	10
1.1 Сущность, факторы и особенности региональной экономической безопасности.....	10
1.2 Дорожная безопасность как часть системы региональной экономической безопасности.....	20
1.3 Нормативно-правовые проблемы развития государственной системы обеспечения дорожной безопасности.....	32
2 ФЕДЕРАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА.....	41
2.1 Общая характеристика программного подхода в обеспечении региональной экономической безопасности.....	41
2.2 Механизмы реализации государственной концепции обеспечения дорожной безопасности.....	48
2.3 Текущая оценка реализации государственной программы безопасности дорожного движения.....	57
3 ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УЙСКОМ РАЙОНЕ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	71
3.1 Исследование проблем обеспечения безопасности дорожного движения Уйского района Челябинской области.....	71
3.2 Анализ результатов деятельности ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району.....	79
4 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ УЙСКОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	88
4.1 Оценка муниципальных программ, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе.....	88
4.2 Рекомендации по процедуре проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ с позиции повышения экономической безопасности.....	95
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	103
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	106
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	114
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Альбом иллюстраций.....	114

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Особенностью Российской Федерации является то, что, как это уже следует из самого названия, она является сложносоставным государством, в которое входят регионы, каждый из которых отличается своеобразием. Вместе с тем для каждого региона стоит проблема обеспечения собственной экономической безопасности, которая неразрывно связана с безопасностью всей страны. Для решения данной проблемы сегодня широко используется программно-целевой метод. Причем, как правило при принятии каждой государственной программы на уровне федерации, отдельные регионы разрабатывают свои программы, нацеленные на решение тех же задач, но уже на уровне региона. Следовательно, при разработке региональных и внутрирегиональных (муниципальных) программ разработчики опираются на федеральную программу. Сложность данной работы состоит в согласовании общегосударственных целей с особенностями региональных проблем, без чего невозможно достичь успеха в их решении.

Одним из направлений обеспечения экономической безопасности регионов следует считать комплексную всестороннюю работу по повышению дорожной безопасности. С каждым годом растет понимание важности и сложности данной проблемы, выбран способ решения – применение программно-целевого метода.

Однако до сих пор сам названный метод недостаточно разработан. В частности, отсутствуют общепризнанные методики оценки целевых программ, в том числе в сфере дорожной безопасности.

Таким образом, противоречие между значимостью обеспечения дорожной безопасности для сохранения экономической безопасности региона и недостаточной разработанностью инструментов оценки целевых программ как способа организации работы по обеспечению дорожной безопасности определяют актуальность темы исследования.

Степень разработанности проблемы. Проблемам обеспечения дорожной безопасности посвящены работы М.Г. Русецкого, Ю.Н. Калюжного, А.Р. Абдульзянова, Г.В. Абакумова, Р.Э. Шамсутдинова, В.Н. Добромирова, С.С. Евтюкова, Е.В. Печатновой. Региональный аспект экономической безопасности рассматривается такими учеными как П.С. Моисеев, С.В. Сильченкова, Т.А. Рудакова, И.Н. Санникова, О.Ю. Рудакова. О проблемах оценки региональных программ можно найти рассуждения в трудах В.В. Акбердиной, О.П. Смирновой, Г.В. Маханько, Н.А. Назаренко, Е.С. Чичканевой

Однако, несмотря на значительный вклад вышеназванных авторов в решение задач по укреплению дорожной безопасности как части экономической безопасности регионов в том числе посредством реализации муниципальных программ, до сих пор ряд теоретических и методических аспектов и проблем остаются дискуссионными и требуют дальнейшего исследования и модернизации.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка предложений по совершенствованию процедуры проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ по обеспечению дорожной безопасности с позиции повышения экономической безопасности.

Достижение поставленной цели потребовало решения следующих **задач**:

- 1) раскрыть теоретические аспекты региональной экономической безопасности;
- 2) выявить роль федеральных и региональных программ в обеспечении экономической безопасности региона;
- 3) проанализировать безопасность дорожного движения в Уйском районе Челябинской области;
- 4) оценить эффективность реализации программы безопасности дорожного движения Уйского района Челябинской области.

Объектом исследования является реализация муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год».

Предметом настоящего исследования являются отношения, возникающие в процессе проведения оценки эффективности реализации муниципальной программы.

Теоретическую и методологическую основу выпускной квалификационной работы составляют фундаментальные положения и труды отечественных и зарубежных авторов по вопросам экономической и дорожной безопасности, программно-целевому методу; законодательные и нормативные акты Российской Федерации, данные федерального и регионального статистического учета, справочные сведения по состоянию Уйского муниципального района, отчеты по реализации муниципальных программ Уйского муниципального района. Это обеспечило достоверность приведенных сведений.

В процессе работы в соответствии с особенностями объекта исследования были использованы общенаучные и экономические методы познания, такие как системный анализ, диалектика, индукция и дедукция, моделирование, методы экономико-математического, статистического, экспертного анализа.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1 Сущность, факторы и особенности региональной экономической безопасности

Для того, чтоб разобраться с сущностью региональной экономической безопасности, можно двигаться от общего к частному. Можно начать с определения значения термина «безопасность». В специальной литературе под понятием «безопасность» кого-либо или чего-либо понимается такое их состояние, при котором они находятся в положении надежной защищенности.

Так, уже в античной философии ставилась проблема взаимосвязи безопасности с хозяйственными и политическими отношениями, предпринималась попытка раскрыть ее роль в общественной жизни¹.

Но, тем не менее, до настоящего времени в научной литературе и в отдельных документах нет единого понимания сущности безопасности.

В законе РФ «О безопасности» предлагается следующая трактовка данного понятия: «Безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Жизненно важные интересы – это совокупность потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности, общества и государства. К основным объектам безопасности относятся: личность – ее права и свободы; общество – его материальные и духовные ценности; государство – его конституционный строй, суверенитет и территориальная целостность»².

Безопасность – это не только механизм, состояние, но и самостоятельное, достаточно автономное явление, во многом определяющее условия, жизненные возможности, будущее любого связанного с ним объекта. По мнению М.Г.

¹ Русецкий, М.Г. Инструменты повышения экономической безопасности субъектов системы дорожного движения : монография / М.Г. Русецкий. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2014. С. 7.

² О безопасности: федеральный закон от 28.12.2010 N 390-ФЗ // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_108546/

Русецкого необходим новый подход. Безопасность может характеризовать состояние только объекта в целом, обладающего собственной, целостной и законченной системой жизнеспособности (возможность постановки самостоятельной цели развития, обособленность управления, наличие автономных систем ресурсонакопления и ресурсопотребления). Поэтому следует преодолеть существующее понимание общей безопасности, складывающейся из частных безопасностей. Наоборот, только развитие всего объекта в целом может обеспечить развитие и безопасность всех его составных частей³.

Далее следует рассмотреть сущность понятия «экономическая безопасность» без привязки к региону. Так П.С. Моисеев рассматривает экономическую безопасность как состояние защищенности экономических интересов государства от различного вида угроз⁴. В данном определении выражена непосредственно суть понятия экономической безопасности.

Профессор В.К. Сенчагов сущность экономической безопасности определяет как такое соотношение экономики и институтов власти, при котором обеспечивается гарантированная защита национальных интересов, социально направленное развитие страны в целом, достаточный оборонный потенциал даже при наиболее неблагоприятных условиях развития внутренних и внешних процессов⁵.

О.С. Юшкевич рассматривает экономическую безопасность государства как характеристику функционирования национальной экономики, выражающую ее способность:

– обеспечивать стабильное, прогрессивное развитие национальной экономики и удовлетворение общественных потребностей;

³Русецкий, М.Г. Инструменты повышения экономической безопасности субъектов системы дорожного движения : монография / М.Г. Русецкий. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2014. С. 8.

⁴ Моисеев, П.С. Специфика экономической безопасности регионов Рос-сии / П.С. Моисеев // Социально-экономические явления и процессы, 2012. – № 12. – С. 218.

⁵ Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник / Под ред. В.К. Сенчагова. 5-е изд. - М.: БИНОМ, Лаборатория знаний, 2015. С. 68.

- постоянно мониторить, своевременно анализировать и оперативно реагировать на возникающие неблагоприятные факторы и нейтрализовать внешние и внутренние угрозы благосостоянию населения и народному хозяйству;
- обеспечить приоритет экономических интересов страны в долгосрочной перспективе, перед текущими политическими давлением и дивидендами;
- защищать экономические интересы страны, как на внутреннем, так и на внешних рынках⁶⁶.

В последних двух определениях определении экономическая безопасность предстает как некие целевые установки.

Особенностью Российской Федерации является ее огромная, по сравнению с большинством других стран, территория, что обуславливает многообразие не только условий проживания в различных частях страны, но и многих других экономических, социальных, культурных характеристик ее регионов. В связи с этим экономическая безопасность страны предполагает обеспечение экономической безопасности каждого ее региона. Взаимосвязь между всеми указанными видами безопасности наглядно отображена на рисунке 1.1.

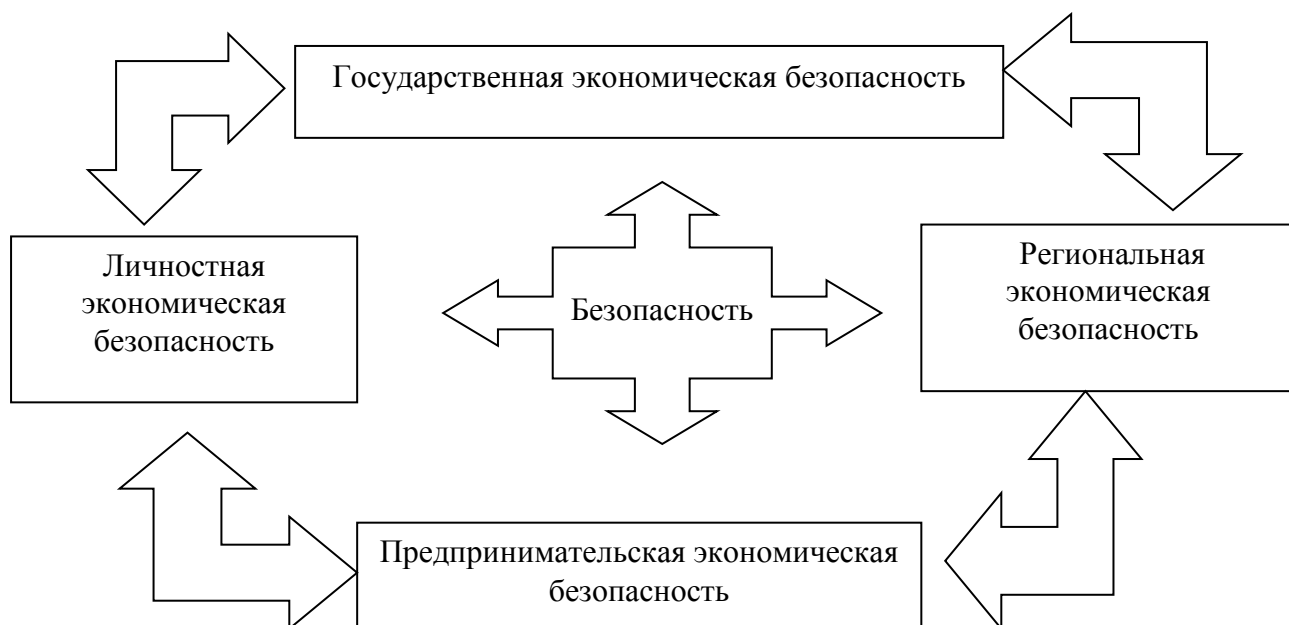


Рисунок 1.1 – Взаимосвязь между видами экономической безопасности

⁶⁶ Юшкевич, О.С. Понятие экономической безопасности / О.С. Юшкевич // Понятие экономической безопасности, 2015. – №1. – С. 183.

В последние годы в виду нарастания неравномерности развития разных субъектов страны внимание к региональной экономической безопасности, как со стороны ученых, так и практиков, усиливается. Тем не менее единого подхода к пониманию сущности рассматриваемого явления к настоящему времени не сложилось. Более того, высказывается точка зрения, что экономическая безопасность региона не может считаться явлением или физическим объектом, а на самом деле это условное понятие. С его помощью предпринимаются попытки обозначить желаемый результат экономического и сопутствующего ему развития территории⁷. С.В. Сильченкова считает, что экономическая безопасность региона соотносится с достаточностью ресурсов для обеспечения его стабильного развития и жизнедеятельности населения этого региона⁸. В данном определении главное внимание уделено факторам, потенциально препятствующим достижению цели.

Г.С. Вечканов предлагает выражать экономическую безопасность региона через возможности осуществлять собственную экономическую политику в рамках страны; способности устойчиво реагировать на резкие политические и экономические изменения в стране; способности проводить крупные экономические мероприятия по неотложным социально-экономическим взрывным ситуациям на территории; возможности оказывать помощь (на договорной основе) определенным областям, республикам и регионам; возможности стабильно поддерживать соответствие действующих на территории экономических нормативов, общепринятым в мировой практике, что дало бы возможность обеспечить необходимый уровень и качество жизни населения⁹.

Более кратко сущность экономической безопасности региона выражает П.С. Моисеев, который видит в ней способность региона формировать и

⁷ Кораблева, А.А. Экономическая безопасность региона в системе видов региональной безопасности: уточнение терминологии / А.А. Кораблева // Вест-ник Томского государственного университета. Экономика, 2017. – № 40. – С. 27

⁸ Сильченкова, С.В. Значение рейтинговых исследований для обеспечения экономической безопасности региона / С.В. Сильченкова // СНГ: внутренние и внешние драйверы экономического роста: сборник статей по материалам участников IV ежегодной международной научно-практической конференции. Дата и место проведения: Москва 22-24 апреля 2017 г. - М.: Научный консультант, 2017. С. 80.

⁹ Вечканов, Г.С. Экономическая безопасность: учебник для вузов / Г.С. Вечканов. - СПб.: Петрополис, 2015.

проводить собственную социально-экономическую политику за счет внутренних ресурсов, а также обеспечивать функционирование, развитие и расширенное воспроизводство приоритетных отраслей народного хозяйства¹⁰.

Для понимания сущности региональной экономической безопасности целесообразно выделить базовых элементов региональной составляющей экономической безопасности, предложенное Т.А. Рудаковой¹¹ (таблица 1.1).

Таблица 1.1 – Основные понятия региональной экономической безопасности

Элемент	Характеристика элемента
Региональная экономическая безопасность	состояние экономики, обеспечивающее поступательное социально-экономическое развитие региона
Принципы выделения факторов экономической безопасности	объективные существенные закономерности национальной безопасности в контексте особенностей экономического развития отдельного региона
Фактор экономической безопасности региона	на этапе обоснования - это условие antecedenta или причина, на этапе оценки влияния на экономическую безопасность региона - скрытая переменная, вызывающая изменение состояния экономики региона
Внутренние факторы экономической безопасности региона	условия экономического развития региона в форме ресурсного потенциала с доминированием административной составляющей
Показатели эффективности деятельности органов исполнительной власти	оценочные значения, характеризующие результативность выполнения администрацией региона делегированных федеральной властью полномочий
Индикаторы и показатели оценки эффективности пространственного развития	оценочные значения, сформированные по результатам сравнительного анализа социально-экономического развития структурных элементов федеративного государства, характеризующие результат сотрудничества и взаимодействия в условиях экономической интеграции
Администрирование процесса взаимодействия регионов	совокупность управленческих функций государственных институтов, регулирующих процессы перераспределения ресурсного потенциала, с целью обеспечения условий равномерного сбалансированного социально-экономического развития структурных элементов федеративного государства
Государственная политика пространственного развития	руководство к действию органов исполнительной власти в условиях интеграции региональных ресурсов

¹⁰ Моисеев, П.С. Специфика экономической безопасности регионов России / П.С. Моисеев // Социально-экономические явления и процессы, 2012. – № 12. – С. 221.

¹¹ Рудакова, Т.А. Экономическая безопасность региона: сущность, факторы, инструменты мониторинга / Т.А. Рудакова, И.Н. Санникова, О.Ю. Рудакова // Национальные интересы : приоритеты и безопасность : научно-практический и теоретический журнал, 2018. - Т. 14, вып. 6. С. 1078.

Наглядно механизм обеспечения экономической безопасности региона представлен на рисунке 1.2.



Рисунок 1.2 – Механизм обеспечения экономической безопасности региона

Н.Ю. Сорокина предлагает учитывать проблему экономической безопасности региона в ее статическом и динамическом аспектах (рисунок 1.3)¹².

¹² Сорокина, Н.Ю. Обеспечение экономической безопасности регионов как результат их устойчивого развития / Н.Ю. Сорокина // Вестник Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, 2017. – № 5. – С. 147.



Рисунок 1.3 – Динамическая интерпретация содержания термина «экономическая безопасность региона»

Обеспечение экономической безопасности региона невозможно без предупреждения потенциальных и реальных угроз. Г.В. Маханько предлагает все угрозы разделять на внешние и внутренние¹³.

Особое внимание требуется уделять внутренним угрозам, так как они отличаются своеобразием для каждого субъекта Российской Федерации, зависят от территориального положения, уровня социально-экономического развития, а также производственного потенциала. К числу наиболее типичных внутренних угроз можно отнести: кризисное состояние экономики, нищенский минимальный

¹³ Маханько, Г.В. Оценка экономической безопасности региона (на примере Краснодарского края / Г.В. Маханько, Н.А. Назаренко, Е.С. Чичканева // Научный журнал КубГАУ, 2017. – № 4. – С. 654.

прожиточный минимум, низкие зарплаты и пенсии, неснижающаяся преступность и криминализация общества, многочисленные нарушения правил дорожного движения как водителями, так и пешеходами, неблагоприятное состояние экологии и здравоохранения, низкое качество большей части автомобильных дорог, рост наркомании, неблагоприятную социокультурную среду (широкая пропаганда насилия, разврата и алчности), низкий авторитет правоохранительных органов, возможность крупномасштабных техногенных (производственных) и природных катастроф¹⁴.

Помимо угроз экономической безопасности региона выделяют также и факторы. Следует согласиться с мнением Рудаковой о возможности подхода к понятию фактора экономической безопасности с двух точек зрения: на этапе обоснования, рассматривая его как предпосылку или причину экономической безопасности, и на этапе оценки влияния – как скрытую переменную¹⁵.

Воспроизводство ценностей и общественных благ обеспечивается состоянием ресурсного потенциала региона, составляющие которого (природные, материальные, трудовые, финансовые ресурсы) могут выступать факторами экономической безопасности регионального уровня¹⁶.

Фактором, обеспечивающим их взаимодействие, следует считать административный ресурс, основной задачей которого становится не только определение приоритетов освоения и использования выше названного потенциала в условиях ограниченных возможностей, но и прогноз изменения потребностей общества, влияния внешней среды, содействие экономическому развитию региона. Определяющим фактором экономической безопасности остаются инвестиции в основной капитал, а именно – их объем, желательны в сопоставимых ценах на ресурсы, для использования которых они предназначены. Инвестиции

¹⁴ Юсупов, Р.М. Методологические основы формирования концепции региональной безопасности / Р.М. Юсупов // Национальная безопасность России: актуальные проблемы современности. Сборник научных статей. – Москва: АИПНБ, 2012. – С. 59.

¹⁵ Рудакова, Т.А. Экономическая безопасность региона: сущность, факторы, инструменты мониторинга / Т.А. Рудакова, И.Н. Санникова, О.Ю. Рудакова // Национальные интересы : приоритеты и безопасность : научно-практический и теоретический журнал, 2018. - Т. 14, вып. 6. – С. 1073.

¹⁶ Jerzmanowski M., Walker J.E. Finance and Sources of Growth: Evidence from the U.S. States. *Journal of Economic Growth*, 2017, vol. 22, iss. 1, pp. 97-122. – URL: <https://doi.org/10.1007/s 10887-016-9135-6>.

способствуют возможности расширенного воспроизводства с движением капитала по классической формуле «деньги - товар - деньги». В сложившейся экономической ситуации в стране, в частности, в условиях экономических санкций, приоритетной задачей становится восстановление и наращивание объемов производства материальных благ. Спад объемов инвестирования в развитие экономики, с одной стороны, может быть следствием ограниченного доступа на международные рынки капитала, с другой – неготовностью административного ресурса креативно реагировать на внешние угрозы и вызовы. Факторы экономической безопасности региона показаны на рисунке 1.4¹⁷.



Рисунок 1.4 – Факторы экономической безопасности региона

Одним из факторов первого порядка в оценке экономической безопасности региона можно назвать административный ресурс. Следует отметить, что эффективное административное управление в свою очередь возможно, если

¹⁷ Рудакова, Т.А. Экономическая безопасность региона: сущность, факторы, инструменты мониторинга / Т.А. Рудакова, И.Н. Санникова, О.Ю. Рудакова // Национальные интересы : приоритеты и безопасность : научно-практический и теоретический журнал, 2018. - Т. 14, вып. 6. – С. 1077.

регион обеспечен необходимыми материальными и трудовыми ресурсами, а его природные условия позволяют использовать их в необходимом сочетании и нужной пропорции. Вторым не менее важным фактором экономической безопасности региона выступают природно-климатические условия, которые либо расширяют, либо ограничивают возможности эффективного сочетания материальных, трудовых ресурсов и финансовых вложений для организации их взаимодействия в процессе создания ценностей. Такой фактор, как обеспеченность региона трудовыми ресурсами для отдельных регионов может быть одним из основных или второстепенным в зависимости от плотности населения, структуры, демографической ситуации и способности к труду.

Материальные ресурсы региона как результат его местоположения могут быть значимым фактором при условии их ограниченности и второстепенным – при условии их достаточного количества в долгосрочной перспективе. Именно поступательное развитие экономики региона на перспективу может обеспечить его экономическую безопасность.

К региональной безопасности можно подходить и с точки зрения безопасности различных сторон функционирования экономики региона (рисунок 1.5).

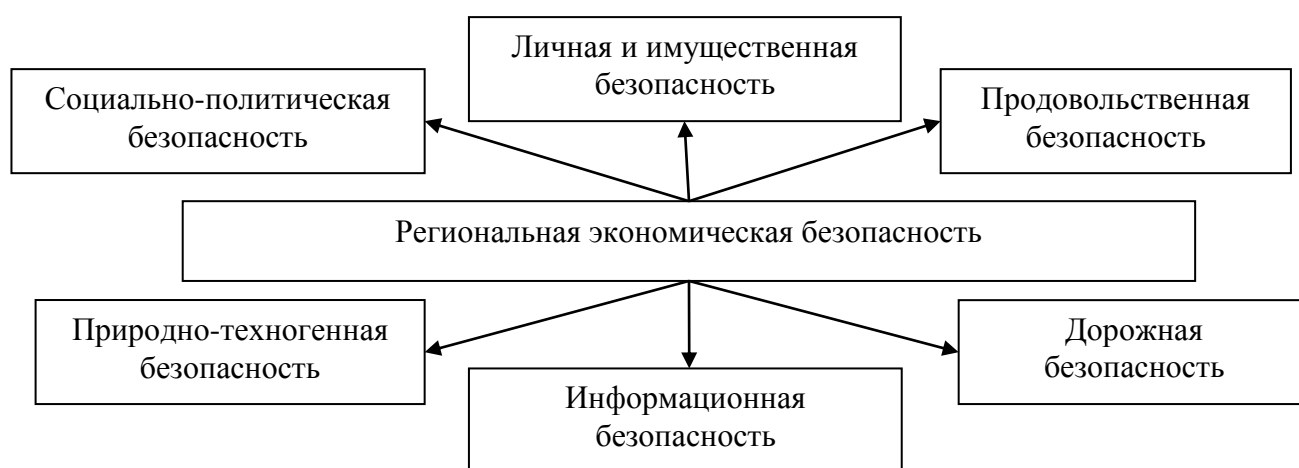


Рисунок 1.5 – Состав региональной экономической безопасности

Таким образом, региональная экономическая безопасность – это способность региона формировать и проводить собственную социально-экономическую

политику за счет внутренних ресурсов, а также обеспечивать функционирование, развитие и расширенное воспроизводство приоритетных отраслей народного хозяйства, в том числе дорожной отрасли. Региональная экономическая безопасность будет неполной, если регион не будет уделять достаточного внимания дорожной безопасности.

1.2 Дорожная безопасность как часть системы региональной экономической безопасности

Для дальнейшего анализа необходимо уточнить сущность понятия «дорожная безопасность». Следует сказать, что в научной среде до настоящего времени не сложилось общепринятого подхода к сущности данного понятия.

Н.А. Босхамджиева указывает на существование трех относительно устойчивых представлений об основных подходах к определению дорожной безопасности: 1) как к научно-правовой категории; 2) как к правовой категории; 3) как к социально-правовой категории¹⁸.

В свою очередь Ю.Н. Калюжный говорит об административно-правовом подходе к данному понятию¹⁹.

Каждый из названных подходов имеет самостоятельное объяснение сущности исследуемого понятия, представляя, по сути, самостоятельные характеристики дорожной безопасности, отражающие его специфику и свойства. Одновременно с этим они находятся в тесной взаимосвязи, обуславливают и дополняют друг друга.

Наибольшее распространение среди перечисленных подходов в исследованиях, посвященных проблемам дорожной безопасности, получил взгляд на определение дорожной безопасности как научно-правовой категории.

¹⁸ Босхамджиева, Н.А. Административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности в Российской Федерации : монография / Н.А. Босхамджиева. - Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. С. 185.

¹⁹ Калюжный, Ю.Н. Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения / Ю.Н. Калюжный // Проблемы правоохранительной деятельности, 2016. – № 1. С. 74.

Данный подход предполагает исследование понятия «дорожная безопасность» на основе анализа понятия «дорожное движение».

Понятие «дорожное движение» получило нормативное закрепление в Федеральном законе о безопасности дорожного движения (п. 1 ч. 1 ст. 2)²⁰ и Правилах дорожного движения (абз. 8 п. 1.2)²¹.

В названных документах дорожное движение представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Следует согласиться с мнением Н.А. Босхамджиевой об абстрактном характере представленной формулировки, не достаточно полно отражающей сущности дорожного движения. Это подтверждается продолжением дискуссионного обсуждения данной проблематики.

В частности, анализ существующих определений позволяет выделить следующие подходы к определению понятия «дорожное движение» через такие характеристики, как: сложная динамическая система; процесс движения транспортных средств по дорогам; перемещение людей и грузов механическими транспортными средствами, а также людей вне этих транспортных средств по дорогам; совокупность общественных отношений; деятельность по удовлетворению личной и общественной потребности в пространственном перемещении людей, средств и продуктов их труда.

Например, А.Р. Абдульязнов рассматривает дорожное движение как нормативно регулируемый процесс социального взаимодействия, опосредованный использованием техники (транспортного средства) и дорожной сети²². Кроме того, исследователь предлагает рассматривать данное понятие в

²⁰ О безопасности дорожного движения : федеральный закон : (собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873.

²¹ Правила дорожного движения Российской Федерации: утв. Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.

²² Абдульязнов, А.Р. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения в регионе / А.Р. Абдульязнов // Регионоведение, 2017. №4. С. 64.

рамках институционального анализа, обосновывая это наличием ряда институциональных признаков (рисунок 1.6).

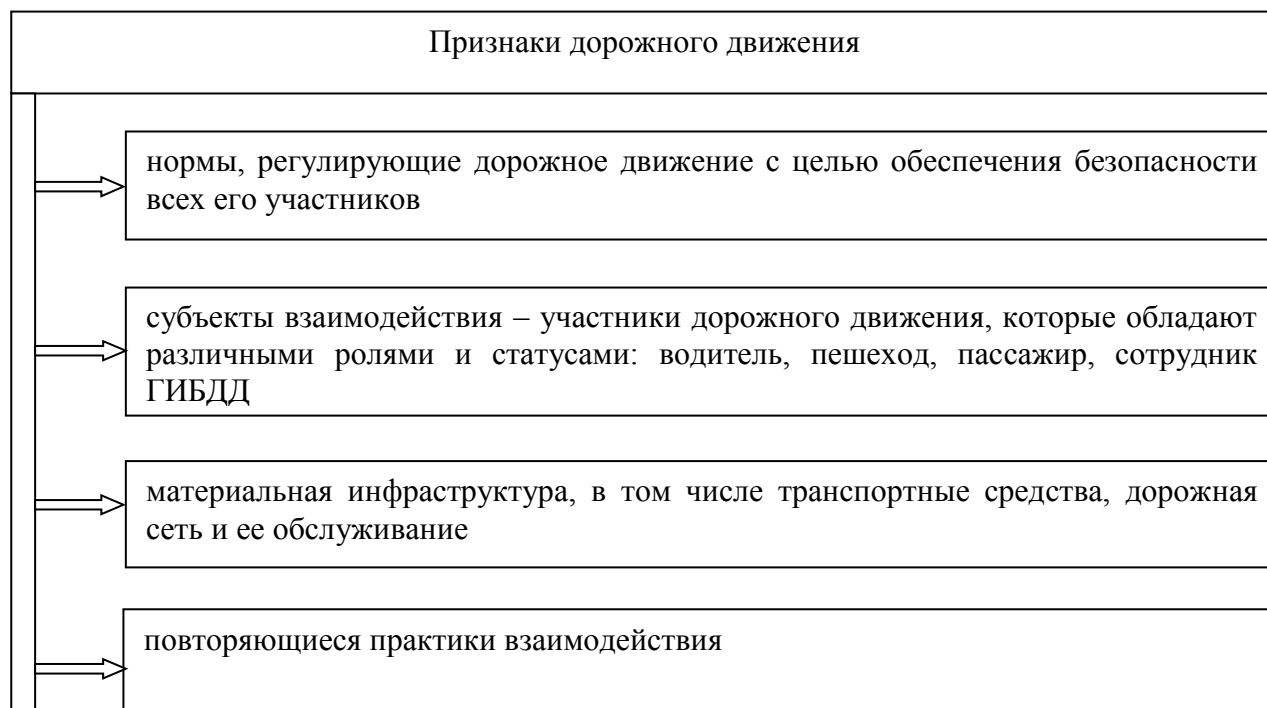


Рисунок 1.6 – Институциональные признаки дорожного движения

В.В. Головкин считает правильным рассматривать дорожное движение как деятельность по удовлетворению личной и общественной потребности в пространственном перемещении людей, средств и продуктов их труда, основанную на использовании технического комплекса «транспортные средства – дороги», состоящую в управлении движением транспортных средств, перемещении на транспортных средствах без управления ими или естественном пешем передвижении по дорогам, протекающую в условиях постоянного риска возникновения неуправляемого движения механических транспортных средств и последующих негативных последствий в виде гибели, ранения людей, повреждения материальных объектов²³.

Последняя формулировка наиболее полно отражает многогранность понятия дорожного движения. Однако имеет ряд недостатков. Среди них можно указать

²³ Головкин, В.В. К вопросу о понятии безопасности дорожного движения / В.В. Головкин // Правопорядок: история, теория, практика, 2015. – № 1. С. 64.

излишнюю многословность. Кроме того, вряд ли можно согласиться в части постоянного возникновения риска, последующей гибели людей и повреждения материальных объектов. Сомнительным кажется также подход к дорожному движению как деятельности, а не системы общественных отношений, возникающих в результате деятельности физических и юридических лиц.

Таким образом, по нашему мнению, дорожное движение следует рассматривать как комплексную динамичную систему общественных отношений, возникающих в результате деятельности физических и юридических лиц по удовлетворению личной и общественной потребности в перемещении людей, средств и продуктов их труда, основанную на использовании технического комплекса «транспортные средства – дороги», состоящую в управлении движением транспортных средств или естественном пешем передвижении по дорогам, а также в процессе регулирования условий этого перемещения (передвижения) в соответствии с установленными правилами.

В соответствии с этим пониманием дорожного движения можно выделить комплекс рисков, обуславливающих необходимость формирования системы дорожной безопасности.

Можно согласиться с мнением А.Р. Абдульязнова, что к наиболее важным рискам дорожно-транспортной системы следует отнести четыре его типа: технологический, транспортный, правовой и социальный²⁴. Так как необходимо защититься от каждого из видов риска, то и дорожная безопасность должна рассматриваться как многосоставный феномен (рисунок 1.7).

Технологические риски могут быть вызваны:

- 1) техническим оснащением транспортного средства;
- 2) состоянием дорожно-транспортной системы;
- 3) климатическими условиями;
- 4) техническим состоянием транспортного средства.

²⁴ Абдульязнов, А.Р. Виды рисков в системе дорожно-транспортной безопасности // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2018. – № 2. – С. 125.

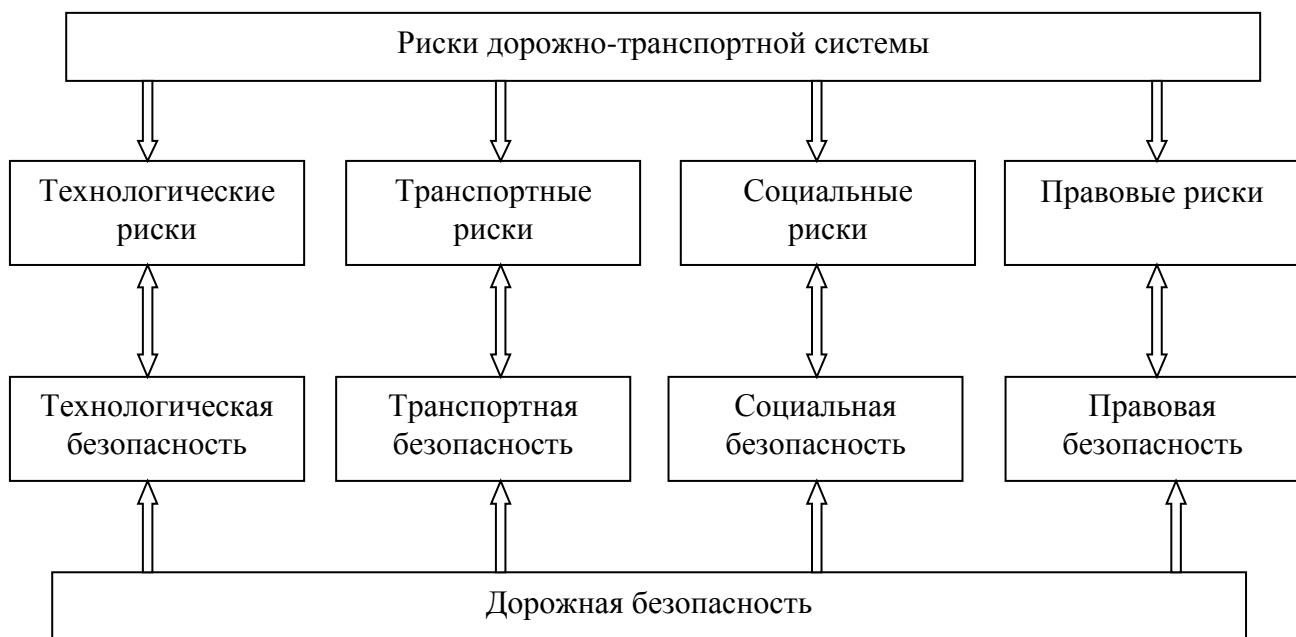


Рисунок 1.7 – Состав дорожной безопасности

Технологический риск, связанный с техническим оснащением автотранспортных средств, определяется такими факторами, как конструкция автомобиля, надежность его узлов и агрегатов, наличие электронных систем контроля устойчивости. Безопасность обеспечивается мероприятиями, направленными на снижение тяжести последствий произошедших дорожно-транспортных происшествий, посредством проектирования конструкций кузова транспортного средства и удерживающих систем пассивной безопасности.

В качестве основ снижения рисков в данном случае выступают ремни безопасности. Также в качестве механизмов снижения данного вида рисков рассматривается внедрение в конструкцию автомобиля надувных подушек безопасности, основная задача которых сводится к смягчению травм при дорожно-транспортном происшествии. Согласно результатам зарубежных исследований, подушки безопасности в совокупности с ремнями безопасности при лобовых столкновениях снижают вероятность смертей на 68 %²⁵.

Относительно климатических условий в исследованиях отмечается, что дорожная безопасность во многом связана с коэффициентом сцепления колеса с

²⁵ Association of driver air bags with driver fatality: a matched cohort study / P. Cummings [et al.] // British Medical Journal. - 2002. - № 324. - P. 1119-1122

дорогой. В связи с этим данный вид риска существенно возрастает в зимний период. Возрастание указанных рисков также связано с тем, что способов воздействия на безопасность транспортной системы в зимний период немного, и они в основном сводятся к снегоочистке и снегоуборке²⁶. В этот период происходит значительное ухудшение видимости проезжей части, снижение сцепных свойств и сужение ширины проезжей части дороги вследствие образования снежных отложений или валов на крайних полосах.

В особый аспект анализа рисков стоит отнести освещенность дорог, так как в последние годы значительно возрос уровень аварийности на дорогах городов именно в темное время суток. К причинам дорожно-транспортных происшествий можно отнести отсутствие пешеходных ограждений, дорожные знаки, не отражающиеся в темное время суток, недостаточную освещенность проезжей части улиц и пешеходных переходов²⁷.

Следующую группу образуют транспортные риски, вызванные:

- 1) интенсивностью движения;
- 2) наличием или отсутствием заторов;
- 3) уровнем автомобилизации дорог;
- 4) скоростью передвижения транспортных средств²⁸.

Превышение разрешенной скорости как особый вид риска приводит к необходимости пересмотра нормативов скоростных режимов движения транспортных средств. Результаты многолетних исследований показывают, что ограничения скорости, установленные регламентом Российской Федерации для городских транспортных средств, соответствуют максимальным скоростям, которые рассчитаны с точки зрения порогового значения, связанного с риском смертельных травм для всех участников дорожного движения. Установлено, что

²⁶ Абакумов, Г. В. Влияние зимнего содержания дорог на безопасность дорожного движения / Г. В. Абакумов, Р. Э. Шамсутдинов // Материалы X Междунар. науч.-практ. конф., 16 марта 2017 г. : в 2 т. / отв. ред. Д. А. Захаров. - Тюмень : ТИУ, 2017. - С. 204-207.

²⁷ Печатнова, Е. В. Влияние времени суток на дорожно-транспортную аварийность / Е. В. Печатнова // Мир транспорта. - 2016. - Т. 14, № 2 (63). - С. 195.

²⁸ Абдульязов, А.Р. Виды рисков в системе дорожно-транспортной безопасности // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2018. – № 2. – С. 126.

столкновение без торможения на скорости 90 км/ч на загородных шоссе не оставляет участникам дорожно-транспортного происшествия шансов на выживание²⁹.

Аварийность на дорогах разных категорий напрямую связана с уровнем их технического оснащения. Установлено, что на автомагистралях происходит 7, на дорогах городских территорий 15 и на дорогах местной сети 24 дорожно-транспортных происшествия на 1 млн автомобильных километров. Высокий технический уровень оснащения автомагистралей и применение на них высокоэффективных средств организации движения обеспечивают и наивысший уровень безопасности движения без ограничения скоростей движения³⁰.

Еще одним важным аспектом является умение оценивать скорость движения в общем транспортном потоке. Установлено, что 15 % водителей превышают скорость транспортного потока, примерно 40 %, наоборот, занижают ее, что также является неверным. Необходимо придерживаться равенства скорости автомобиля и общего транспортного потока³¹.

Скорость и риск тесно взаимосвязаны, так как увеличение скорости приводит к повышению риска совершения различных ошибок за счет более быстрого наступления усталости, ухудшения зрительного восприятия.

В настоящее время происходит интенсивный рост числа автомобилей на фоне явной недостаточной плотности автомобильных дорог, что, в свою очередь, приводит к нехватке парковочных мест и мест для хранения автомобилей, перегруженности дорожной сети, возникновению шумового фона, загрязнению атмосферы вредными для здоровья человека выхлопными газами, и это, безусловно, актуализирует проблему обеспечения безопасности на дорогах³².

²⁹ Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / Всемирная организация здравоохранения. - М., 2004. - 54 с.

³⁰ Новизенцев, В. В. Скорость и безопасность дорожного движения / В. В. Новизенцев. - М., 2011. С. 49.

³¹ Добромиров, В. Н. Скорость как фактор влияния на безопасность дорожного движения / В. Н. Добромиров, С. С. Евтюков. - URL: <https://www.science-education.ru/ru/article/view?id=10248>.

³² Оруджова, О. Н. Об обеспечении безопасности движения на автомобильных дорогах при росте уровня автомобилизации / О. Н. Оруджова // Организация и безопасность дорожного движения : материалы X Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 85-летию со дня рождения проф. Л. Г. Резника. - 2017. - С. 112-115.

Автомобилизация развивается опережающими темпами относительно развития автодорожной инфраструктуры. Уровень автомобилизации дорог тесно связан с таким компонентом транспортного риска, как затор, который представляет собой скопление на дороге транспортных средств, движущихся со средней скоростью, значительно меньшей, чем обычная скорость, характерная для данного участка дороги. Это приводит к снижению пропускной способности на участках дороги.

Для обеспечения транспортной безопасности могут проводиться такие мероприятия как:

- пересмотр структуры дорожно-уличной сети территории с учетом выявленной повышенной аварийности по отдельным ее элементам;
- внесение изменений в трассировку улиц и дорог с учетом выявленного влияния на аварийность рельефа местности;
- разработка новых проектных вариантов с целью создания более безопасных условий движения при существующей организации транспортного процесса;
- разработка вариантов переключения транспортных потоков с учетом существующей аварийности участков дорожно-уличной сети;
- разработка вопросов по изменению типа покрытия улиц и дорог на сети³³.

Дорожная безопасность должна обеспечивать защиту и от социальных рисков, связанных с:

- 1) социальным взаимодействием участников дорожно-транспортной системы;
- 2) социальным портретом водителя;
- 3) уровнем конфликтности коммуникативного взаимодействия.

Социальное взаимодействие на дорогах включает всех участников дорожно-транспортной системы (пешеходов, пассажиров, водителей и пр.).

Социальное взаимодействие на дорогах нередко приводит к конфликтной ситуации, возникающей между разными участниками дорожного движения, в результате которого возникает опасность дорожно-транспортного происшествия.

³³ Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий : практикум / сост. В.М. Павленко, А.А. Папаскуа. - Ставрополь : СКФУ, 2015. С. 21.

По степени опасности ситуации делятся на три типа: легкие, средние и критические. Констатируется, что на современном этапе развития российского общества наблюдается низкий уровень правовой культуры участников дорожного движения. Такое поведение на дорогах характеризуется стремлением получить преимущество, при котором происходит пренебрежение интересами других участников дорожного движения.

Главной задачей в сфере обеспечения дорожной безопасности является минимизация рисков проявления конфликтных ситуаций на дорогах. Для этого необходимо повышение социально-психологической подготовленности водителей к участию в дорожном движении, разработка системы правового воспитания всего общества по соблюдению правил дорожного движения.

Водитель, способный к безошибочному управлению транспортным средством при различных условиях (погодных, дорожных), повышает свою надежность, которая определяется комплексом различных взаимосвязанных факторов (медико-биологических, психофизиологических, внешних). Таким фактором является работоспособность водителя, которая определяет его профессиональную надежность. Снижение работоспособности водителя может привести к грубым ошибкам при управлении транспортным средством, в том числе к дорожно-транспортному происшествию. На эффективность труда водителя влияют объективные (психологическое и физическое состояние водителя, состояние здоровья и т.д.) и объективные (внешние условия) факторы.

Анализ литературы, посвященной такой составляющей социального риска, как водитель, показал, что есть также зависимость от возраста и стажа вождения. Многие ученые указывают на то, что чаще всего в дорожно-транспортные происшествия попадают молодые водители, у которых стаж вождения транспортного средства составляет менее трех лет. Наибольшее число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий фиксируется в возрасте от 18 до 35 лет, тогда как особую группу риска по аварийности составляют водители-новички.

По мнению С. Е. Борисовой, поведенческие особенности водителей зависят от вида транспортного средства, которым они управляют (грузовой или легковой автомобиль, мотоцикл, мопед, скутер или велосипед)³⁴. Поэтому необходимо создание психологических портретов водителей, в которые будет заложена их принадлежность к определенному типу. Иными словами, помимо таких общепринятых факторов, как возраст, стаж вождения, пол, исследователь считает необходимым рассмотрение и психологического типа.

Ю. В. Оверин предлагает классификацию водителей в зависимости от стиля управления: 1) «осторожный стиль вождения»; 2) «профессиональный стиль вождения»; 3) «агрессивный стиль вождения»³⁵.

Следующую группу составляют правовые риски, возникновение которых связано с необходимостью установления ответственности за причиненный вред здоровью средней тяжести либо крупный ущерб потерпевшему при нарушении правил дорожного движения (ч. 1 ст. 264 УК РФ).

Правовые риски связаны со следующими аспектами:

- 1) административные санкции и их эффективность;
- 2) нарушение правил дорожного движения его участниками;
- 3) соотношение вины и наказания.

Основной причиной повышения рисков относительно безопасности дорожно-транспортной системы являются нарушения правил дорожного движения его участниками, поэтому административные санкции должны привести к побуждению участников дорожно-транспортной системы к правомерному поведению, к предупреждению совершения новых правонарушений и снижению аварийности.

При рассмотрении соотношения вины и наказания целесообразно учитывать не только обстоятельства, при которых было совершено деяние, но и характеристику нарушителя, его материальное положение, степень его вины и пр.

³⁴ Борисова, С. Е. Правовое воспитание и психологические качества водителей транспортных средств / С. Е. Борисова. - URL: <http://xn--7sbbaj7auwnfflik.xn~p1ai/article/18793>

³⁵ Оверин, Ю. В. Влияние квалификации водителя на безопасность дорожного движения / Ю. В. Оверин // Наука и современность. - 2013. - № 20. - С. 150-154.

Административная ответственность, которая должна опираться на законность и соразмерность, достигается путем неотвратимости наказания и его справедливости. В основе оценки правовых рисков лежит административное наказание, которое можно рассматривать как карательную санкцию, как реакцию государства на нарушение установленного законом порядка. И здесь проявляется следующая закономерность: чем выше степень опасности совершенного проступка, тем жестче будет наказание.

Правовые риски имеют место быть в том случае, когда достаточно опасное правонарушение не наказывается жестко, что приводит к нарушению участниками дорожного движения правил дорожного движения, хотя они информированы о минимальном наказании или, что еще хуже, уверены в своей безнаказанности. Это в частности связано с высоким уровнем коррупционных практик между водителями и сотрудниками ГИБДД. Избирательное применение права, неравенство всех граждан перед законом, в том числе и печальные случаи использования служебного положения для безнаказанного нарушения правил дорожного движения ведут к деформации правового сознания граждан России - участников дорожного движения³⁶.

При оценке правовых рисков стоит отметить, что многочисленные исследователи говорят о том, что правила дорожного движения, которые утверждены и описаны в Постановлениях Совета Министров - Правительства РФ, являются неконституционными по форме своего воплощения. Возникает необходимость в рассмотрении и принятии отдельного федерального закона «О правилах дорожного движения», объединении уже имеющейся нормативно-правовой базы, разработке и принятии единого свода правил дорожного движения в Российской Федерации, который создаст единый правовой порядок дорожного движения на всей территории РФ³⁷

³⁶ Шаповалова, А.М. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления / А.М. Шаповалова, Н.А. Чемаев. // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2017. – № 3. – С. 189.

³⁷ Абдульязнов, А.Р. Виды рисков в системе дорожно-транспортной безопасности // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2018. – № 2. – С. 129.

Возвращаясь к сущности безопасности дорожного движения следует подчеркнуть, что угроза, возникающая в отношении жизненно важных интересов личности, общества и государства, является одним из основных признаков в данной сфере. При этом жизненно важные интересы как объект безопасности должны представлять собой систему потребностей, удовлетворение которых надежно обеспечивает существование и возможности прогрессивного развития личности. Причем опасность угрожает не одной личности, а конкретному обществу³⁸.

Таким образом, дорожная безопасность означает защищенность общественных отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения дорожно-транспортных происшествий, которые могут привести к гибели людей или причинить им телесные повреждения различной тяжести, повредить транспортные средства, дороги, сооружения, грузы или нанести иной материальный ущерб. Дорожная безопасность призвана защитить от технологических, транспортных, правовых и социальных рисков. Соответственной дорожная безопасность включает в себя технологическую, транспортную, правовую и социальную. Причем большинство исследователей к факторам, определяющим низкий уровень дорожной безопасности в России, в настоящее время относят недостатки функционирования системы государственного управления в области обеспечения данного вида безопасности, недостаточно эффективные механизмы реализации государственной политики, финансирования, стимулирования, регулирования и контроля деятельности по повышению дорожной безопасности на федеральном, региональном и местном уровнях³⁹.

Таким образом, статус дорожного движения, стратегия, субъекты ее реализации, содержание мер по обеспечению безопасности свидетельствуют о том, что это направление деятельности входит в круг государственных интересов

³⁸ Майоров, В.И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения / В И Майоров // Вестник Уральского института экономики, управления и права, 2015. – № 2. С. 101.

³⁹ Босхамджиева, Н.А. Административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности в Российской Федерации : монография / Н.А. Босхамджиева. - Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. С. 13.

России и требует принятия в том числе законодательных мер по развитию государственной системы обеспечения дорожной безопасности.

1.3 Нормативно-правовые проблемы развития государственной системы обеспечения дорожной безопасности

Согласно традиционному взгляду на дорожную безопасность, все еще распространенному в беднейших странах мира и странах с высоким уровнем коррупции, ответственность за нее обычно возлагается исключительно на отдельных участников дорожного движения, несмотря на то, что к дорожно-транспортным происшествиям ведут и многие другие важные факторы, рассмотренные выше, которые никак не зависят от участников дорожного движения. Исходя из сложившегося в России теоретического подхода основные мероприятия, связанные с обеспечением дорожной безопасности и определением его финансового механизма, связаны с работой с водителями транспортных средств – их квалификационной подготовкой, соблюдением правил дорожного движения, соблюдением требований к эксплуатации своего автомобиля. В результате снимается ответственность с государственных служащих за высокий уровень смертности в дорожно-транспортных происшествиях в результате неэффективного государственного управления.

Как доказал опыт стран с развитой рыночной экономикой, дорожно-транспортный травматизм в значительной степени предсказуем и предотвратим: это – проблема, связанная с человеческим фактором и поддающаяся рациональному анализу и противодействию. Обычные ошибки водителей и обычное поведение пешеходов не должны приводить к смерти и серьезным травмам – транспортная система должна помогать водителям и пассажирам справляться со все более сложными условиями⁴⁰.

⁴⁰ Румянцева, Е.Е. Анализ направлений экономической политики: теория и российская практика : монография / Е.Е. Румянцева. - 2-е изд., стер. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2016. С. 165.

В тех странах, где достигнут наименьший уровень смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях, используется кардинально другая философия дорожной безопасности – высокая ответственность властей за создание условий по управлению автотранспортными средствами людьми, которые по своей природе допускают ошибки и уязвимы для различного рода травм.

Некоторые шаги в данном направлении начинают предприниматься и в Российской Федерации.

Важным фактором обеспечения дорожной безопасности особенно для такой страны как Российская Федерация является высокий уровень развития транспортной системы, способной обеспечивать надежные связи между всеми, даже самыми удаленными, регионами нашей страны. Важность проблемы подтверждается тем, что плотность автомагистралей в России составляет лишь 86,5 км дорог на 1 000 км² территории, то есть наша страна значительно уступает развитым странам Европы (Франция - 1 944 км, Германия - 1 805 км, Италия - 1 619 км дорог на 1 000 км² территории) и США (682,5 км дорог на 1 000 км² территории)⁴¹.

Для решения данной задачи разработана и реализуется Транспортная стратегия⁴².

Реализация Транспортной стратегии способствует повышению дорожной безопасности. Это подтверждается тем фактом, что снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта названо в данном документе одним из главных стратегических приоритетов.

Транспортная стратегия в частности ставит цель – повышение уровня безопасности транспортной системы⁴³.

⁴¹ Полухина, М.Г. Экономическая оценка развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельской местности / М.Г. Полухина // Регио-нальная экономика: теория и практика, 2018, т. 16, вып. 1, С. 186.

⁴² Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

⁴³ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Индикаторы первого уровня достижения этой цели включают, базовые характеристики уровня безопасности на транспорте, показанные на рисунке 1.8.

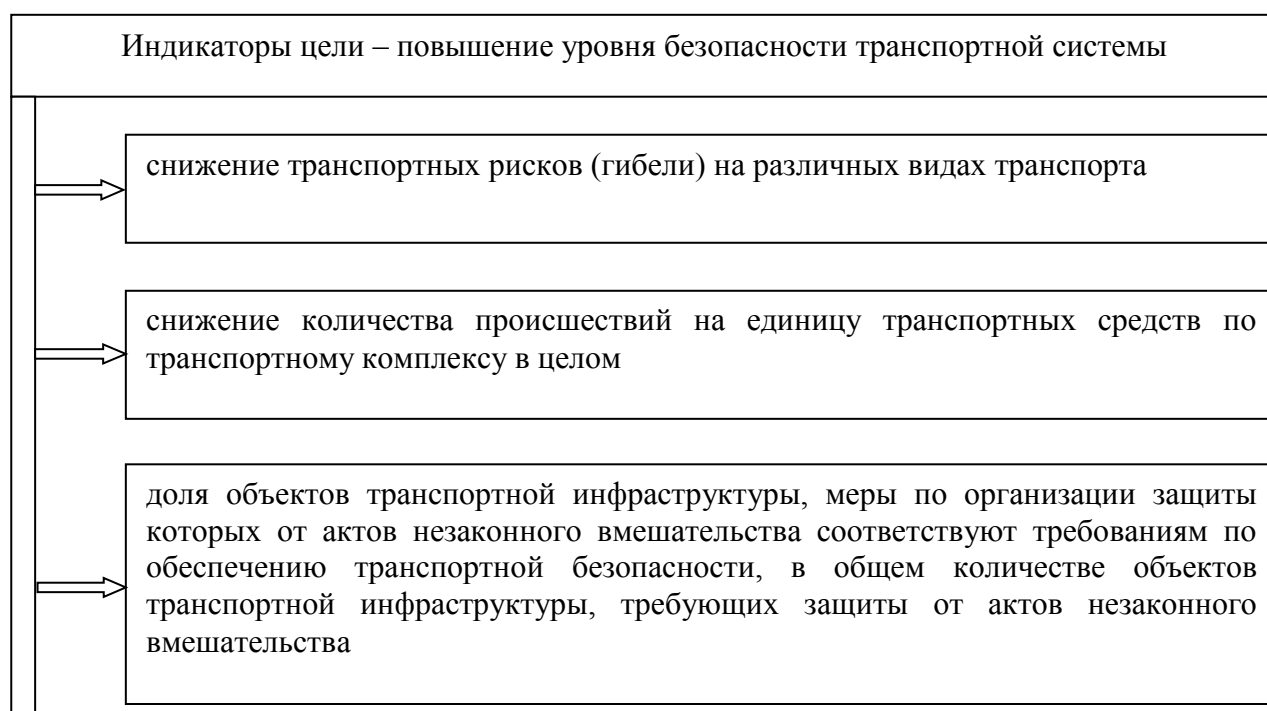


Рисунок 1.8 – Индикаторы первого уровня достижения цели – повышение уровня безопасности транспортной системы

Ситуацию с безопасностью дорожного движения нельзя признать приемлемой. Поэтому в Российской Федерации, как и во многих других странах поставлена цель сократить ущерб от дорожно-транспортных происшествий путем разработки национальных программ повышения дорожной безопасности.

Поскольку Россия имеет федеративное устройство и объединяет множество регионов, каждый из которых имеет свою специфику, то национальная программа дополняется региональными, в которых общие положения конкретизируются и дополняются в зависимости от местной ситуации.

Обеспечение комплексной безопасности региона и его жителей является приоритетным направлением в деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в регионе.

Обеспечение автотранспортной безопасности – это важнейшее условие формирования личной безопасности граждан, улучшения демографических, социальных и экономических показателей, роста уровня жизни населения, повышения темпов развития регионов.

В настоящее время для системы обеспечения безопасности на автомобильном транспорте характерна недостаточная комплексность. Действия федеральных органов исполнительной власти по этому вопросу плохо скоординированы. Все это способствует разобщенности в плане осуществления действий по достижению высокого уровня безопасности на автотранспорте.

Данная ситуация ухудшается тем, что воздействие на негативные процессы, происходящие в сфере обеспечения транспортной безопасности, осуществляется недостаточно эффективно. Меры воздействия, которые осуществляются субъектами РФ для обеспечения безопасности дорожного движения, характеризуются нецеленаправленностью, отсутствием единой задачи, благодаря чему они не способны оказать существенное влияние на имеющиеся негативные тенденции в области автотранспортной безопасности.

В нашей стране отсутствует система организационных, планировочных и инженерных мер, которые способствовали бы улучшению организации движения автотранспорта и пешеходов в населенных пунктах. Те мероприятия, которые проводятся в настоящее время, имеют эпизодический характер. Полномочия в области проведения мероприятий по осуществлению дорожной безопасности недостаточно определены и разграничены между федеральными органами исполнительной власти, органами субъектов РФ и органами местного самоуправления. Помимо этого, существующая система организации прибытия и оказания медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий является неудовлетворительной.

Также формирование устойчивого мнения у участников дорожного движения в плане соблюдения законов осуществляется государственными органами и обществом в целом недостаточно эффективно. Данное обстоятельство

усугубляется в связи с недостаточной административной ответственностью за совершенные правонарушения участниками дорожного движения, низким уровнем осознания существующих последствий дорожно-транспортных происшествий, незнанием всех возможных причин их возникновения, низкой степенью вовлеченности населения в мероприятия, способствующие предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

Основные проблемы в обеспечении дорожной безопасности отображены на рисунке 1.9.

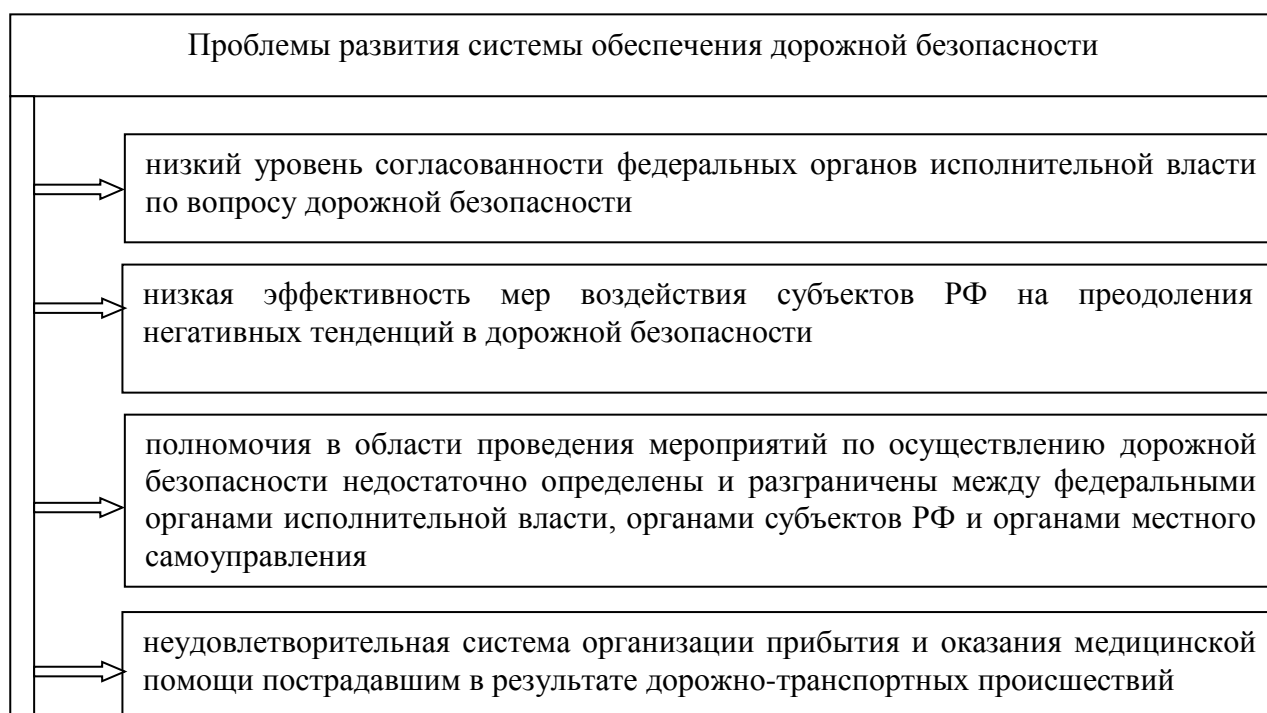


Рисунок 1.9 – Проблемы развития системы обеспечения дорожной безопасности

Все вышеизложенное показывает, что положение дел в дорожной сфере находится в неудовлетворительном состоянии. Сложившееся положение дел требует принятия незамедлительных мер по регулированию дорожной отрасли со стороны государства.

В качестве законодательного регулирования транспортной системы необходимо вводить механизм жесткого контроля над соблюдением законодательства, выполнением водителями установленных требований при управлении транспортом и технической эксплуатации транспортных средств.

Дорожная безопасность должна рассматриваться как комплексная проблема, успешное решение которой в значительной части зависит от согласованности действий федеральных, территориальных органов исполнительной власти, органов безопасности дорожного движения, предприятий транспортно-дорожного комплекса, медицинских и образовательных учреждений, общественных образований.

На данный момент уровень такого взаимодействия не позволяет радикально изменить положение с аварийностью в целом по стране. В сфере автомобильного транспорта государственное регулирование не соответствует условиям рыночных отношений, что привело к высокому уровню опасности на автомобильных дорогах в России⁴⁴.

Главной задачей обеспечения дорожной безопасности является организация единой совокупной системы управления безопасностью на автомобильных дорогах в условиях рыночного хозяйствования с созданием эффективного механизма регулирования транспортной деятельности под надзором федеральных исполнительных органов и органов местного самоуправления, различных общественных объединений. Кроме этого, для дальнейшего эффективного развития автомобильного транспорта страны требуется разработать четкие оценочные критерии качества автомобильных дорог. Необходимо доработать механизм контроля со стороны государственных органов за исполнением законов и правовых актов, требований и стандартов по обеспечению безопасности, качественного процесса грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, деятельностью по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

⁴⁴ Хегай, Ю.А. Безопасность дорожного движения – важнейшая часть социально-экономического развития страны / Ю.А. Хегай // Теория и практика общественного развития, 2014, № 9. С. 114.

Базовыми данными при принятии управленческих решений являются статистические сведения, которые формируются специалистами безопасности дорожного движения и применяются для анализа дорожно-транспортных происшествий, выявления проблемных точек и негативных тенденций, оценки эффективности мер, которые направлены на сокращение количества, тяжести дорожно-транспортных происшествий.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле у уполномоченных на то людей, которые способны незамедлительно реагировать на сложившуюся ситуацию на автомобильных дорогах.

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития России, что отражено в некоторых стратегических и программных документах.

Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г. содержит следующие цели государственной демографической политики: понижение темпов естественной убыли населения, формирование условий для увеличения численности населения, улучшение качества жизни, увеличение продолжительности жизни. В сфере транспортного развития цели данной Концепции заключаются в повышении комплексной безопасности транспортной системы и ее устойчивости.

В Концепции демографической политики РФ на период до 2025 г. в качестве одной из приоритетных задач отмечено уменьшение показателя смертности населения, в частности снижение демографических потерь в связи с ДТП. Одним из способов достижения поставленных целей в области демографической политики является реализация федеральной целевой программы «Повышение

безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.»⁴⁵. Данная Программа нацелена на решение на тактическом уровне одной из важнейших задач указанной Концепции – повышение безопасности дорожного движения.

Также разработана федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России» на период с 2010 по 2020 гг., которая включает в себя подпрограмму «Автомобильные дороги». Данная подпрограмма предусматривает увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения. В рамках реализации подпрограммы реализуется повышение пропускной способности автомобильных дорог, их строительство и реконструкция.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития России в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д. Вследствие этого планируется снижение социально-экономического и демографического ущерба в результате дорожно-транспортных происшествий и их последствий, что будет способствовать уменьшению темпов убыли населения нашей страны и формированию условий для его роста.

Вывод по разделу один

Региональная экономическая безопасность – это способность региона формировать и проводить собственную социально-экономическую политику за счет внутренних ресурсов, а также обеспечивать функционирование, развитие и расширенное воспроизводство приоритетных отраслей народного хозяйства, в

⁴⁵ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: постановление Правительства РФ от 03.10.2013 г. № 864 // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/

том числе дорожной отрасли. Региональная экономическая безопасность будет неполной, если регион не будет уделять достаточного внимания дорожной безопасности.

Дорожная безопасность означает защищенность общественных отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения дорожно-транспортных происшествий, которые могут привести к гибели людей или причинить им телесные повреждения различной тяжести, повредить транспортные средства, дороги, сооружения, грузы или нанести иной материальный ущерб. Дорожная безопасность призвана защитить от технологических, транспортных, правовых и социальных рисков. Соответственно, дорожная безопасность включает в себя технологическую, транспортную, правовую и социальную. Статус дорожного движения, стратегия, субъекты ее реализации, содержание мер по обеспечению безопасности свидетельствуют о том, что это направление деятельности входит в круг государственных интересов России и требует принятия законодательных мер по развитию государственной системы обеспечения дорожной безопасности.

К приоритетным задачам социального и экономического развития России в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим.

2 ФЕДЕРАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

2.1 Общая характеристика программного подхода в обеспечении региональной экономической безопасности

Отличительными чертами социально-экономического пространства Российской Федерации следует считать неоднородность развития и межрегиональную дифференциацию. Экономическая безопасность отдельного региона может быть обеспечена только системным развитием экономических объектов. По этой причине основная цель социально-экономической политики на каждом из уровней – создать многоуровневую, многоаспектную и многосубъектную систему, обеспечивающую согласованность и преемственность национального экономического развития.

Развитием системного подхода можно представить программный или программно-целевой подход, который сегодня взят на вооружение органами государственного управления Российской Федерации. Это объясняется тем, что эффективность применения целевых комплексных программ в обеспечении экономической безопасности государства подтверждена опытом таких стран как ЕЭС, США, Японии, а также народнохозяйственного планирования в СССР.

Можно согласиться с мнением М.С. Байновой, которая видит сущность программно-целевого подхода в том, что имеющиеся управленческие проблемы определяют цели их решения, а достижение целей происходит посредством выполнения конкретного плана мероприятий. Для того, чтобы реализовать план составляют бюджет, исполнение которого контролируется⁴⁶.

Программный подход, как следует из названия, означает использование такого инструмента как программа, что в данном случае означает комплекс мероприятий, направленных на достижение той или иной цели в зависимости от

⁴⁶ Байнова, М.С. Основы государственного и муниципального управления : учебное пособие / М.С. Байнова, Н.В. Медведева, Ю.С. Рязанцева. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2016. С. 210.

стоящей проблемы, намеченных планом к реализации, согласованных между собой по содержанию, времени и пространству⁴⁷.

Наглядно, последовательность применения программного подхода отображена на рисунке 2.1.

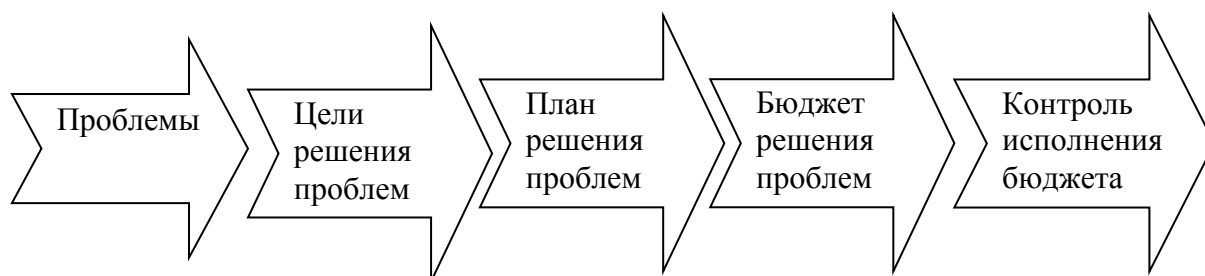


Рисунок 2.1 – Схема применения программного подхода

Программно-целевой подход при обеспечении экономической безопасности реализуется по алгоритму, совпадающему с изображенным на рисунке 2.1. Применительно к экономической безопасности выделяют следующую последовательность мероприятий:

- установление целей обеспечения экономической безопасности;
- разработка мероприятий, обеспечивающих достижение этих целей;
- обеспечение согласования целей и мероприятий программы;
- ресурсное обеспечение намечаемых мероприятий.

Независимо от того, в какой сфере и на каком уровне применяется программный подход, ему присущ ряд общих признаков (рисунок 2.2).

Программно-целевой подход должен служить инструментом повышения эффективности бюджетных расходов как составной части эффективности деятельности органов государственной власти. Применение программного подхода позволяет объединить ресурсы для решения определенной проблемы, сконцентрировать усилия всех заинтересованных участников, а также привлечь население.

⁴⁷ Инновации в государственном и муниципальном управлении : учебное пособие / И.В. Новикова, С.В. Недвижай, И.П. Савченко и др. - Ставрополь : СКФУ, 2016. С. 114.

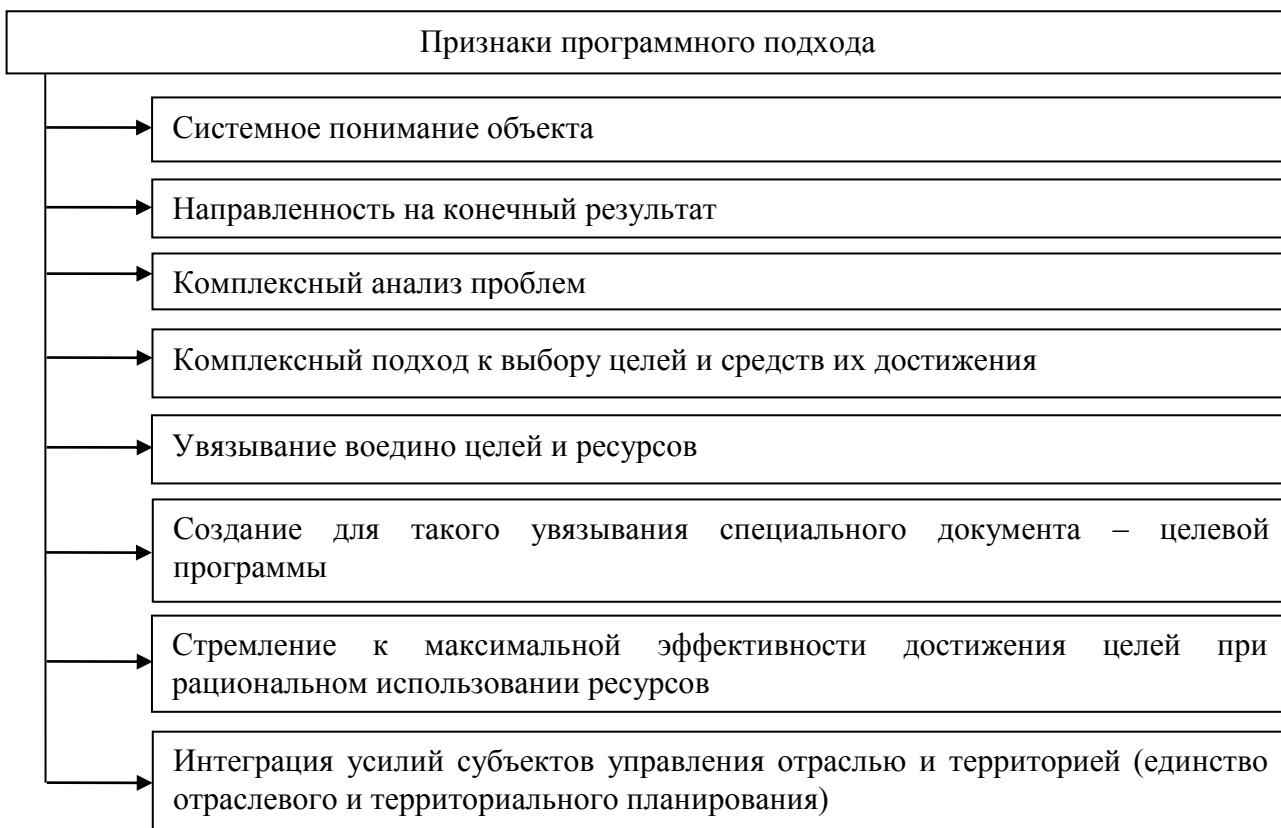


Рисунок 2.2 – Признаки программного подхода

Как справедливо отмечает Д.А. Деневизюк, главным в программно-целевом подходе является органичная целостность и структурированность основного содержания программы с разработкой и применением организационного и финансового механизмов реализации и контролем исполнения, обеспечивающего обратную связь⁴⁸. С помощью механизма обратной связи не только фиксируют отклонения и формируют соответствующие управляющие воздействия, но и производят более сложные действия, т.е. анализируют обстоятельства, вызвавшие появление обнаруженных отклонений.

Рассматриваемый подход характеризуется направленностью не на субъект управления и его составные части и сформировавшуюся организационную структуру, а на составляющие программы и программные действия.

⁴⁸ Деневизюк, Д.А. Программно-целевой метод в управлении социально-экономическим развитием проблемных территорий / Д.А. Деневизюк // Региональные проблемы преобразования экономики, 2016. – № 10. – С. 109.

Вместе с тем, как справедливо указывает С.А, Кожевников, при использовании программно-целевого подхода на первом месте стоит такой критерий как цель, а не план как таковой⁴⁹.

Выявленные особенности программного подхода дают ему ряд преимуществ, отраженных на рисунке 2.3.

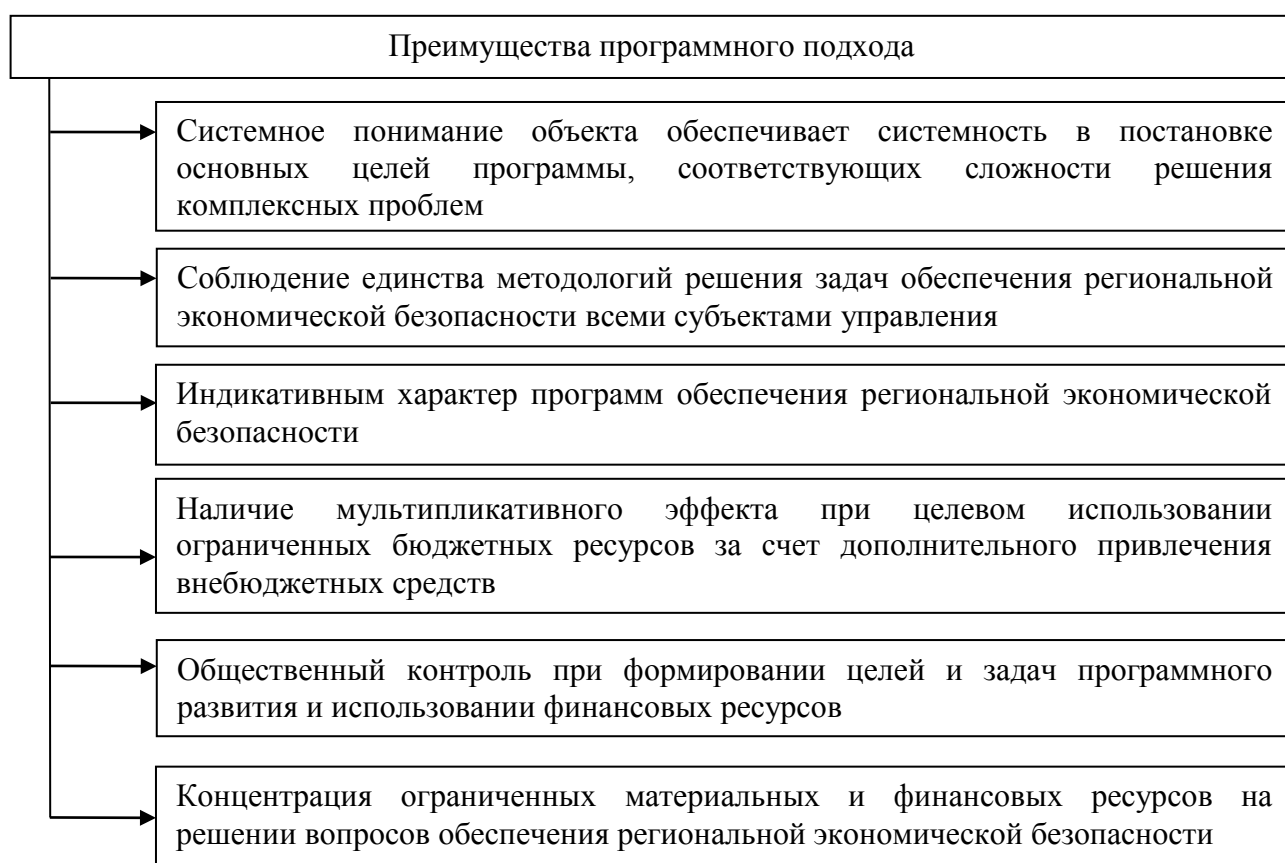


Рисунок 2.3 – Преимущества программного подхода

Главным преимуществом программного подхода можно считать удобство программ для того, чтобы учитывать и контролировать ход работ и использование ресурсов, а также для высокого уровня организации взаимодействия участников их разработки и реализации.

Следует отметить, что программному подходу в настоящее время в Российской Федерации уделяется большое внимание. Исследователи называют

⁴⁹ Кожевников, С.А. Эффективность государственного управления: проблемы и методы повышения : монография / С.А. Кожевников, Е.Д. Копытова ; науч. рук. Т.В. Ускова. - Вологда : ФГБУН ВолНЦ РАН, 2018, С. 17.

2013 год годом начала перехода от проектного управления программами к программному управлению. Именно тогда государственные программы стали разрабатываться в форме иерархии проектов, которые объединялись на основе общих целей государственной программы РФ по территориально-отраслевому уровню выполнения⁵⁰.

Современные законы Российской Федерации предусматривают существование целевых программ трех уровней: федеральных, региональных и муниципальных (рисунок 2.4).



Рисунок 2.4 – Типы целевых программ по уровням управления

Федеральные целевые программы принято рассматривать как основное средство реализации государственной социально-экономической политики, в том числе и в сфере экономической безопасности. Данные программы призваны решать системные проблемы, часто имеют инновационную и научно-техническую направленность. Они относятся к полномочиям органов власти федерального уровня.

Государственным заказчиком федеральных целевых программ выступает федеральный орган исполнительной власти или федеральный орган

⁵⁰ Лихачев, Л.Е. Генезис развития программно-целевого управления в Российской Федерации / Л.Е. Лихачев // Проблемы современной науки и образования, 2017. – №

исполнительной власти совместно с администрацией субъекта Российской Федерации, которые распределяют между исполнителями средства, направленные на реализацию целевой программы, и несут ответственность за эффективность их использования. Федеральные целевые программы должны утверждаться указом Президента Российской Федерации либо постановлением Правительства Российской Федерации⁵¹.

Выделяют несколько групп федеральных целевых программ (рисунок 2.5).

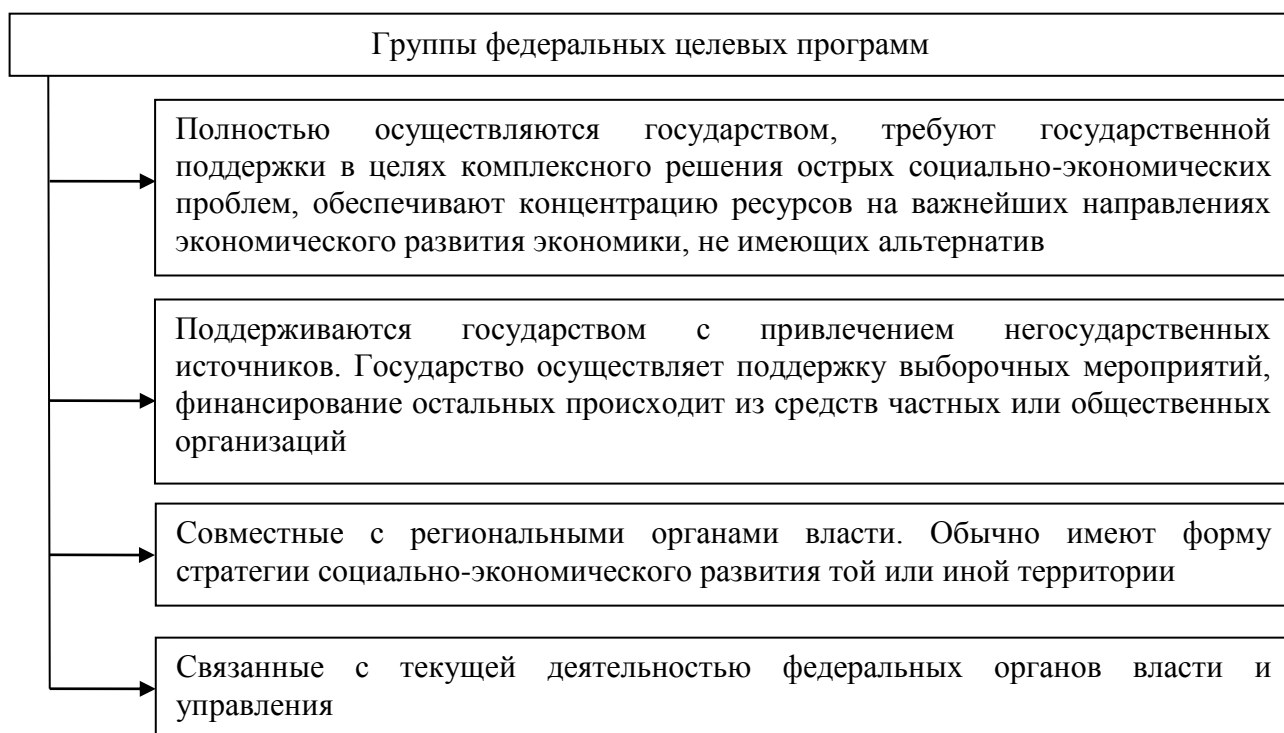


Рисунок 2.5 – Группы федеральных целевых программ

Под региональным программированием понимается разработка и внедрение в практику специальных документов, которые задают цели, предусматривают процедуры, мероприятия и механизмы решения актуальных проблем

⁵¹ Байнова, М.С. Основы государственного и муниципального управления : учебное пособие / М.С. Байнова, Н.В. Медведева, Ю.С. Рязанцева. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2016. С. 213.

регионального развития направленного на обеспечение его экономической безопасности⁵².

Целевые региональные программы направлены на решение социально-экономических проблем развития субъекта Российской Федерации. Органы власти субъектов Российской Федерации сами инициируют, разрабатывают и реализуют указанные программы. В качестве муниципальных целевых программ рассматривают совокупность тех мероприятий органов местного самоуправления, которые направлены на решение социально-экономических проблем конкретного муниципального образования. Каждая комплексная программа обеспечения экономической безопасности региона обычно имеет несколько обязательных структурных элементов (рисунок 2.6).

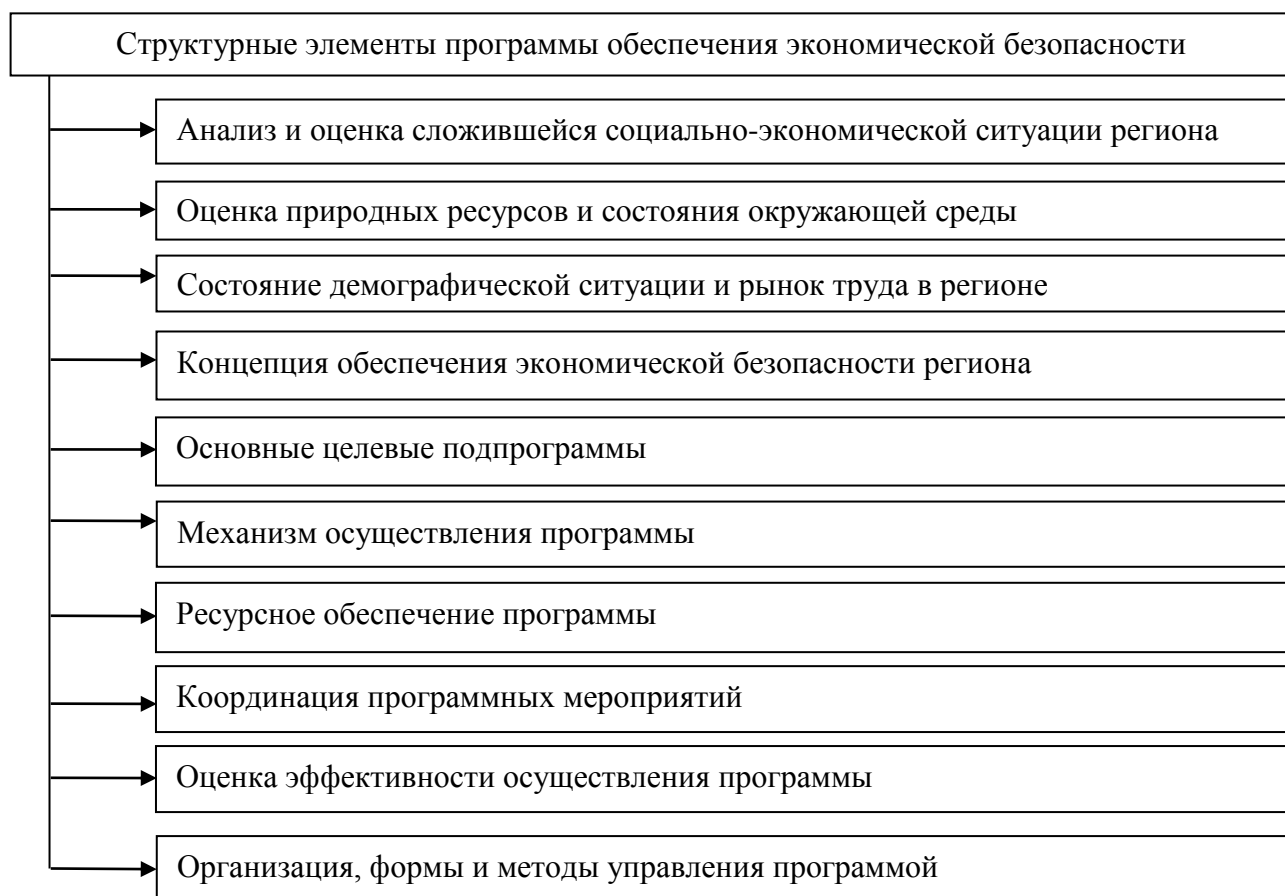


Рисунок 2.6 – Структурные элементы программы обеспечения региональной экономической безопасности

⁵² Новикова, И.В. Управление региональными проектами и программами : учебное пособие / И.В. Новикова, С.Б. Рудич. - Ставрополь : СКФУ, 2017. С. 186.

Методической основой программно-целевого подхода, применяемого при программировании регионального развития, являются следующие методы: составление балансов, экономико-статистические расчеты, метод «дерева целей», экономико-математические методы.

Таким образом, как инструмент реализации определенной социально-экономической политики региона в области обеспечения экономической безопасности программный подход означает разработку и реализацию системы различных программ, направленных на решение определенных народнохозяйственных проблем на уровне региона или муниципального образования. Выполнение данных программ возложено на государственные органы разного уровня или частные компании, которым оказывается государственная поддержка; допускается также использование государственно-частного партнерства.

2.2 Механизмы реализации государственной концепции обеспечения дорожной безопасности

В качестве одной из важных целей обеспечения экономической безопасности должна рассматриваться цель обеспечения безопасности дорожного движения на территории региона.

При разработке и реализации комплексной программы по обеспечению экономической безопасности региона обычно подготавливается обширная система подпрограмм, каждая из которых имеет свои цели (как краткосрочные, оперативные, так и среднесрочные, долгосрочные, стратегические), связанные с обеспечением функционирования основных подсистем народнохозяйственного комплекса региона. Одной из таких подпрограмм должна быть та, которая нацелена на обеспечение безопасности дорожного движения.

Следует учитывать также, что среди законодательно закрепленных принципов безопасности дорожного движения называют и программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения⁵³.

Вместе с тем существует и критическое отношение к программно-целевому подходу к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Так Орешкина считает, что указанный принцип не имеет какого-либо юридически определенного содержания, поскольку из него нельзя ни прямо, ни косвенно вывести права или обязанности кого-либо из участников дорожного движения, как и вообще нормативных оснований для каких-либо юридически значимых действий⁵⁴.

Несмотря на приведенную точку зрения нужно помнить, что во всем мире применение программно-целевых подходов в решении наиболее важных проблем считается наиболее результативным. Решение проблем обеспечения безопасности дорожного движения с использованием данного подхода также считается эффективным.

Данный метод начал использоваться в Российской Федерации уже в годы перестройки. Первая федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения» была принята на 1996-1998 гг. Цель программы состояла в сокращении числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 10-20% по сравнению с 1991 годом, сохранив жизнь 3200-6500 человек. Бюджет программы составлял порядка 9 трлн. руб. (в ценах 1996 г.), из которых 80% должно было обеспечиваться территориальными дорожными фондами⁵⁵. Поскольку средства на программу не выделялись до 1998 года, она была продлена до 2000 года.

⁵³О безопасности дорожного движения : федеральный закон : (собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873. Ст. 3.

⁵⁴ Орешкина, И.Б. Нормативно-правовые особенности обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / И.Б. Орешкина // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2017. – № 4. – С. 28.

⁵⁵ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996-1998 годы: постановление Правительства РФ от 07.06.1996 г. № 653 // <http://base.garant.ru/189189/>

В рассматриваемом документе было указано, что выбор ее основных мероприятий был выполнен на основе метода экспертных оценок и рассмотрения более 50 альтернативных вариантов направлений работ.

Все мероприятия первой федеральной целевой программы были объединены в четыре целевых проекта. Каждый из проектов призван был координировать работу определенного круга специалистов, имеющих опыт решения таких задач, как: пропаганда безопасности дорожного движения и формирование общественного мнения, организация движения и эксплуатация автомобильных дорог, организация связи на дорогах и оказание медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях.

В отличие от последующих двух целевых программ первая программа в большей степени была посвящена решению технических вопросов, в частности связанных с реконструкцией дорожной сети, и имела наименее демагогический характер.

Вторая программа «Безопасность дорожного движения», изложенная всего на 1,5 страницах, была принята на период 2002-2010 гг. в качестве подпрограммы Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на период 2002-2010 гг.»⁵⁶. Во второй программе предусматривалось проведение следующих мероприятий:

– создание специальной автотранспортной медицинской инфраструктуры, включающей научно-исследовательский центр и службы медицинского обеспечения автотранспортных предприятий (сохранение жизни за счет этого мероприятия 300-350 чел. в год);

– проведение целевых информационно-пропагандистских кампаний, эффективных методов обучения населения правилам безопасного поведения на дорогах (сохранение жизни еще 300-400 чел. в год);

– совершенствование государственных стандартов в области конструктивной и эксплуатационной безопасности автотранспортных средств и приведение их в

⁵⁶ Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на период 2002-2010 гг.»: постановление Правительства Российской Федерации от 05. 12.2001 г. № 848 // <https://base.garant.ru/1587083/>

соответствие с Правилами Европейской экономической комиссии ООН и международными соглашениями, а также разработка нормативных документов по стандартизации, проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, связанных с совершенствованием контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей (за счет этих групп мероприятий планировалось сохранить жизнь 4300-5200 чел. в год). Суммарный бюджет программы был утвержден в размере 25 млрд. рублей, в том числе около 3% – из средств федерального бюджета (в 2005 г. было выделено 62,9 млн. рублей); 2,5% – из местных и региональных бюджетов и 95% - из других источников.

Третья федеральная целевая программа была утверждена в феврале 2006 г. за 5 лет до окончания срока реализации второй программы, что свидетельствует о слабости применения программно-целевого подхода, в том числе в области обеспечения безопасности дорожного движения. В ней также использовалась устаревшая философия, господствующая пока во многих странах с низким и средним уровнем дохода, в соответствии с которой главными причинами обострения проблемы аварийности в России признается не неэффективное государственное регулирование, а несоответствие дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении и крайне низкая дисциплина участников дорожного движения.

Недостатком федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2006 - 2012 гг.» называют то, что в ней были разработаны мероприятия, направленные преимущественно на работу с водителями и пешеходами, а не на устранение погрешностей в проектировании дорог (особенно в местах повышенной аварийности) и улучшение транспортных средств, а также повышение эффективности системы государственного регулирования и контроля обеспечения безопасности дорожного движения.

Целями рассматриваемой программы называлось сокращение в 1,5 раза количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и

на 10% – количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в 2012 году по сравнению с 2004 годом⁵⁷.

Условиями достижения целей федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» называлось решение следующих задач:

– предупреждение опасного поведения участников дорожного движения» (не поддается количественной оценке);

– развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении» (не подкреплено необходимыми количественными показателями);

– сокращение детского дорожно-транспортного травматизма» (отсутствует показатель);

– совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах» (не подкреплено необходимыми количественными показателями);

– сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно- транспортных происшествий» (не определены количественные показатели, не прописан механизм ответственности, оценки эффективности работы и увязки с финансированием деятельности соответствующих государственных служб);

– повышение уровня безопасности транспортных средств» (не подкреплено необходимыми количественными показателями);

– повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления» (не разработаны показатели оценки эффективности);

– совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской

⁵⁷ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»: постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58786/

Федерации и местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере» (не подкреплено необходимыми количественными показателями). Таким образом, достижение ни одной из 8 задач Программы нельзя было проверить конкретными количественными показателями.

Эффективность реализации рассматриваемой программы, по мнению разработчиков, определяется степенью достижения показателей программы, в качестве которых выбраны сокращение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Это еще раз подтверждает вывод о недостаточной проработанности программы, при оценке эффективности которой не используются количественные критерии, связанные с реализацией задач, посредством которых и осуществляется достижение целей.

В программе указывалось, что в 2012 году по сравнению с 2004 годом должно сократиться количество лиц, погибших за год, на 11,5 тыс. человек и количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими - на 20,3 тыс. единиц. Всего за обозначенный период должны были быть сохранены жизни 54 тыс. человек по сравнению с вариантом развития ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода. Общий результат проведенных мероприятий должен был дать, по мнению разработчиков, социально-экономический эффект в 629166,7 млн. рублей при положительном эффекте для федерального бюджета в 85 525,42 млн. рублей. В настоящее время действует, принятая в октябре 2013 г. Правительством РФ федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». В рамках данной программы в соответствии с поставленными целями и задачами реализуется комплекс мероприятий, за выполнение которых отвечают различные министерства и ведомства Российской Федерации, в том числе Министерство внутренних дел. На федеральном, региональном и местном уровнях была определена единая система

управления реализацией программы, координатором которой назначено Министерство внутренних дел Российской Федерации.

Сравнительный анализ всех четырех программ показан в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Сравнение федеральных программ, посвященных дорожной безопасности

Показатель	Программа			
	1	2	3	4
Срок действия	1996-1998 гг.	2002-2006 гг.	2006-2012 гг.	2013-2020 гг.
Цели	Обеспечение охраны жизни, здоровья граждан и их имущества, гарантии их законных прав на безопасные условия движения на дорогах.	Сокращение количества смертных случаев минимум на 39 тыс. человек	сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими	сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом
Общий объем финансирования	8958,9 млрд руб.	25 млрд руб.	47,7 млрд руб.	35,7 млрд руб.
Результаты реализации (целевые индикаторы)	снижение уровня аварийности на дорогах России и сокращение на 10-20% числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях	–	сокращение к 2012 году количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году	сокращение случаев смерти в результате ДТП к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом; сокращение социального риска к 2020 году на 30,5 процента по сравнению с 2012 годом; транспортного риска – на 36,7%
Социально-экономический эффект	–	–	629166,7 млн руб.	210889,58 млн руб.
Бюджетный эффект	–	–	85525,42 млн руб.	41458,2 млн руб.

Сравнение программ показывает, что от первой к действующей программе наблюдается совершенствование программно-целевого подхода. Если в первых программах при постановке цели говорилось общими словами о желаемом результате, то в действующей программе цель уже конкретизируется в виде определенных количественных показателей. Это дает возможность делать однозначный вывод о том, достигнута ли цель. Кроме того, в действующей программе более четко и подробно расписан ожидаемый результат – целевые индикаторы имеют не только качественное, но и количественное наполнение. Это также позволяет лучше контролировать исполнение программы.

Сравнение программ показывает снижение объема финансирования. Причем, если сравнение с первыми двумя программами не совсем корректно, то снижение показателя действующей программы с предыдущей очевидно и даже более значительно чем кажется на первый взгляд, если учесть инфляцию.

Следует отметить, что в первых двух программах отсутствовали такие показатели как социально-экономический и бюджетный эффекты в денежном наполнении. В действующей программе эти два показателя запланированы в меньшей сумме, чем в предыдущей.

Осуществление рассмотренных программ способствовало реализации механизма государственной концепции обеспечения дорожной безопасности. Механизм включает комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Мероприятия по организации дорожного движения направлены на организацию пространства для движения из общего земного пространства, включая материальное и информационное обустройство (инфраструктурное обеспечение) этого пространства.

В настоящее время ведется работа по разделению движения в пространстве. В крупных городах построены и строятся дорожные развязки, подземные и надземные пешеходные переходы, в некоторых городах РФ уже имеются

велосипедные дорожки. В некоторых местах организовано одностороннее движение. Обеспечивается маршрутное ориентирование водителей транспортных средств. Кроме того, проводятся мероприятия по разделению движения во времени с помощью правил дорожного движения, дорожных знаков и световых сигналов светофоров. Появились системы обеспечения работы общественного транспорта. Внедрение видеофиксации в России позволило значительно повысить дисциплину водителей. Однако, структура и штатное расписание существующих в регионах Центров автоматизированной фиксации административных правонарушений не всегда соответствует стоящим перед подразделениями задачам. Это приводит к невозможности в полном объеме обработать и направить нарушителям правил дорожного движения соответствующие административные материалы, рассмотреть в установленные сроки жалобы участников дорожного движения по вынесенным постановлениям.

В тоже время исследователи отмечают малое число пешеходных и велосипедных дорожек. Системы светофорного регулирования многих городов устарели и находятся в плохом состоянии. Недостаточно широко применяют интеллектуальные транспортные системы в сфере организации и мониторинга дорожного движения, а также для информирования участников дорожного движения. Многие мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения уже реализуются в Москве, но не в таких городах как Челябинск. Например, снижение интенсивности движения транспортных средств в центральной части городов; приоритет в движении общественного транспорта и автомобилей, перевозящих несколько пассажиров; жесткая регламентация стоянки (ограничение остановки транспортных средств на дорогах, повышение платы за стоянку в центре города, создание перехватывающих стоянок); гармонизация дорожной сети и городской среды, предусматривающая выделение зон с благоприятными условиями для различных видов деятельности, в том числе для движения.

2.3 Текущая оценка реализации государственной программы безопасности дорожного движения

На основе имеющейся нормативно-правовой базы в российской практике государственного и муниципального управления оценка целевых программ производится на основе сведений об основных результатах реализации мероприятий программ, о степени соответствия установленных и достигнутых целевых индикаторов программ за отчетный период, о выполнении расходных бюджетных обязательств, связанных с реализацией программ, организации управления и контроля за ходом исполнения мероприятий программы⁵⁸.

Несмотря на то, что указанные виды оценок следует считать достаточно информативными, с их помощью нельзя оценить эффективность реализации целевых программ. Недостатком используемых оценок является то, что они не выявляют вклад программ в экономический и социальный прогресс муниципалитета, региона, страны в целом. Между тем целевые программы направлены на социально-экономическое развитие соответствующей территории, следовательно, установить степень влияния программы на данное развитие представляется самым главным при оценке ее эффективности.

К настоящему времени для оценки эффективности целевых программ применяется целый комплекс статистических и социологических показателей. В научных работах по данной проблематике можно столкнуться с самыми разными способами оценки целевых программ. А.М. Елохов и Т.А. Арбузова провели достаточно полную систематизацию индикаторов программной оценки, разделив их на промежуточные и конечные, общие и частные, внутренние и внешние. Указанная систематизация показана в таблице 2.2⁵⁹.

⁵⁸ Елохов, А.М. Совершенствование методики оценки эффективности целевых государственных и муниципальных программ / А.М. Елохов, Т.А. Арбузова // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2018. – № 3. – С. 405.

⁵⁹ Елохов, А.М. Совершенствование методики оценки эффективности целевых государственных и муниципальных программ / А.М. Елохов, Т.А. Арбузова // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2018. – № 3. – С. 407.

Таблица 2.2 – Характеристика индикаторов оценки государственных и муниципальных программ

Вид индикатора оценки	Назначение индикаторов оценки	Примеры индикаторов оценки	Критерии достижения индикаторов оценки	Практика применения индикаторов оценки
Индикаторы внутренней оценки целевой программы	Оценка ресурсной обеспеченности программы	Расходы бюджета на реализацию программы. Величина привлеченных внебюджетных средств	Соответствие плановым объемам бюджетного обеспечения	В качестве частного индикатора при оценке финансового результата программы
	Оценка выполнения мероприятий программы	Количество мероприятий по разделам программы. Количество выполненных мероприятий	Соблюдение плановых сроков, числа и качества выполнения мероприятий	В качестве частного индикатора при оценке деятельности ответственных исполнителей программы
	Оценка продукта программы	Целевые индикаторы программы. Результаты реализации программы	Степень соответствия продукта программной цели	В качестве общего индикатора при оценке достижения промежуточных результатов программы
Индикаторы внешней оценки целевой программы	Оценка конечных результатов реализации программы	Темпы снижения уровня преступности, заболеваемости, смертности, безработицы и пр.	Вклад в решение значимой территориальной проблемы	В качестве частного индикатора при оценке конечных результатов программы
	Оценка влияния программы на развитие территории	Прирост валового территориального продукта. Прирост численности постоянного населения. Рост качества жизни населения. Рост налоговых поступлений	Степень и направление улучшения показателей социально-экономической ситуации под воздействием программы	Ограниченно применяется в качестве общего индикатора при оценке муниципальных программ
Индикаторы интегральной оценки целевой программы	Оценка соотношения эффектов и затрат по мероприятиям программы	Программный охват. Удовлетворенность потребителей программных услуг. Эффективность затрат	Достижение предельных показателей в рамках установленных ограничений	В качестве общего индикатора эффективности программ в виде интегрального расчетного показателя

При внутренней оценке эффективности целевых программ используются частные показатели, характеризующие цели и задачи, мероприятия и затраты, предмет и особенности конкретных программ.

В свою очередь, оценка внешнего эффекта программ напрямую связана с изменением частных индикаторов социального и экономического развития регионов и муниципальных образований. Эти индикаторы используются при оценке промежуточных результатов программ, характеризуют степень удовлетворения определенных потребностей населения в ходе осуществления государственных и муниципальных программ. Во внешней оценке конечного результата используются общие индикаторы, отражающие вклад программ в решение значимых территориальных проблем.

Общие индикаторы оценки целевой программы выражаются в различных единицах измерения при соблюдении требований универсальности, сопоставимости, доступности и понятности, позволяющих сравнивать и ранжировать целевые программы. Общие индикаторы должны характеризовать степень и направление улучшения социально-экономической ситуации в регионе или муниципальном образовании под воздействием программ; они непригодны для наблюдений.

При оценке эффективности мероприятий целевых программ расчетные и статистические показатели необходимо дополнять изучением общественного мнения на основе опросов населения и заключений экспертов.

Конкретизируя содержание таблицы 2.2, необходимо отметить не только специфичность каждого из видов оценки, но и их очередность по этапам жизненного цикла программы. Оценка ресурсного обеспечения, как правило, наиболее подробно проводится на этапе разработки программы, а затем лишь уточняется в зависимости от достижения целевых установок. Оценка хода исполнения мероприятий программы, по существу, создает систему мониторинга эффективности реализации программы и дает возможность оценить не только качество планирования программных мероприятий, но и качество регулирования их реализации. Оценки продукта программы, ее эффективности и результа-

тивности позволяют судить об итогах достижения целевых индикаторов программы на этапе ее завершения или при оценке итогов промежуточных этапов.

Таким образом, внутреннюю оценку программ правильнее называть мониторингом, так как такая оценка осуществляется постоянно и показывает процесс реализации программ по целям, задачам и мероприятиям и представляет собой основу для осуществления оценки внешних эффектов программы и интегральной оценки ее эффективности. Эти виды оценки включают анализ эффективности достижения конечных результатов целевой программы и ее вклад в решение социально значимых задач государственного или муниципального управления, соотношения эффектов и затрат по мероприятиям программы. Внутренние показатели реализации целевых программ за 2000-2017 г. представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Внутренние показатели реализации целевых программ

Показатель	Период							
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
ДТП, всего, тыс.	158	223	199	204	200	184	174	169
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	21,3	19,6	11,8	13,6	16,5	15,2	15,6	14,9
Погибло в ДТП, всего, тыс. чел.	29,6	34,0	26,6	27,0	27,0	23,1	20,3	19,1
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	4,1	3,2	2,0	2,3	3,4	3,7	4,6	4,3
Ранено в ДТП, всего, тыс. чел.	179,4	274,9	250,6	258,4	251,8	231,2	221,1	215,4
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	28,3	28,3	17,3	19,4	23,2	21,1	21,3	20,3
Протяженность автодорог общего пользования, тыс. км	584	581	825	1396	1451	1481	1498	1508
Из них с твердым покрытием	532	531	665	985	1024	1045	1054	1064

По данным таблицы 2.3 рассчитаем динамику показателей, в ней представленных через базисные темпы роста в процентах. За базис возьмем 2000 год. Результаты расчетов в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Динамика показателей реализации целевых программ, %

Показатель	Период							
	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Темп роста числа ДТП	100,0	141,1	125,9	129,1	126,6	116,5	110,1	107,0
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	100,0	92,0	55,4	63,8	77,5	71,4	73,2	70,0
Темп роста погибших в ДТП	100,0	114,9	89,9	91,2	91,2	78,0	68,6	64,5
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	100,0	78,0	48,8	56,1	82,9	90,2	112,2	104,9
Темп роста раненных в ДТП	100,0	153,2	139,7	144,0	140,4	128,9	123,2	120,1
в том числе по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения	100,0	100,0	61,1	68,6	82,0	74,6	75,3	71,7
Темп роста протяженности автодорог общего пользования	100,0	99,5	141,3	239,0	248,5	253,6	256,5	258,2
Из них с твердым покрытием	100,0	99,8	125,0	185,2	192,5	196,4	198,1	200,0

Для наглядности представим темпы роста основных показателей на рисунке 2.7.

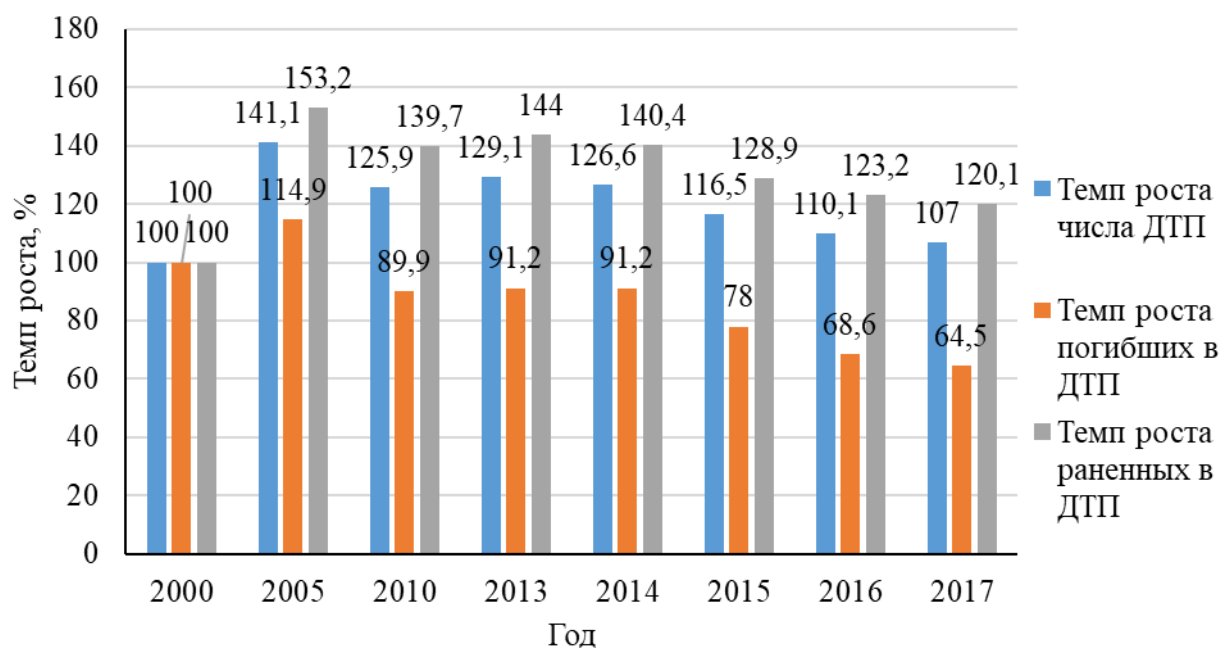


Рисунок 2.7 – Динамика числа ДТП и количества погибших и раненых в ДТП

По данным таблиц 2.3-2.4 и рисунка 2.7 можно сделать вывод о неустойчивой динамике количества дорожно-транспортных происшествий в 2000-2017 гг. Снижение показателя начиная с 2014 года следует оценивать положительно. Однако количество ДТП и в 2017 году остается выше уровня 2000 года на 7%. Отмечается снижение ДТП по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения – начиная с 2015 года. Положительно следует оценивать тенденцию снижения числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, начиная с 2010 года. В 2017 году число погибших в ДТП составило 64,5% к уровню 2000 года. Вместе с тем выявлена неустойчивая динамика числа раненых в ДТП. Снижение показателя начиная с 2014 года следует оценивать положительно. Однако количество раненных в ДТП и в 2017 году остается выше уровня 2000 года на 20,1%. Следует отметить рост протяженности автодорог общего пользования, которая в период с 2000 до 2017 года увеличилась более чем в 2,5 раза, протяженность автодорог с твердым покрытием росла более медленными темпами и увеличилась за тот же период лишь в 2 раза. Показатели федерального проекта «Дорожная сеть» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отражены в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Показатели федерального проекта «Дорожная сеть» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

Показатель	Период										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Доля автомобильных дорог регионального значения, отвечающих нормативным требованиям, %	44,3	37,8	37,1	36,8	36,0	36,5	37,9	37,1	38,1	41,5	43,1
Доля автомобильных дорог местного значения, отвечающих нормативным требованиям, %	64,5	60,1	56,5	55,0	55,4	58,3	56,1	56,6	55,2	53,5	53,3

Для наглядности представим данные таблицы 2.5 на графике (рисунок 2.8).

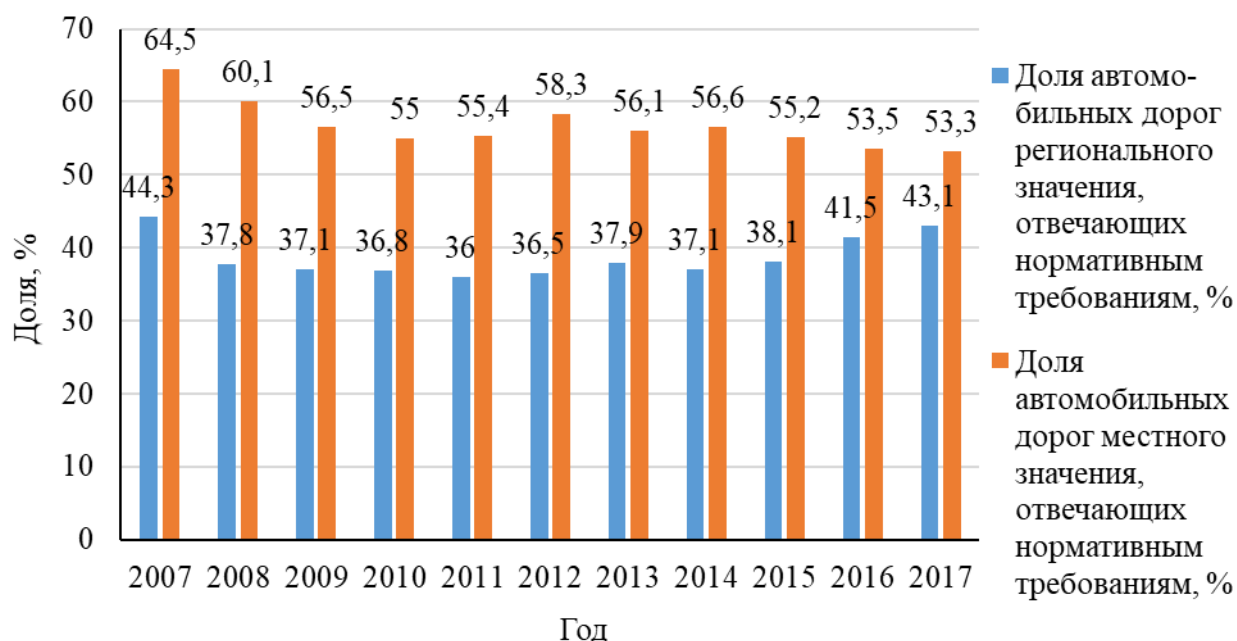


Рисунок 2.8 – Показатели федерального проекта «Дорожная сеть» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

Доля автомобильных дорог регионального значения, отвечающих нормативным требованиям, как видно из таблицы 2.5 и рисунка 2.8, в период с 2007 по 2011 гг. характеризовалась понижательной тенденцией, в 2012 году ситуация начала меняться, а показатель расти, но так и не достигнул уровня 2007 года. Доля автомобильных дорог местного значения, отвечающих нормативным требованиям снизилась с 64,5% в 2007 году до 53,3% в 2017 году.

Объемы финансирования проекта представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Объемы финансирование программы

Показатель	Период			
	2014	2015	2016	2017
Федеральный бюджет	2 881 937,5	1 611 549,0	1 516 173,5	1 568 960,0
Средства региональных и муниципальных бюджетов	1 269 368,8	2 266 030,0	1 500 645,0	1 917 742,0
Внебюджетные источники	34 804,0	49 782,0	167 892,0	206 456,0
Итого:	4 186 110,3	3 927 361,0	3 184 710,5	3 693 158,0

В таблице 2.7 представим динамику объемов финансирования программы.

Таблица 2.7 – Динамика объемов финансирования программы, %

Показатель	Период			
	2014	2015	2016	2017
Темп роста объемов финансирования из Федерального бюджета	100,0	55,9	52,6	54,4
Темп роста средств региональных и муниципальных бюджетов	100,0	178,5	118,2	151,1
Темп роста внебюджетных источников	100,0	143,0	482,4	593,2
Темп роста общего объема финансирования	100,0	93,8	76,1	88,2

Для наглядности представим темпы роста основных показателей на рисунке 2.9.

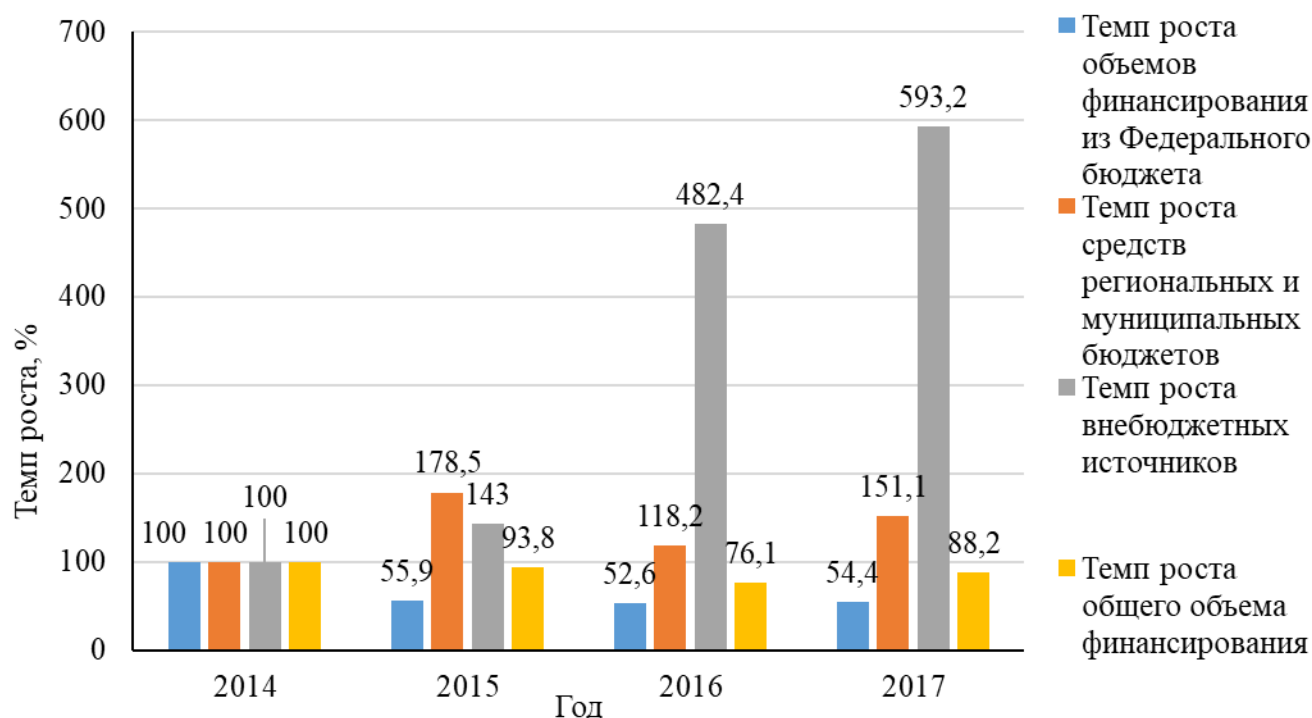


Рисунок 2.9 – Динамика объемов финансирования программы, %

По представленным данным можно увидеть динамику снижения объемов финансирования из Федерального бюджета почти в 2 раза, при увеличении финансирования из региональных и местных бюджетов и особенно существенный рост финансирования из внебюджетных источников (рост почти в 6 раз по сравнению с 2014 годом). Однако, поскольку доля финансирования из внебюджетных источников остается низкой, то изменение объема финансирования в целом характеризовалось понижательной тенденцией.

Эффективность федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» с точки зрения повышения дорожной безопасности следует оценить через уровень выполнения целевых и индикативных показателей данной программы. К ним относятся такие показатели как: число лиц, погибших в ДТП; число детей, погибших в ДТП; социальный риск (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения).

Анализ проводится по данным за 2014-2017 гг.⁶⁰

На рисунке 2.10 отображено выполнение программы по показателю «число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях».

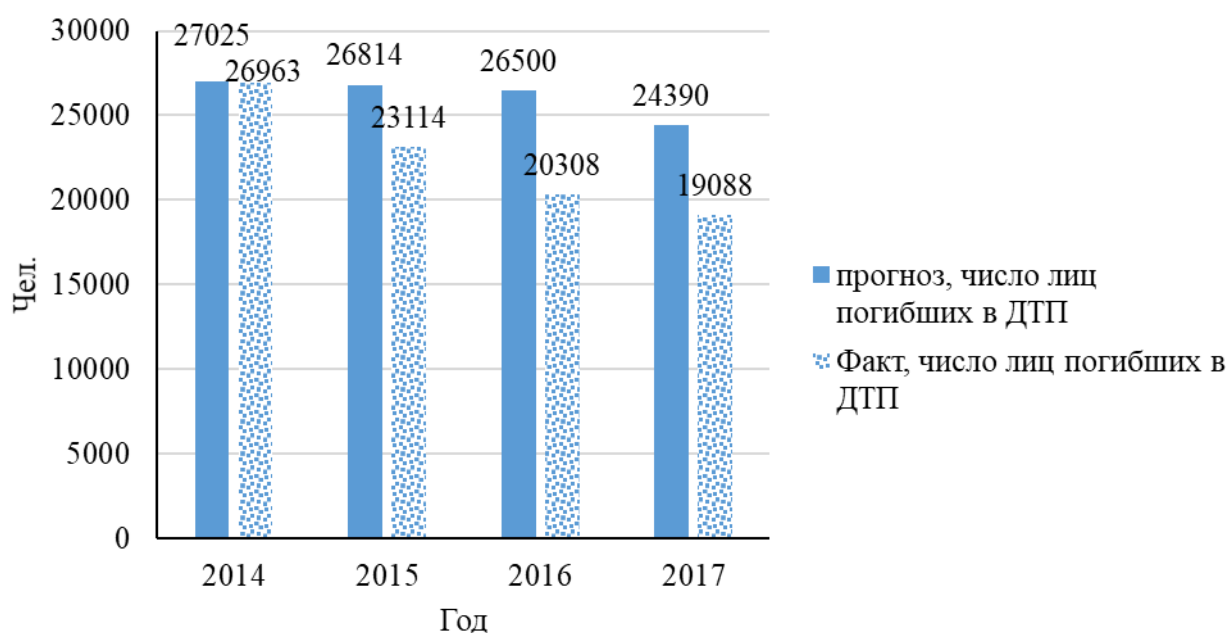


Рисунок 2.10 – Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, в 2014-2017 гг.

По данным, представленным на рисунке 2.10, можно сделать вывод о понижательной динамике числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2014-2017 гг. на территории Российской Федерации. Если за 2014 год на дорогах России погибло 26 963 человека, то за 2017 год их число

⁶⁰ Результаты реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // http://www.fcp-pbdd.ru/results_fcp/2018

сократилась до 19 088 человек. Можно отметить, что расчетное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 2020 год составляет 19 925 человек. Кроме того, следует отметить, что снижение жертв автокатастроф шло более быстрыми темпами, чем было запланировано в программном документе. Причем, если в 2014 году различие с прогнозом составило лишь 0,2%, то в 2017 году уже 21,7%. Это подтверждает эффективность действующей программы.

На рисунке 2.11 отображено выполнение программы по такому значимому для будущего Российской Федерации показателю как «число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях».

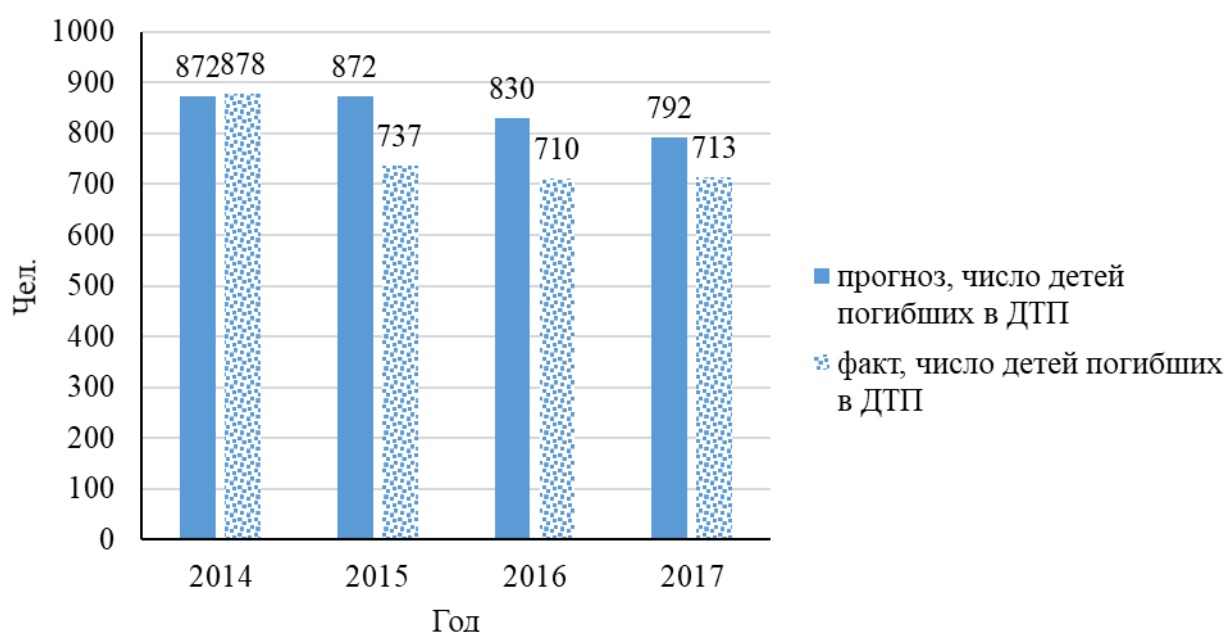


Рисунок 2.11 – Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, в 2014-2017 гг.

По данным, представленным на рисунке 2.11, можно сделать вывод о понижающей динамике числа детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2014-2017 гг. на территории Российской Федерации, несмотря на незначительный рост в 2017 году по сравнению с 2016 годом. Если за 2014 год на дорогах России погибло 878 детей, то за 2016 год число сократилась до 710 детей, а за 2017 год погибло 713 детей. Кроме того, следует отметить, что лишь в 2014 году число погибших детей превысило расчетное значение на 0,7%. В 2015-

2017 гг. сокращение показателя шло более быстрыми темпами, чем было запланировано в программном документе. Различие с прогнозом колебалось от 10 до 15%. Эта разница меньше, чем по общему числу погибших, но тем не менее также говорит об эффективности действующей программы.

На рисунке 2.12 отображено выполнение программы по показателю «социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения)».

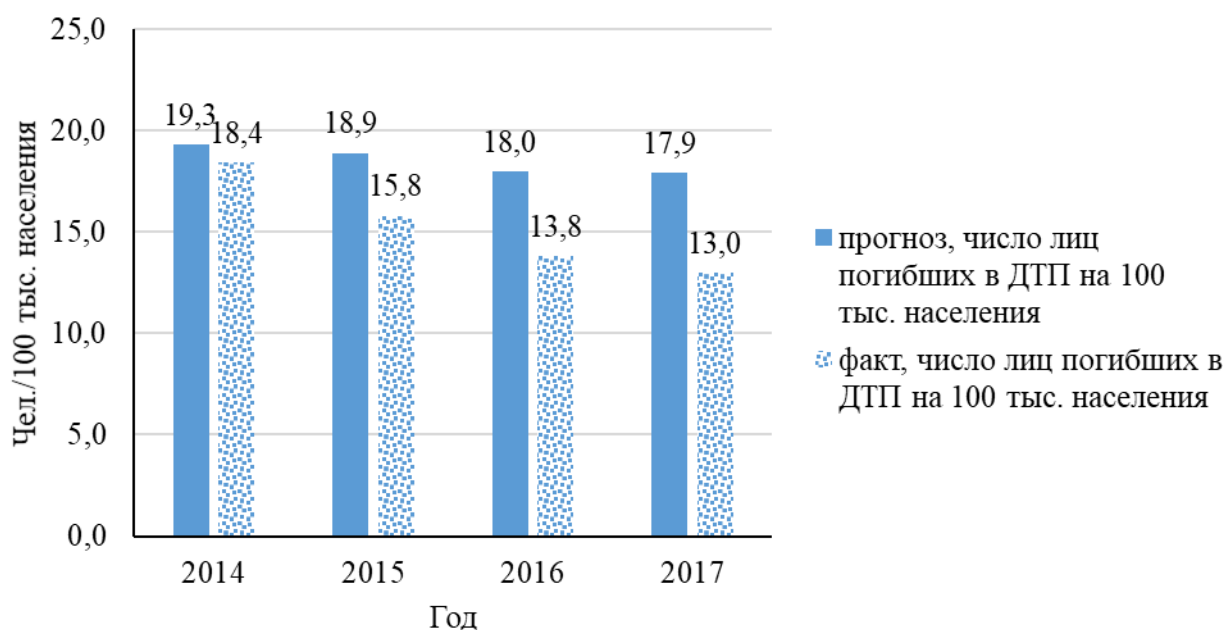


Рисунок 2.12 – Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения, в 2014-2017 гг.

По данным, представленным на рисунке 2.12, можно сделать вывод о стабильной понижательной динамике числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения в 2014-2017 гг. на территории Российской Федерации. Если в 2014 году на каждые 100 тыс. населения России приходилось 18,40 чел. погибших в дорожно-транспортных происшествиях, то в 2017 году показатель снизился до 13,00 погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения. Кроме того, по рисунку видно, что в 2014-2017 гг. как и в случае ранее рассмотренных целевых

показателей, сокращение шло более быстрыми темпами, чем было запланировано в программном документе. Это также является свидетельством эффективности реализации рассматриваемой программы.

На рисунке 2.13 отображено выполнение программы по показателю «транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)».

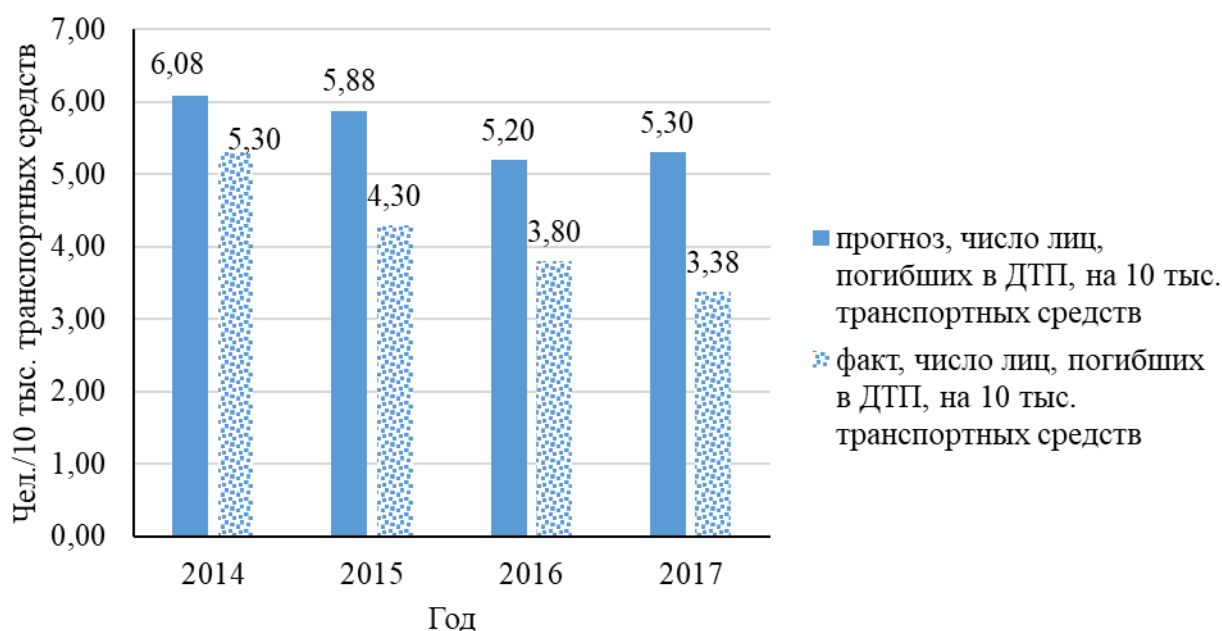


Рисунок 2.13 – Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств, в 2014-2017 гг.

По данным, представленным на рисунке 2.13, можно сделать вывод о стабильной понижательной динамике числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств в 2014-2017 гг. на территории Российской Федерации. Если в 2014 году на каждые 10 тыс. транспортных средств в России приходилось 5,30 чел. погибших в дорожно-транспортных происшествиях, то в 2017 году показатель снизился до 3,38 погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств. Кроме того, по рисунку видно, что в 2014-2017 гг. как и в случае ранее рассмотренных целевых показателей, сокращение шло более быстрыми темпами,

чем было запланировано в программном документе. Это также является свидетельством эффективности реализации рассматриваемой программы.

Вывод по разделу два

В данном разделе рассмотрен программный или программно-целевой подход, который сегодня взят на вооружение органами государственного управления Российской Федерации как один из наиболее эффективных методов.

Сущность программно-целевого подхода в том, что имеющиеся управленческие проблемы определяют цели их решения, а достижение целей происходит посредством выполнения конкретного плана мероприятий. Для того, чтобы реализовать план составляют бюджет, исполнение которого контролируется. Главным преимуществом программного подхода можно считать удобство программ для того, чтобы учитывать и контролировать ход работ и использование ресурсов, а также для высокого уровня организации взаимодействия участников их разработки и реализации. Современные законы Российской Федерации предусматривают существование целевых программ трех уровней: федеральных, региональных и муниципальных.

Программный подход начал использоваться в Российской Федерации уже в годы перестройки. Первая федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения» была принята на 1996-1998 гг., а сегодня действует уже четвертая программа. Сравнительный анализ программ показал, что от первой к действующей программе наблюдается совершенствование программно-целевого подхода. Если в первых программах при постановке цели говорилось общими словами о желаемом результате, то в действующей программе цель уже конкретизируется в виде определенных количественных показателей. Кроме того, в действующей программе более четко и подробно расписан ожидаемый результат – целевые индикаторы имеют не только качественное, но и количественное наполнение. Это позволяет лучше контролировать исполнение программы.

Мониторинг реализации государственных программ безопасности дорожного движения выявил неустойчивую динамику количества дорожно-транспортных происшествий в 2000-2017 гг. Снижение показателя начиная с 2014 года следует оценивать положительно. Однако количество ДТП и в 2017 году остается выше уровня 2000 года на 7%. Отмечается снижение ДТП по вине водителей транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения – начиная с 2015 года. Положительно следует оценивать тенденцию снижения числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, начиная с 2010 года. Вместе с тем выявлена неустойчивая динамика числа раненых в ДТП. Снижение показателя начиная с 2014 года следует оценивать положительно. Однако количество раненных в ДТП и в 2017 году остается выше уровня 2000 года на 20,1%. Следует отметить рост протяженности автодорог общего пользования, которая в период с 2000 до 2017 года увеличилась более чем в 2,5 раза, протяженность автодорог с твердым покрытием росла более медленными темпами и увеличилась за тот же период лишь в 2 раза. В целом нельзя отрицать наличия определенных достижений в укреплении дорожной безопасности на уровне государства, однако работу по данному направлению необходимо продолжать и усиливать.

Проведенная оценка эффективности федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» с точки зрения повышения дорожной безопасности подтвердило выполнение всех целевых и индикативных показателей данной программы в 2014-2017 гг. Таким образом, можно говорить об эффективности программно-целевого метода в дорожной безопасности.

3 ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УЙСКОМ РАЙОНЕ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1 Исследование проблем обеспечения безопасности дорожного движения Уйского района Челябинской области

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений деятельности государства в решении демографических, экономических и социальных задач, стоящих перед обществом.

Социально-экономическая острота указанной проблемы актуальна и для Уйского муниципального района. Задача обеспечения дорожной безопасности в Уйском муниципальном районе требует своего разрешения. Данные, представленные в таблице 3.1 свидетельствуют о недостаточной стабильности ситуации на дорогах, обслуживаемых ОМВД по Уйскому району.

Таблица 3.1 – Данные о дорожной безопасности в Уйском районе

Показатель	Период			
	2014	2015	2016	2017
ДТП, всего	161	180	183	190
Из них с пострадавшими	9	10	9	12
Погибло в ДТП	3	6	1	2
Ранено в ДТП	7	9	8	15

По данным таблицы 3.1 рассчитаем динамику показателей, в ней представленных через базисные темпы роста в процентах. За базис возьмем 2014 год. Результаты расчетов в таблице 3.2.

Таблица 3.2 – Динамика показателей дорожной безопасности в Уйском муниципальном районе, %

Показатель	Период			
	2014	2015	2016	2017
Темп роста ДТП, всего	100	111,8	113,7	118,0
Из них с пострадавшими	100	111,1	100,0	133,3
Темп роста числа погибших в ДТП	100	200,0	33,3	66,7
Темп роста раненных в ДТП	100	128,6	114,3	214,3

Для наглядности динамика показателей дорожной безопасности в Уйском муниципальном районе представлена на рисунке 3.1.

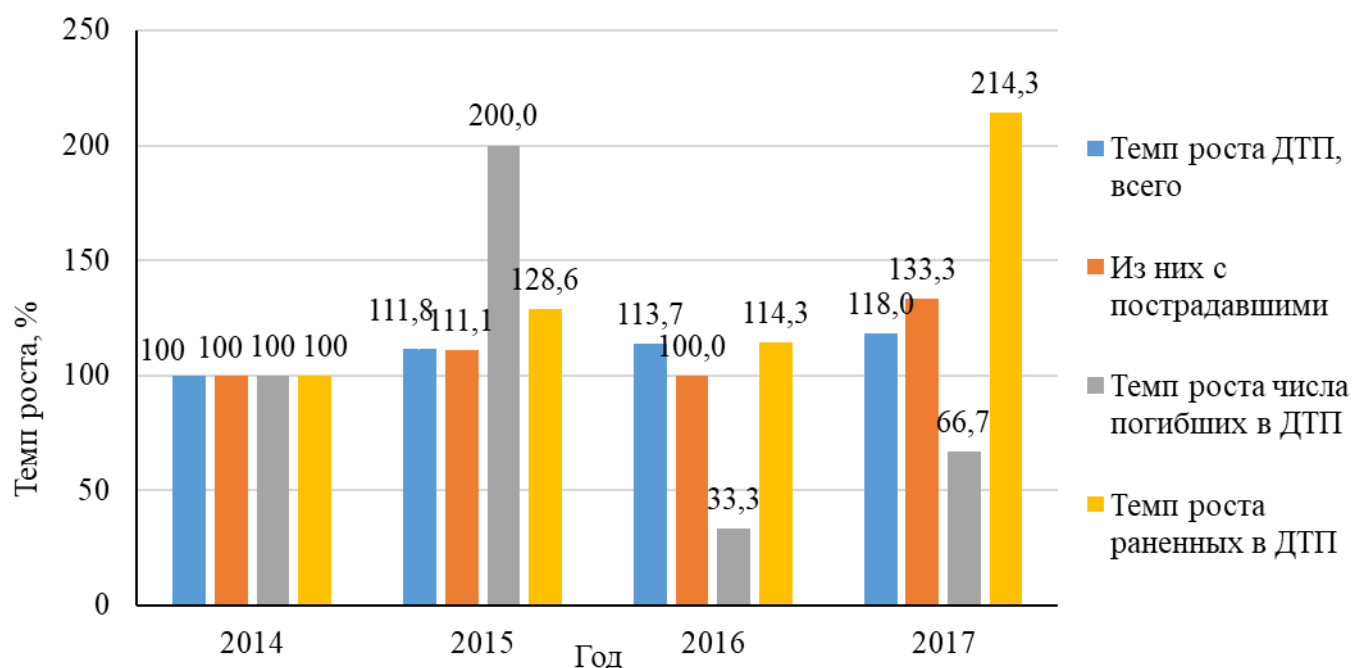


Рисунок 3.1 – Динамика количества дорожно-транспортных происшествий в Уйском муниципальном районе

За 2014 год в Уйском муниципальном районе совершено 161 ДТП, из них 9 ДТП с пострадавшими, в которых погибли 3 человек, получили ранения 7 человек, за 2015 год совершено 180 ДТП, из них 10 ДТП с пострадавшими, в которых погибли 6 человек, получили ранения 9 человек. В 2017 году по сравнению с 2016 годом количество всех дорожно-транспортных происшествий увеличилось на 133,0% (с 6 до 14), из них по вине водителей на 200,0% (с 4 до 12). Количество раненых в них людей увеличилось на 87,5% (с 8 до 15), количество погибших на 100,0% (с 1 до 2). В суд для рассмотрения направлено 182 (- 17,6%) административных материала. Взыскаемость, наложенных сотрудниками ОГИБДД административных штрафов, составила 76,9 %, что ниже среднего значения по области (94,3%). Выявлено 17 преступлений (+ 21,4%) по ст. 264.1 УК РФ за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым

административному наказанию. Анализ результатов выявленных нарушений правил дорожного движения в Уйском муниципальном районе по их видам, а также их динамики в рассматриваемом периоде представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Динамика выявленных нарушений ПДД в Уйском муниципальном районе

Вид выявленных нарушений	Количество нарушений		Прирост	
	2016 г.	2017 г.	ед.	%
Всего нарушений ПДД	1706	1650	-56	-3,3
Нарушения ПДД, совершенные пешеходами (ст.12.29, ст.12.30)	56	25	-31	-55,4
Задержано за управление ТС в н/с по ст. 12.8.1; 12.8.3; 12.26.1; 12.26.2.	53	73	20	37,7
Задержано за управление ТС без прав на управление (ст. 12.7.1; ст. 12.7.2)	81	119	38	46,9
Нарушений, связанных с выездом на встречную полосу движения (ст. 12.15.4)	3	4	1	33,3
Не предоставление преимущества в движении пешеходам (ст. 12.18)	5	6	1	20,0
Нарушения правил перевозки детей (ст. 12.23)	50	25	-25	-50,0
Нарушений ПДД сотрудниками ОВД	0	1	1	
Нарушения ПДД водителями автобусов	15	16	1	6,7

Представим динамику нарушений правил дорожного движения в Уйском муниципальном районе на рисунке 3.2.

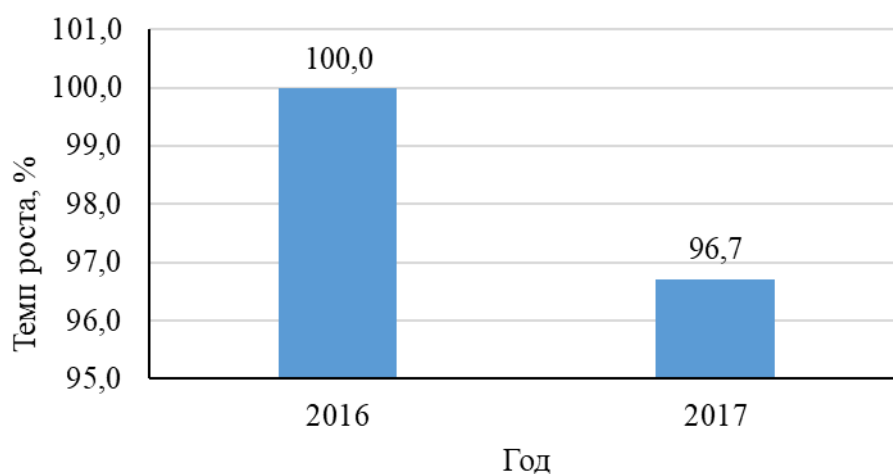


Рисунок 3.2 – Динамика нарушений правил дорожного движения

По данным таблицы 3.3 и рисунка 3.2 можно сделать вывод, что общее количество нарушений правил дорожного движения в 2017 году по сравнению с 2016 годом в Уйском районе сократилось на 56 ед. или 3,3%. Это является положительным результатом работы ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району. Динамика выявленных нарушений правил дорожного движения, совершенных пешеходами в Уйском муниципальном районе показана на рисунке 3.3.

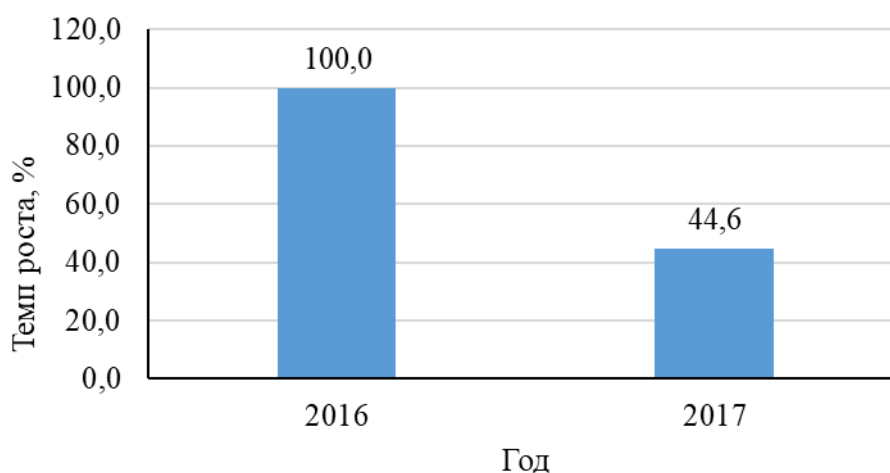


Рисунок 3.3 – Динамика выявленных нарушений правил дорожного движения, совершенных пешеходами

Положительно оценивается сокращение нарушений правил дорожного движения, совершенных пешеходами в Уйском муниципальном районе на 31 ед. или 55,4% (см. рисунок 3.3). Это может рассматриваться как косвенное свидетельство повышения ответственности пешеходов вследствие повышения эффективности деятельности в Уйском муниципальном районе по пропаганде важности соблюдения правил дорожного движения пешеходами для сохранения их жизни и здоровья.

Динамика задержанных водителей в Уйском муниципальном районе за управление транспортным средством в наркотическом состоянии по ст. 12.8 1; 12.8.3; 12.26 1; 12.26 2 Кодекса РФ об административных правонарушениях представлена на рисунке 3.4.

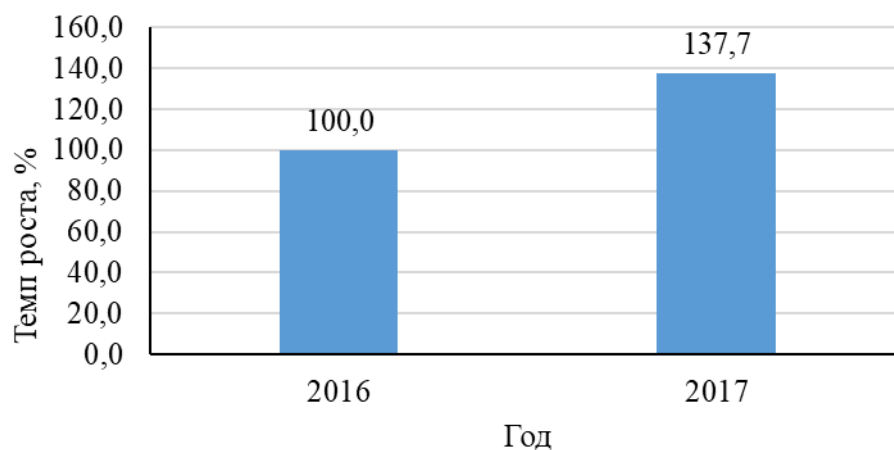


Рисунок 3.4 – Динамика задержанных за управление транспортным средством в наркотическом состоянии по ст. 12.8 1; 12.8.3; 12.26 1; 12.26 2 Кодекса РФ об административных правонарушениях

По данным таблицы 3.3 и рисунка 3.4 можно сделать вывод, что общее количество задержанных за управление транспортным средством в наркотическом состоянии в 2017 году по сравнению с 2016 годом в Уйском районе увеличилось на 20 ед. или 37,7%. Необходимо усилить работу ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району по данному направлению. Динамика задержанных за управление транспортным средством без прав на управление представлена на рисунке 3.5.

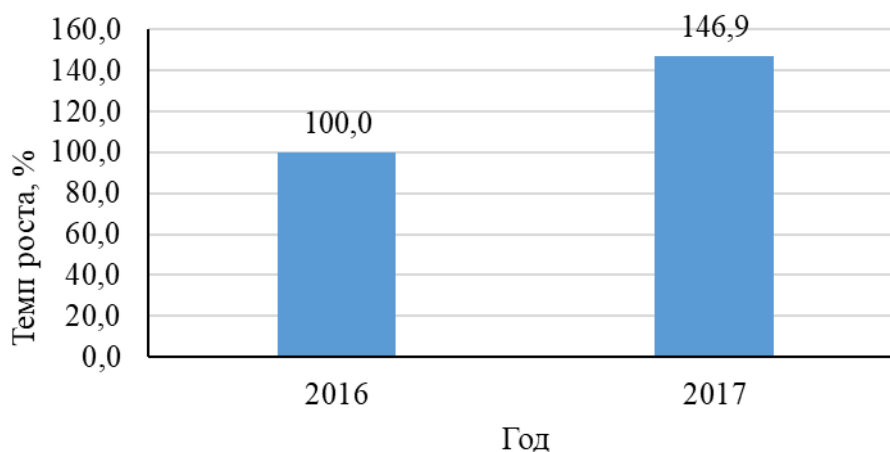


Рисунок 3.5 – Динамика задержанных за управление транспортным средством без прав на управление

Наиболее значительно увеличилось количество задержанных за управление транспортным средством без прав на управление. Прирост показателя в 2017 году по сравнению с 2016 годом составил 38 ед. или 46,9%. Это требует повышенного внимания к профилактике данного вида нарушений. Динамика выявленных нарушений, связанных с выездом на встречную полосу движения показана на рисунке 3.6.

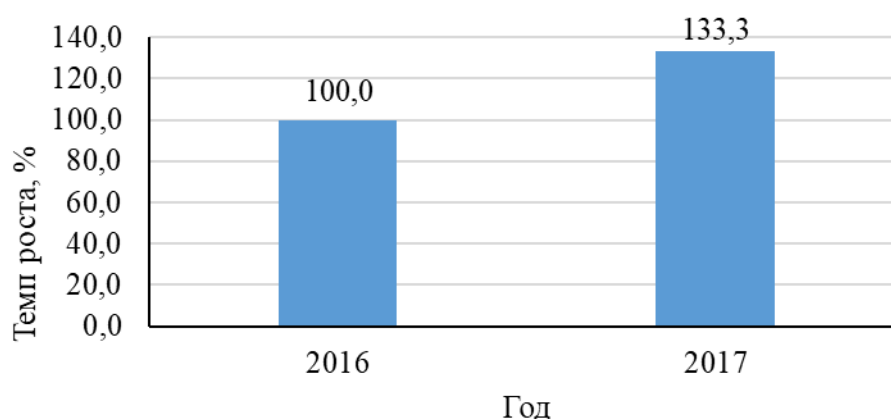


Рисунок 3.6 – Динамика выявленных нарушений, связанных с выездом на встречную полосу движения

По данным таблицы 3.3 и рисунка 3.6 можно сделать вывод, что количество выявленных нарушений, связанных с выездом на встречную полосу движения в 2017 году по сравнению с 2016 годом в Уйском районе увеличилось на 1 ед. или 33,3%.

Несмотря на то, что число выявленных нарушений, связанных с выездом на встречную полосу движения при повышательной динамике остается на низком уровне – 4 нарушения за 2017 год, следует продолжать работу ОГИБДД ОМВД России по Уйскому муниципальному району по данному направлению.

Динамика выявленных нарушений, состоящих в не предоставлении преимущества в движении пешеходам, в Уйском муниципальном районе показана на рисунке 3.7.

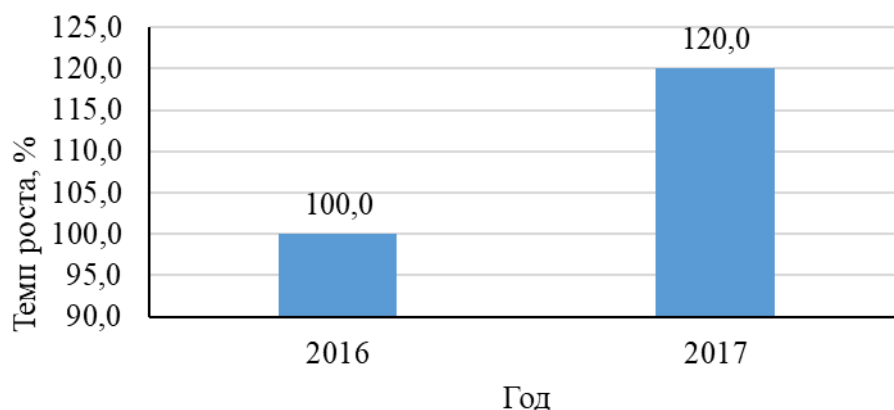


Рисунок 3.7 – Динамика выявленных нарушений, состоящих в не предоставлении преимущества в движении пешеходам

По данным таблицы 3.3 и рисунка 3.7 можно сделать вывод, что количество выявленных нарушений, состоящих в не предоставлении преимущества в движении пешеходам, в 2017 году по сравнению с 2016 годом в Уйском районе увеличилось на 1 ед. или 20,0%. Следует отметить, что в абсолютном значении количество таких нарушений в рассматриваемом районе Челябинской области мало, но тем не менее рост данного показателя следует оценивать негативно и обращать внимание на данную проблему. По данному направлению ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району следует продолжать профилактическую работу с целью предотвращения нарушений водителей, которые «забывают» уступать пешеходам на нерегулируемых переходах. Динамика выявленных нарушений правил перевозки детей показана на рисунке 3.8.

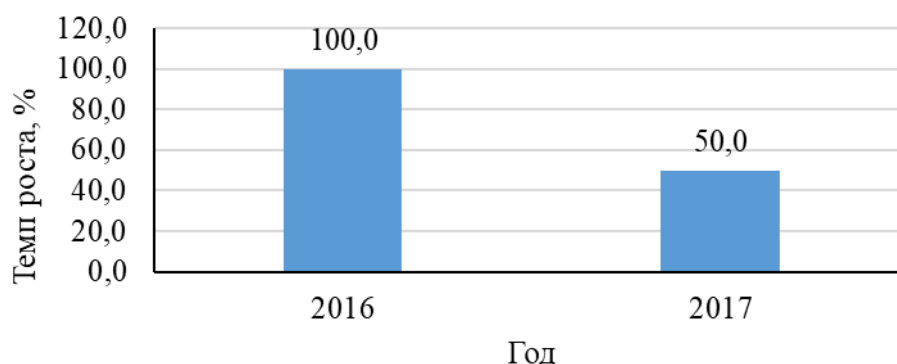


Рисунок 3.8 – Динамика выявленных нарушений правил перевозки детей

По данным таблицы 3.3 и рисунка 3.8 можно сделать вывод, что количество выявленных нарушений правил перевозки детей в 2017 году по сравнению с 2016 годом в Уйском районе снизилось на 25 ед. или 50,0%. Этот факт свидетельствует о качестве проведенной работы ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району по данному направлению. Динамика выявленных нарушений ПДД водителями автобусов отражена на рисунке 3.9.

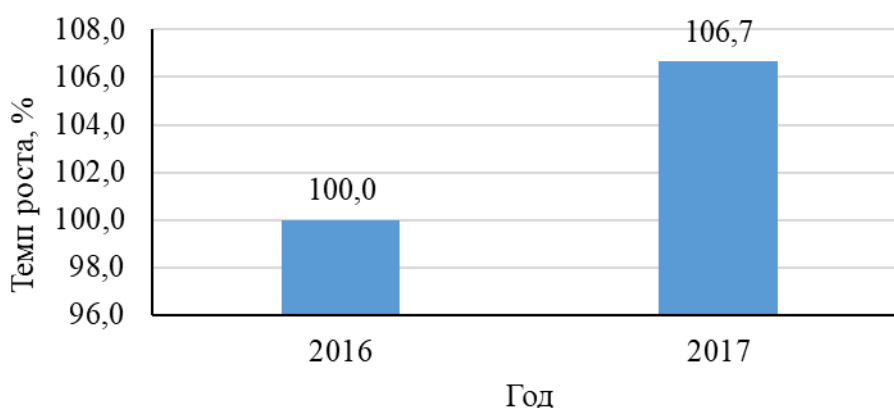


Рисунок 3.9 – Динамика выявленных нарушений ПДД водителями автобусов

По данным таблицы 3.3 и рисунка 3.9 можно сделать вывод, что количество выявленных нарушений ПДД водителями автобусов в 2017 году по сравнению с 2016 годом в Уйском районе увеличилось на 1 ед. или 6,7%. По данному направлению ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району следует продолжать профилактическую работу.

Сложность аварийной ситуации объясняется следующими причинами:

- низким уровнем правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения;
- недостаток спасательных бригад;
- возрастающей мобильностью населения, увеличением количества перевозок с использованием личного автомобильного транспорта;
- возрастающей диспропорцией между увеличением количества автомобилей и пропускной способностью улично-дорожной сети.

Сохраняющаяся напряженная обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения требует разработки и принятия дополнительных неотложных мер по следующим направлениям:

- повышение уровня правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- повышение профессионального уровня водителей транспортных средств;
- совершенствование организации дорожного движения и сокращение мест концентрации ДТП.

Рассмотрев ситуацию на дорогах Уйского муниципального района в 2016-2017 гг., связанную с нарушением различных правил дорожного движения водителями и пешеходами, необходимо проанализировать деятельность ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району в отношении его влияния на данную ситуацию.

3.2 Анализ результатов деятельности ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району

Отдел МВД России по Уйскому району Челябинской области действует с 27 мая 2002 г., ОГРН присвоен 4 октября 2002 г. регистратором Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы № 17 по Челябинской области.

Юридический адрес Отдел МВД России по Уйскому району Челябинской области - 456470, Челябинская область, Уйский район, село Уйское, улица Космонавтов, 6.

Основным видом деятельности является «Деятельность по обеспечению общественного порядка и безопасности».

Порядок действий сотрудников ОГИБДД Отдела МВД РФ по Уйскому району при осуществлении функции надзора за соблюдением требований законодательства в области безопасности дорожного движения определяется административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел

Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения⁶¹. Данный документ действует с 20 октября 2017 года и вводит ряд новшеств по сравнению с предыдущим регламентом.

В частности, отменено требование останавливать автомобиль для проверки только на стационарных постах.

В пункте 106 нового регламента приведен список оснований для проверки документов водителя. К ним относятся:

- выявление признаков нарушения правил дорожного движения;
- наличие ориентировок либо данных, указывающих на причастность водителя к совершению ДТП, преступления или административного нарушения;
- проведение мероприятий по предупреждению ДТП;
- установленные визуально или зафиксированные с использованием технических средств признаки нарушений требований в области безопасности дорожного движения.

Следовательно, имеет место ужесточение требований к проверке документов – для этого необходимы выше приведенные основания.

Во-вторых, в новом регламенте (п. 76) устанавливается, что камеры фиксации нарушений могут принадлежать как государственным органам, так и общественным организациям. При этом обязательны их сертификация в качестве средства измерения, наличие действующего свидетельства о метрологической поверке. Использовать их требуется в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств.

При надзоре за дорожным движением допускается использование специальных технических средств, принадлежащих государственным и

⁶¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. Приказ МВД России от 23.08.2017 N 664 (Зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 N 48459)

муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, а также использование иных технических средств фото-, звуко- и видеозаписи.

В-третьих, определен порядок видеосъемки при общении с инспектором ДПС.

Несмотря на то, что из нового регламента исчезло прямое разрешение снимать сотрудников полиции на видео, никакого запрета на это нет. Свободное получение и производство информации гражданином гарантируется как главным законом РФ – Конституцией, так и иными федеральными законами.

Следовательно, инспектор ГИБДД не имеет права препятствовать производству видеозаписи водителем. Ограничение права на видеосъемку возможно при осуществлении оперативно-розыскных мероприятий, в целях защиты государственной и иной охраняемой законом тайны, защиты прав граждан.

В-четвертых, уточнен порядок медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Согласно новому регламенту, при отрицательном результате освидетельствования на состояние опьянения, проведенного на стационарном посту или ином помещении органа внутренних дел и отсутствии оснований для направления на освидетельствование в медучреждение, водитель препровождается к месту отстранения от управления либо к месту нахождения его автомобиля (пункт 233 Регламента).

Ранее инспектор обязан был доставить водителя к автомобилю только в случае проведения освидетельствования в медучреждении.

В-пятых, ГИБДД больше не выдает справки о ДТП. По новым правилам по результатам оформления ДТП сотрудниками ГИБДД оформляются только процессуальные документы:

- решение об отказе или возбуждении дела об административном правонарушении;
- протокол об административном правонарушении;
- постановление по делу об административном правонарушении.

Все остальные изменения в регламенте имеют технический характер и связаны с необходимостью согласования с другими законодательными нормами.

Схема основных выше описанных изменений в порядке действий сотрудника ОГИБДД по Уйскому району показана на рисунке 3.10.



Рисунок 3.10 – Изменения в порядке действий сотрудника ОГИБДД по Уйскому району

К числу главных приоритетов отдела МВД России по Уйскому району Челябинской области относилось обеспечение безопасности дорожного движения. Достигнутые положительные результаты в этой сфере не позволили сохранить стабильной ситуацию на дорогах, обслуживаемых ОМВД по Уйскому району.

Отделение ГИБДД Отдела МВД России по Уйскому району периодически проводит профилактические мероприятия. Ряд таких мероприятий, реализованных в 2017 году в Уйском муниципальном районе, представлен в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Мероприятия ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району

Дата	Цель	Мероприятие
20.01.2017	Предупреждение ДТП с участием детей на улицах и дорогах	Массовые проверки группами нарядов ДПС по отработке нарушений ПДД, связанных с перевозкой детей в транспортных средствах. Мониторинг по использованию детьми световозвращающих элементов на одежде
21.03.2017	Профилактика и предупреждение ДТП с участием пешеходов	Пресечение таких нарушений ПДД как переход проезжей части в неустановленном месте или на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил проезда регулируемых пешеходных переходов и перекрестков, невыполнение водителями требований уступить дорогу пешеходам на пешеходных переходах. Разъяснительная работа с гражданами о необходимости использования световозвращающих элементов на верхней одежде в темное время суток
22.03.2017	Предупреждение ДТП с участием детей на улицах и дорогах Уйского муниципального района	Массовые проверки группами нарядов ДПС по отработке нарушений ПДД связанных с перевозкой детей в транспортных средствах вблизи дошкольных и образовательных организаций Профилактические беседы о необходимости повторить с детьми правила дорожного движения для пешеходов. Беседы с детьми по безопасности дорожного движения
21.03.2017- 29.03.2017	Снижение аварийности на пассажирском транспорте, предупреждение и пресечение нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения БДД, связанных с эксплуатацией автобусов и перевозкой пассажиров	Профилактическое мероприятие «Автобус»: проверка соблюдения водителями автобусов Правил дорожного движения, перевозки людей, наличия и использования тахографов, соблюдения режима труда и отдыха водителей, соответствия конструкции транспортных средств требованиям технического регламента о безопасности и колесных транспортных средств; соблюдения водителями автобусов Правил перевозки групп детей.
19.05.2017	Предупреждение ДТП, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения	Рейдовое мероприятие по отработке водителей группами нарядов ДПС, на предмет выявления признаков состояния опьянения
14.06.2017	Профилактика и предупреждение ДТП с участием пешеходов	Пресечение таких нарушений ПДД как переход проезжей части в неустановленном месте или на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил проезда регулируемых пешеходных переходов и перекрестков, невыполнение водителями требований уступить дорогу пешеходам на пешеходных переходах. Разъяснительная работа с гражданами о необходимости использования световозвращающих элементов на верхней одежде в темное время суток

Окончание таблицы 3.4

Дата	Цель	Мероприятие
27.06.2017	Предупреждение дорожно-транспортных происшествий по причине превышения установленной скорости и выезда на полосу дороги, предназначенную для встречного движения	Профилактическое мероприятие «День снижения скорости»
06.09.2017	Предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием детей на улицах и дорогах Уйского муниципального района	Массовые проверки группами нарядов дорожно-постовой службы по отработке нарушений правил дорожного движения связанных с перевозкой детей в транспортных средствах вблизи дошкольных и образовательных организаций. Профилактические беседы с родителями о необходимости использования детских удерживающих устройств в транспортных средствах

По выявленным нарушениям составляются материалы и передаются в суд. Динамика показателей деятельности ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району в рассматриваемом периоде представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Динамика составленных материалов ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району

Вид составленных или направленных материалов	Количество нарушений		Прирост	
	2016 г.	2017 г.	ед.	%
Составлено материалов по ст. 20.25	58	58	0	0,0
Составлено материалов по ст. 12.24	3	0	-3	-100,0
Составлено материалов за оставление места ДТП	5	5	0	0,0
Направлено материалов на рассмотрение в суд, по ним	133	109	-24	-18,0
принято решение о лишении прав на управление ТС	31	30	-1	-3,2
назначен административный арест	23	19	-4	-17,4
назначены обязательные работы	29	18	-11	-37,9
назначен штраф	50	42	-12	-16,0

Данные таблицы 3.5 позволяют сделать вывод об отсутствии повышательной динамики всех представленных показателей в 2017 году по сравнению с 2016

годом. Особенно значительно сокращение материалов, направленных на рассмотрение в суд – на 24 ед. или 18,0%.

Большая работа проводится инспекторами ДПС. Результаты их деятельности отражены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 – Динамика показателей дорожной инспекции

Показатель	Количество		Прирост	
	2016 г.	2017 г.	ед.	%
Проведено проверок объектов улично-дорожной сети	97	34	-63	-64,9
Выдано предписаний	57	39	-18	-31,6
Составлено протоколов (ст. 12.33)	4	4	0	0,0
Составлено протоколов (ст. 12.34)	9	4	-5	-55,6
Привлечено к ответственности должностных и юридических лиц, ответственных за эксплуатацию УДС	0	4	4	–

По данным таблицы 3.6 можно сделать вывод о значительном снижении в 2017 году по сравнению с 2016 годом числа проверок объектов улично-дорожной сети. Вместе со снижением числа проверок сократилось и число выданных предписаний и составленных протоколов. Однако, увеличилось число привлеченных к ответственности должностных и юридических лиц, ответственных за эксплуатацию УДС. Следует также оценить результаты деятельности ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району по техническому надзору (таблица 3.7) и пропаганде (таблица 3.8).

Таблица 3.7 – Динамика показателей по техническому надзору

Показатель	Количество		Прирост	
	2016 г.	2017 г.	ед.	%
Проведено проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей	21	4	-17	-81,0
Выдано предписаний	2	0	-2	-100,0
Привлечено к ответственности должностных и юридических лиц, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств	18	13	-5	-27,8

По данным таблицы 3.7 можно сделать вывод о значительном снижении в 2017 году по сравнению с 2016 годом числа проведенных проверок юридических

лиц и индивидуальных предпринимателей – на 17 ед. или 81%. Наблюдается также снижение количества выданных предписаний и привлеченных к ответственности должностных и юридических лиц, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств.

Таблица 3.8 – Динамика показателей пропаганды

Показатель	Количество		Прирост	
	2016 г.	2017 г.	ед.	%
Опубликовано материалов СМИ	32	12	-20	-62,5
Проведено бесед в детских образовательных учреждениях	90	52	-38	-42,2
Выявлено нарушений ПДД детьми	40	9	-31	-77,5

По данным таблицы 3.8 можно сделать вывод о значительном снижении в 2017 году по сравнению с 2016 годом опубликованных материалов СМИ – на 20 ед. или 62,5%, бесед в детских образовательных учреждениях – на 38 ед. или 42,2%. Это говорит об уменьшении пропагандисткой деятельности ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району. Однако это не имело отрицательных последствий, так как имеет место снижение выявленных нарушений ПДД детьми – на 31 ед. или 77,5%.

Вывод по разделу три

Сложность аварийной ситуации в Уйском районе объясняется следующими причинами: низким уровнем правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения; недостатком спасательных бригад; возрастающей мобильностью населения, увеличением количества перевозок с использованием личного автомобильного транспорта; возрастающей диспропорцией между увеличением количества автомобилей и пропускной способностью улично-дорожной сети. Это требует разработки и принятия дополнительных неотложных мер по следующим направлениям: повышение уровня правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения и предупреждение опасного

поведения участников дорожного движения; повышение профессионального уровня водителей транспортных средств; совершенствование организации дорожного движения и сокращение мест концентрации ДТП.

Отдел МВД России по Уйскому району Челябинской области действует с 27 мая 2002 г. Основным видом деятельности является «Деятельность по обеспечению общественного порядка и безопасности». Обеспечение безопасности дорожного движения относится к числу главных направлений деятельности отдела МВД России по Уйскому району Челябинской области. Несмотря на достижение положительных результатов в этой сфере, ситуация на дорогах, обслуживаемых ОМВД по Уйскому району, не отличается стабильностью. Обращает на себя и то обстоятельство, что при ухудшении аварийной ситуации в 2017 году количество пресеченных правонарушений в области дорожного движения снизилось на 6,3%. Пресечено 83 правонарушения за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, 123 – за управление транспортным средством без прав на управление, 62 – за нарушение правил перевозки детей.

В настоящее время в сфере дорожной безопасности в Уйском районе действует муниципальная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год». В программе поставлена цель – обеспечить охрану жизни и здоровья людей, их законных прав на безопасность условий движения на улично-дорожной сети Уйского муниципального района. Программой предусматривается реализация мероприятий по двум основным направлениям: 1) повышение уровня правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; 2) совершенствование организации дорожного движения. В результате реализации мероприятий ожидается снижение количества зарегистрированных нарушений правил дорожного движения на территории Уйского района на 50 нарушений ежегодно.

4 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ УЙСКОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

4.1 Оценка муниципальных программ, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе

В настоящее время в сфере дорожной безопасности в Уйском районе действует муниципальная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год».

В программе поставлена цель – обеспечить охрану жизни и здоровья людей, их законных прав на безопасность условий движения на улично-дорожной сети Уйского муниципального района Челябинской области.

В соответствии с целью поставлены задачи программы:

- повысить правовое сознание жителей района по отношению к дорожной безопасности;
- сократить аварийность на автомобильном транспорте;
- снизить детский дорожно-транспортный травматизм;
- усовершенствовать организацию движения как транспорта, так и пешеходов;
- совершенствовать систему, подготавливающую водителей транспортных средств;
- сократить число очагов аварийности.

Программой предусматривается реализация мероприятий по двум основным направлениям: 1) повышение уровня правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; 2) совершенствование организации дорожного движения.

Перечень мероприятий программы представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – Перечень мероприятий муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения на территории
Уйского муниципального района на 2017-2020 годы»

Наименование мероприятия	Финансирование по годам, тыс. руб.				Исполнитель мероприятия
	2017	2018	2019	2020	
1. Обеспечение безопасности дорожного движения					
1. Разработка проектов организации дорожного движения в с. Уйское, подъезд к д. Заматохино	675	800	800	800	Администрации сельских поселений Уйского района
2. Ручная уборка придорожного мусора, обрезка деревьев и кустарников, зимняя очистка дорог, грейдерование дорог	6800	7500	7500	7500	
3. Освещение дорог, пешеходных переходов в темное время суток	1800	1800	1800	500	Администрация Уйского района, Администрации сельских поселений
4. Осмотры дорог: весенние и осенние плановые; по обращениям населения	–	–	–	–	
2. Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма					
5. Организация и проведение на территории района профилактических мероприятий «Безопасное колесо», «Внимание дети», «Пешеход», «Зебра»	30	30	30	30	ОГИБДД, Отдел образования Администрации Уйского муниципального района
6. Реализация в образовательных учреждениях курса по безопасности дорожного движения в рамках уроков обеспечения безопасности жизнедеятельности	–	–	–	–	
7. Проведение классных, родительских собраний по вопросам обеспечения безопасного маршрута движения детей в общеобразовательные учреждения, ответственности родителей за поведение детей на дорогах, в общественном транспорте, на остановках общественного транспорта	–	–	–	–	
8. Приобретение наглядной литературы (дорожные знаки, стенды, плакаты т.д.) для проведения занятий по безопасности дорожного движения	15	5	5	5	Отдел образования Администрации Уйского муниципального района
9. Приобретение видеофильмов по тематике, связанной с безопасностью дорожного движения и оказанием помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	3	3	3	3	

Окончание таблицы 4.1

Наименование мероприятия	Финансирование по годам, тыс. руб.				Исполнитель мероприятия
	2017	2018	2019	2020	
10. Приобретение светоотражающих элементов для школьников	15	15	15	15	
3. Мероприятия по формированию общественного мнения по проблеме безопасности дорожного движения, повышению правового сознания и предупреждению опасного поведения участников дороги движения.					
11. Организация в СМИ работы по формированию общественного сознания, направленного на недопустимость нарушений ПДД в зоне действия пешеходных переходов	–	–	–	–	Администрация Уйского района, Администрации сельских поселений, ОГИБДД, Отдел образования
12. Регулярное освещение вопросов безопасности дорожного движения в местах обнародования правовых актов с целью формирования негативного отношения населения к правонарушителям в сфере дорожного движения	–	–	–	–	
Итого	9338	10153	10153	8853	

Мероприятия рассматриваемой программы финансируются только из местного бюджета. Суммы указаны в нижней строке таблицы 4.1. Программу «Повышение безопасности дорожного движения на территории Уйского муниципального района на 2017-2020 годы» планируется реализовать в течение четырех лет в период с 2017 по 2020 годы поэтапно. Один год – один этап. Динамика объемов финансирования данной программы отражена на рисунке 4.1.

Финансирование программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Уйского муниципального района на 2017-2020 годы» в 2018 году повышается по сравнению с уровнем 2017 года на 8,7%, в 2019 году остается на том же уровне, а к 2020 году снижается по сравнению с 2017 годом на 5,2%. Это означает, что финансирование и реализацию основных мероприятий планировалось в наибольшей степени проводить в 2018-2019 гг. Размер средств, предусмотренных на осуществление мероприятий Программы в 2017-2020 годах, носит проектный характер и финансирование корректируется с учетом возможностей бюджета на текущий год.

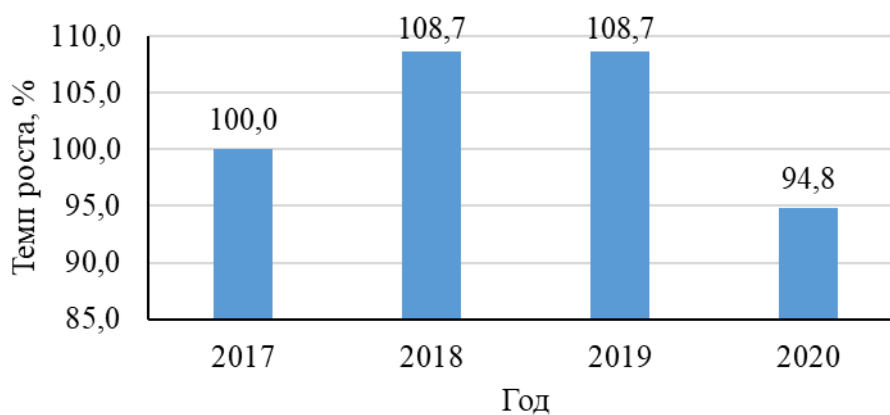


Рисунок 4.1 – Динамика объемов финансирования программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Уйского муниципального района на 2017-2020 годы»

Заказчиком рассматриваемой программы является МУ «Администрация Уйского муниципального района». Исполнители и соисполнители Программы являются ответственными за выполнение программных мероприятий и рациональное использование финансовых средств, выделенных на реализацию Программы. Исполнители Программы создают межведомственные группы, работу которых они организуют и контролируют. Реализация Программы осуществляется на основе государственных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд Челябинской области в соответствии с требованиями Федеральных законов. Бюджетные средства для реализации Программы предоставляются в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в местном бюджете на указанные цели, доведенных лимитов бюджетных обязательств и предельных объемов финансирования.

На основе анализа выполнения мероприятий Программы и оценки их эффективности в текущем году уточняется объем средств, необходимых для финансирования мероприятий Программы, и предоставляется в финансовое управление Уйского муниципального района в порядке, установленном Главой

Уйского муниципального района, реестр расходных обязательств за счет средств местного бюджета.

По истечении срока действия Программы при необходимости вносятся в установленном порядке предложения о необходимости разработки новой муниципальной целевой программы повышения безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе или вносятся изменения в уже имеющуюся программу.

Исполнители и соисполнители Программы анализируют ход выполнения мероприятий Программы по своим направлениям деятельности.

Динамика основных и индикативных показателей по отношению к 2016 году:

- снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими людьми на 5%;
- снижение числа погибших в результате ДТП на 15%;
- сокращение количества мест концентрации ДТП на 1%;
- предотвращение детского дорожно-транспортного травматизма;
- снижение тяжести последствий ДТП (число лиц, погибших в результате ДТП, на количество пострадавших людей) на 5%.

По линии работы Уйского ОГИБДД в текущем году принята отдельная программа на 2019-2020 год «Формирование законопослушного поведения участников дорожного движения». Мероприятия подпрограммы представлены в таблице 4.2.

На данную программу из бюджета Уйского района ежегодно выделяется 50000 рублей. Из которых 20000 рублей запланировано на проведение мероприятия «Безопасное колесо» в апреле 2019 года, 20 000 рублей запланировано на проведения районного мероприятия учащихся школ «Неделя безопасности дорожного движения» сентябрь-декабрь 2019 года, 5000 рублей запланировано на приобретение светоотражающих элементов, 5000 рублей на приобретение агитационной литературы.

Таблица 4.2 – Перечень мероприятий по повышению уровня правосознания и формированию законопослушного поведения участников дорожного движения в образовательных учреждениях Уйского района на 2018-2020 годы

Наименование мероприятия	Срок исполнения	Исполнители
1. Подготовка методических рекомендаций по обучению детей правилам безопасности дорожного движения	сентябрь-октябрь 2018-2020 годы	Управление образования, образовательные учреждения, ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району (по согласованию)
2. Обеспечение муниципальных образовательных учреждений перечнем нормативно-правовой документации, регламентирующей деятельность образовательных	До 01.09. 2018-2020 годов	
3. Организация и проведение уроков правовых знаний в образовательных учреждениях в рамках Всероссийской акции «Внимание - дети!»	Сентябрь 2018-2020 годов, март, апрель 2018-2020	Управление образования, образовательные учреждения
4. Организация и проведение в муниципальных школьных и дошкольных образовательных учреждениях и в учреждениях дополнительного образования детей акции "Неделя безопасности" в рамках Международной недели безопасности на дорогах	Апрель 2018-2020 годов	
5. Организация и проведение в образовательных учреждениях занятий, направленных на повышение у участников дорожного движения уровня правосознания, в том числе стереотипа законопослушного поведения и негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения	В течение 2018-2020 годов	
6. Проведение мероприятий в образовательных учреждениях по формированию стереотипа законопослушного поведения и негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения	В течение 2018-2020 годов	
7. Проведение соревнований, игр, конкурсов творческих работ среди детей по безопасности дорожного движения (городские соревнования «Безопасное колесо», конкурсы и викторины по ПДД в летних детских оздоровительных лагерях, участие во всероссийских соревнованиях «Безопасное колесо»)	В течение 2018-2020 годов	
8. Проведение лекций, семинаров и практических занятий с Отделом ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району	В течение 2018-2020 годов	Управление образования, ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району (по согласованию)
9. Совещание по актуальным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения	Апрель 2018-2020 годов	

Окончание таблицы 4.2

Наименование мероприятия	Срок исполнения	Исполнители
10. Участие в видеоконференциях по безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма	В течение 2018-2020 годов	Управление образования
11. Размещение материалов о проведении в образовательных учреждениях мероприятий по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения и профилактике дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних на интернет ресурсах Администрации района и Управления образования района	В течение 2018-2020 годов	Управление образования, образовательные учреждения

С учетом проведенного анализа в декабре 2018 года совместно с руководителем МКУ «Управления образования» Уйского района Чигановым С.А. в ноябре 2018 года проведена рабочая встреча где проработана смета для создания отряда юных инспекторов движения, включая строительство автомобильной площадки и автомобильного городка (с асфальтированным покрытием, дорожными разметками, дорожными съёмными или переносными знаками) на территории будущего здания, оборудование, определены часы, стоимость формы, литературы, и т.д. Подобран руководитель отряда юных инспекторов движения, который будет проводить необходимую работу с детьми.

В результате реализации мероприятий данной подпрограммы ожидается снижение количества зарегистрированных нарушений правил дорожного движения на территории Уйского района (выявленных административных нарушений в области безопасности дорожного движения) на 50 нарушений ежегодно.

Первые два этапа целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» уже реализованы, поэтому имеется возможность оценить эффективность по отчетным данным ОГИБДД ОМВД России по Уйскому району за 2017 год.

4.2 Рекомендации по процедуре проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ с позиции повышения экономической безопасности

Оценить эффективность муниципальной программы можно с использованием различных подходов и методик. Чаще всего при оценке эффективности муниципальных программ учитывают уровень финансового обеспечения мероприятий и степень достижения целевых индикаторов.

Предлагаем провести оценку эффективности реализации муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» по следующим трем критериям.

Во-первых, оценивают степень достижения за каждый этап программы запланированных значений целевых индикаторов и показателей муниципальной программы. При этом используют формулу (4.1) для индикаторов, желаемой тенденцией развития которых является снижение:

$$И = \frac{П \times 100\%}{Ф}, \quad (4.1)$$

где И – оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей муниципальной программы;

Ф – фактические значения целевых индикаторов и показателей муниципальной программы;

П – плановые значения целевых индикаторов и показателей муниципальной программы.

Поскольку в программе имеется 4 индикатора, то для комплексной оценки берем их среднее арифметическое.

Покажем порядок расчета на примере первого индикатора. В программе запланировано снизить количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими людьми на 5% к 2016 году. Окончание

программы намечено на 2020 год, следовательно, в 2017 году снижение должно быть не менее 1%, т.е. темп роста должен составлять не более $100 - 1 = 99\%$. По данным, приведенным в третьей главе, темп роста количества ДТП с пострадавшими людьми в 2017 году по отношению к 2016 году составил 133,3 %, т.е. вместо снижения имел место рост показателя. По формуле (4.1) получаем для первого индикатора: $I = \frac{99,0 \times 100\%}{133,3} = 74,3\%$. Расчет степени выполнения этого и остальных целевых индикаторов программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» в 2017 году в таблице 4.3.

Таблица 4.3 – Расчет степени выполнения целевых индикаторов программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год», в процентах

Показатель	План, %	Факт (2017 г), %	Степень выполнения
Темп роста количества ДТП с пострадавшими людьми	99,0	133,3	74,3
Темп роста числа погибших в результате ДТП	97,0	200,0	48,5
Темп роста количества мест концентрации ДТП	99,5	100,0	99,5
Темп роста числа лиц, погибших в результате ДТП, на количество пострадавших людей	99,0	106,7	92,8
Среднее	–	–	78,8

Фактические значения целевых индикаторов и показателей муниципальной программы за отчетный период определяются путем мониторинга, включающего в себя сбор и анализ информации о выполнении плановых значений целевых индикаторов и показателей муниципальной программы.

Значение «И» должно быть не менее 100 %. Для оцениваемой программы значение 78,8% говорит о том, что на первом этапе проводимая работа не

обеспечила достижения плановых показателей и необходимо прикладывать больше усилий для достижения целей.

Во-вторых, оценивают уровень финансирования мероприятия муниципальной программы за каждый этап программы. Расчет проводят по следующей формуле:

$$\Phi_{\text{и}} = \frac{\Phi_{\text{ф}} \times 100\%}{\Phi_{\text{п}}}, \quad (4.2)$$

где $\Phi_{\text{и}}$ – оценка уровня финансирования мероприятия муниципальной программы;

$\Phi_{\text{ф}}$ – фактический уровень финансирования мероприятия муниципальной программы;

$\Phi_{\text{п}}$ – объем финансирования мероприятия муниципальной программы, предусмотренный муниципальной программой.

Расчет степени выполнения финансирования мероприятий проведем отдельно по каждой подпрограмме программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» в таблицах 4.4-4.5.

Таблица 4.4 – Расчет степени выполнения финансирования мероприятий подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движения»

Программные мероприятия	Запланировано выделение из средств бюджета в 2017 году	Фактически выделено из средств муниципального бюджета в 2017 году	Процент от запланированной суммы
Разработка проектов организации дорожного движения в с. Уйское, подъезд к д. Заматохино	675	675	100%
Ручная уборка придорожного мусора, обрезка деревьев и кустарников, зимняя очистка дорог, грейдерование дорог	6800	6800	100%
Освещение дорог, пешеходных переходов в темное время суток	1800	1800	100%

Для второй подпрограммы муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» расчет в таблице 4.5.

Таблица 4.5 – Расчет степени выполнения финансирования мероприятий подпрограммы «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма»

Программные мероприятия	Запланировано выделение из средств бюджета в 2017 году	Фактически выделено из средств муниципального бюджета в 2017 году	Процент от запланированной суммы
Организация и проведение на территории района профилактических мероприятий «Безопасное колесо», «Внимание дети», «Пешеход», «Зебра»	30	27	90,0
Приобретение наглядной литературы (дорожные знаки, стенды, плакаты т.д.) для проведения занятий по безопасности дорожного движения	15	12	80,0
Приобретение видеофильмов по тематике, связанной с безопасностью дорожного движения и оказанием помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	3	3	100,0
Приобретение светоотражающих элементов для школьников	15	15	100,0
Среднее значение			92,5

Для третьей подпрограммы финансирование не предполагается.

Значение $F_{и}$ должно быть равно 100%. При оценке финансирования мероприятий первой подпрограммы программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» в 2017 году получено нормативное значение 100%, для второй подпрограммы – 92,5%.

В-третьих, оценивают степень выполнения мероприятий муниципальной программы, которую определяют по следующей формуле:

$$M_{и} = \frac{M_{ф} \times 100\%}{M_{п}}, \quad (4.3)$$

где $M_{и}$ – степень выполнения мероприятий муниципальной программы;

$M_{ф}$ – количество мероприятий муниципальной программы, фактически реализованных за отчетный период;

$M_{п}$ – количество мероприятий муниципальной программы, запланированных на отчетный период.

Расчет степени выполнения мероприятий всех трех подпрограмм программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» в 2017 году в таблице 4.6.

Таблица 4.6 – Расчет степени выполнения мероприятий подпрограмм программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год», в процентах

Показатель	Количество мероприятий		Степень выполнения
	План	Факт (2017 г)	
Количество мероприятий по подпрограмме «Обеспечение безопасности дорожного движения»	24	23	95,8
Количество мероприятий по подпрограмме «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма»	36	30	83,3
Количество мероприятий по подпрограмме «Формирование общественного мнения по проблеме безопасности дорожного движения, повышению правового сознания и предупреждению опасного поведения участников дороги движения»	20	18	90,0

Значение $M_{и}$ должно быть равно 100 %, а у нас по всем подпрограммам менее 100%, т.е. не все запланированные в рассматриваемой программе мероприятия в 2017 году были выполнены.

Итоговую интегральную оценку эффективности рассчитаем по формуле:

$$\mathcal{E} = 0,4 \cdot \text{И} + 0,3 \cdot \text{Ф}_\text{и} + 0,3 \cdot \text{М}_\text{и} \quad (4.4)$$

где \mathcal{E} – эффективность программы.

Для первой подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движения»

$$\mathcal{E}_1 = 0,4 \cdot 78,8 + 0,3 \cdot 100 + 0,3 \cdot 95,8 = 90,3\%.$$

Для второй подпрограммы «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма»

$$\mathcal{E}_2 = 0,4 \cdot 78,8 + 0,3 \cdot 92,5 + 0,3 \cdot 83,3 = 84,3\%.$$

Для третьей программы «Формирование общественного мнения по проблеме безопасности дорожного движения, повышению правового сознания и предупреждению опасного поведения участников дороги движения»

$$\mathcal{E}_3 = 0,4 \cdot 78,8 + 0,6 \cdot 90,0 = 85,5\%.$$

Для оценки эффективности реализации подпрограмм муниципальной программы может быть использована шкала из таблицы 4.7.

Таблица 4.7 – Шкала распределения значений показателей и уровня оценки эффективности

Численное значение интегральной оценки, %	Уровень эффективности реализации подпрограммы
Менее 50	Неэффективная
50-80	Умеренно эффективная
80-100	Эффективная
Более 100	Высоко эффективная

По результатам расчетов можно сделать вывод, что в 2017 году все три подпрограммы программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» следует считать эффективными.

Для удобства сравнения подпрограмм по эффективности представим результаты расчетов на рисунке 4.2.

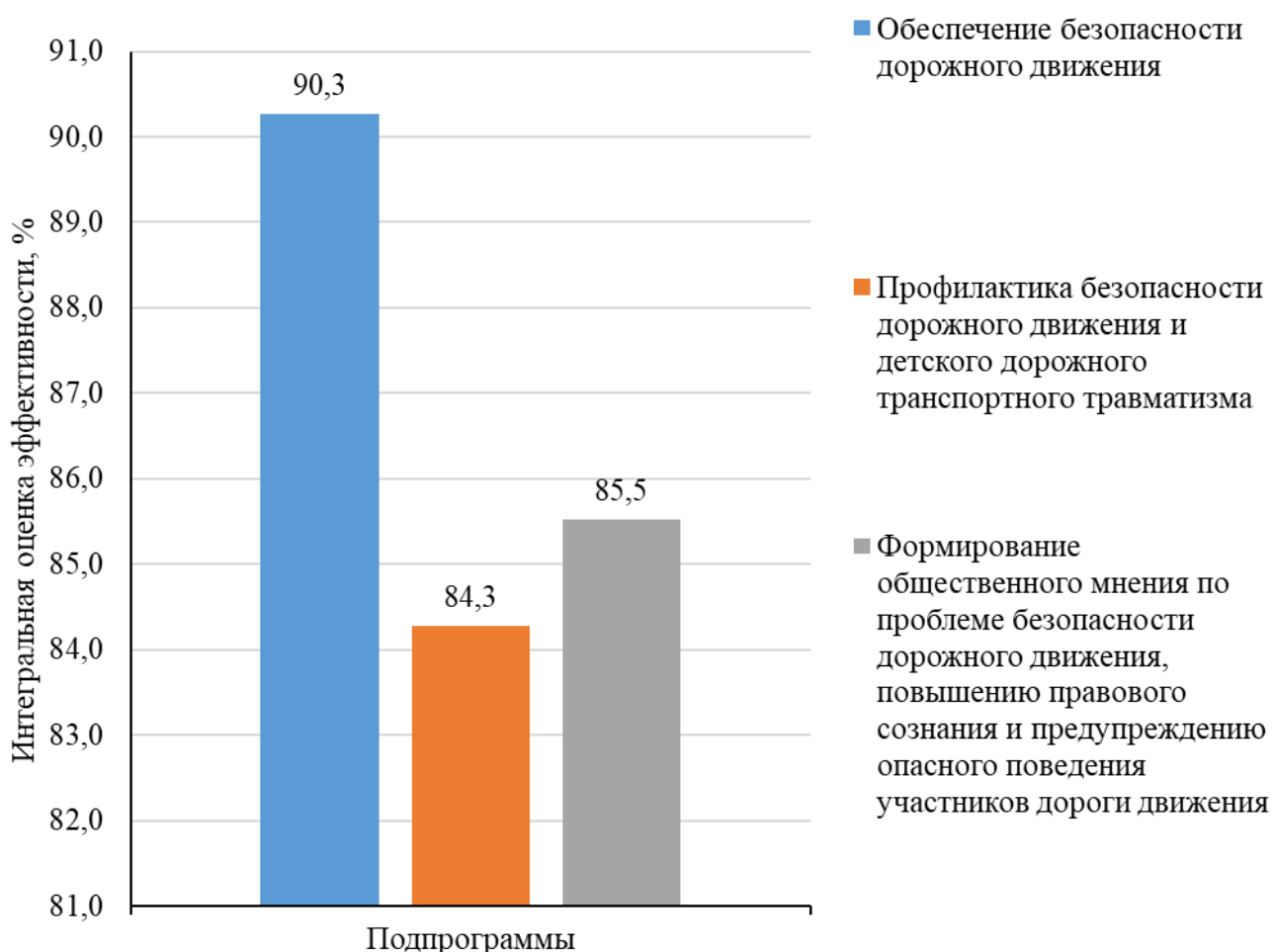


Рисунок 4.2 – Интегральные оценки эффективности подпрограмм программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год»

Как видно из рисунка 4.2, эффективнее всего из рассмотренных подпрограмм реализовывалась подпрограмма «Обеспечение безопасности дорожного движения», итоговая интегральная оценка составила 90,3%. Далее следует подпрограмма «Формирование общественного мнения по проблеме безопасности дорожного движения, повышению правового сознания и предупреждению опасного поведения участников дорожного движения», итоговая интегральная оценка

составила 85,5%. Затем – подпрограмма «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма» (интегральная оценка равна 84,3%). Таким образом, можно говорить о том, что мероприятия подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движения» показали наилучшую эффективность.

Вывод по разделу четыре

Анализ действующей в настоящее время в сфере дорожной безопасности в Уйском районе муниципальная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» позволил сделать вывод, что на территории данного района достаточно активно ведется работа с целью обеспечения охраны жизни и здоровья людей, их законных прав на безопасность условий движения на улично-дорожной сети Уйского муниципального района Челябинской области.

Для оценки эффективности составляющих подпрограмм данной программы был разработан интегральный показатель, дающий комплексную оценку по трем критериям, в том числе степень достижения целевых индикаторов и показателей муниципальной программы; уровень финансирования мероприятия программ (подпрограммы) и степень выполнения мероприятий программы (подпрограммы). По предложенной методике были проведены расчеты, которые показали, что все 3 подпрограммы можно считать эффективными. Вместе с тем, мероприятия подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движения» показали наилучшую эффективность. Уделить больше внимания следует подпрограмме «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог проделанной работе следует отметить, что основным результатом явилась разработка предложений по совершенствованию процедуры проведения оценки эффективности реализации муниципальных программ по обеспечению дорожной безопасности с позиции повышения экономической безопасности.

При этом, поставленные в выпускной квалификационной работе задачи были решены следующим образом.

Во-первых, раскрыты теоретические аспекты региональной экономической безопасности. Установлено, что региональная экономическая безопасность представляет собой способность региона формировать и проводить собственную социально-экономическую политику за счет внутренних ресурсов, а также обеспечивать функционирование, развитие и расширенное воспроизводство приоритетных отраслей народного хозяйства, в том числе дорожной отрасли. Региональная экономическая безопасность будет неполной, если регион не будет уделять достаточного внимания дорожной безопасности.

Дорожная безопасность означает защищенность общественных отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения дорожно-транспортных происшествий, которые могут привести к гибели людей или причинить им телесные повреждения различной тяжести, повредить транспортные средства, дороги, сооружения, грузы или нанести иной материальный ущерб. Дорожная безопасность призвана защитить от технологических, транспортных, правовых и социальных рисков. Соответственно, дорожная безопасность включает в себя технологическую, транспортную, правовую и социальную. Статус дорожного движения, стратегия, субъекты ее реализации, содержание мер по обеспечению безопасности свидетельствуют о том, что это направление деятельности входит в круг государственных интересов России и

требует принятия законодательных мер по развитию государственной системы обеспечения дорожной безопасности.

Во-вторых, выявлена роль федеральных и региональных программ в обеспечении экономической безопасности региона. При рассмотрении программно-целевого подхода определено, что его сущность состоит в том, что имеющиеся управленческие проблемы определяют цели их решения, а достижение целей происходит посредством выполнения конкретного плана мероприятий. Для того, чтобы реализовать план составляют бюджет, исполнение которого контролируется. Главным преимуществом программного подхода можно считать удобство программ для того, чтобы учитывать и контролировать ход работ и использование ресурсов, а также для высокого уровня организации взаимодействия участников их разработки и реализации. Современные законы Российской Федерации предусматривают существование целевых программ трех уровней: федеральных, региональных и муниципальных. Мониторинг реализации государственных программ безопасности дорожного движения выявил неустойчивую динамику количества дорожно-транспортных происшествий в 2000-2017 гг.; тенденцию снижения числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, начиная с 2010 года; неустойчивую динамику числа раненых в ДТП. В целом нельзя отрицать наличия определенных достижений в укреплении дорожной безопасности на уровне государства, однако работу по данному направлению необходимо продолжать и усиливать.

В-третьих, проанализирована безопасность дорожного движения в Уйском районе Челябинской области. Установлено, что сложность аварийной ситуации в Уйском районе объясняется следующими причинами: низким уровнем правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения; недостатком спасательных бригад; возрастающей мобильностью населения, увеличением количества перевозок с использованием личного автомобильного транспорта; возрастающей диспропорцией между увеличением количества автомобилей и пропускной способностью улично-дорожной сети. Это требует разработки и

принятия дополнительных неотложных мер по следующим направлениям: повышение уровня правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; повышение профессионального уровня водителей транспортных средств; совершенствование организации дорожного движения и сокращение мест концентрации ДТП.

В-четвертых, дана оценка эффективности реализации программы безопасности дорожного движения Уйского района Челябинской области. Анализ действующей в настоящее время в сфере дорожной безопасности в Уйском районе муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год» позволил сделать вывод, что на территории данного района достаточно активно ведется работа с целью обеспечения охраны жизни и здоровья людей, их законных прав на безопасность условий движения на улично-дорожной сети Уйского муниципального района Челябинской области.

Для оценки эффективности составляющих подпрограмм данной программы был разработан интегральный показатель, дающий комплексную оценку по трем критериям, в том числе степень достижения целевых индикаторов и показателей муниципальной программы; уровень финансирования мероприятия программ (подпрограммы) и степень выполнения мероприятий программы (подпрограммы). По предложенной методике были проведены расчеты, которые показали, что все 3 подпрограммы можно считать эффективными. Вместе с тем, мероприятия подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движения» показали наилучшую эффективность. Уделить больше внимания следует подпрограмме «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма».

Таким образом, поставленные в исследовании задачи решены и цель достигнута.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/

2 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 15-ФЗ (принят ГД ФС РФ 22.12.1995) (в ред. от 28.03.2017 г.) // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/

3 О стратегическом планировании в Российской Федерации: федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/

4 О безопасности: федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_108546/

5 О безопасности дорожного движения : федеральный закон: (собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873.

6 Правила дорожного движения Российской Федерации: утв. Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.

7 Стратегия экономической безопасности России до 2030 года: утв. Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208 // www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216629/

8 Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. N 1-п г. Москва // <https://rg.ru/2018/01/24/strategiya-site-dok.html>

9 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

10 О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: постановление Правительства РФ от 03.10.2013 г. № 864 // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/

11 О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»: постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. № 100 // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58786/

12 О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996-1998 годы: постановление Правительства РФ от 07.06.1996 г. № 653 // <http://base.garant.ru/189189/>

13 Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России на период 2002-2010 гг.»: постановление Правительства Российской Федерации от 05. 12.2001 г. № 848 // <https://base.garant.ru/1587083/>

14 Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. Приказ МВД России от 23.08.2017 N 664 (Зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 N 48459)

15 Абакумов, Г.В. Влияние зимнего содержания дорог на безопасность дорожного движения / Г.В. Абакумов, Р.Э. Шамсутдинов // Материалы X Междунар. науч.-практ. конф., 16 марта 2017 г. : в 2 т. / отв. ред. Д. А. Захаров. - Тюмень: ТИУ, 2017. - С. 204-207.

16 Абдульязнов, А.Р. Факторы, влияющие на безопасность дорожного движения в регионе / А.Р. Абдульязнов // Регионология, 2017. №4. – С. 64-70.

17 Абдульязнов, А.Р. Виды рисков в системе дорожно-транспортной безопасности // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2018. – № 2. – С. 123-134.

18 Акбердина, В.В. Экономическая безопасность региона: оценка и перспективы / В.В. Акбердина, О.П. Смирнова // Региональная экономика: теория и практика, 2018, т. 16, вып. 8, С. 1506-1517.

19 Анохина, Т.Г. Некоторые вопросы по повышению безопасности дорожного движения в России / Т.Г. Анохина // Студент. Аспирант. Исследователь. – 2018. – № 8 (38). – С. 71-77.

20 Анохина, Т.Г. Организационно-правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения / Т.Г. Анохина // Студент. Аспирант. Исследователь. – 2018. – № 8 (38). – С. 64-70.

21 Артемьев, В.А. Экономическая безопасность России в рамках новой Стратегии / В.А. Артемьев // Вестник Московского университета МВД России, 2018. – № 1. – С. 211-216.

22 Байнова, М.С. Основы государственного и муниципального управления : учебное пособие / М.С. Байнова, Н.В. Медведева, Ю.С. Рязанцева. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2016. - 459 с.

23 Безопасность жизнедеятельности : учебник / под ред. Е.И. Холостовой, О.Г. Прохоровой. - Москва : Дашков и К°, 2017. - 453 с.

24 Богомолов, В.А. Введение в специальность «Экономическая безопасность» : учебное пособие / В.А. Богомолов. - Москва : Юнити-Дана, 2015. - 280 с.

25 Борисова, С.Е. Правовое воспитание и психологические качества водителей транспортных средств / С.Е. Борисова. - URL: [http://xn—7sbaj7auwnfflik.xn~p1ai/article/18793](http://xn--7sbaj7auwnfflik.xn~p1ai/article/18793) (дата обращения: 10.07.2018)

26 Босхамджиева, Н.А. Административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности в Российской Федерации : монография / Н.А. Босхамджиева. - Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. - 248 с.

27 Вечканов, Г.С. Экономическая безопасность: учебник для вузов / Г.С. Вечканов. - СПб.: Петрополис, 2015. - 360 с.

28 Главное управление МВД России по Челябинской области // <https://74.мвд.рф/>

29 Головкин, В.В. К вопросу о понятии безопасности дорожного движения / В.В. Головкин // Правопорядок: история, теория, практика, 2015. – № 1. – С. 62-71.

30 Гусельников, Ю.А. Решение проблем организационно-нормативного обеспечения безопасности дорожного движения / Ю.А. Гусельников, Я.А. Борщенко. // Известия ТулГУ. Технические науки. – 2015. – № 6-1. – С. 3-11.

31 Деневизюк, Д.А. Программно-целевой метод в управлении социально-экономическим развитием проблемных территорий / Д.А. Деневизюк // Региональные проблемы преобразования экономики, 2016. – № 10. – С. 106-115.

32 Денисович, В.В. Обеспечение общественной безопасности в рамках программно-целевого подхода как основа профилактики дорожно-транспортных происшествий / В.В. Денисович, М.Н. Куляшов // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2016. № 1. С. 31-36.

33 Добромиров, В.Н. Скорость как фактор влияния на безопасность дорожного движения / В.Н. Добромиров, С.С. Евтюков. - URL: <https://www.science-education.ru/ru/article/view?id=10248>

34 Елохов, А.М. Совершенствование методики оценки эффективности целевых государственных и муниципальных программ / А.М. Елохов, Т.А. Арбузова. // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2018. – № 3. – С. 402-415.

35 Инновации в государственном и муниципальном управлении : учебное пособие / И.В. Новикова, С.В. Недвижай, И.П. Савченко и др. - Ставрополь : СКФУ, 2016. - 284 с.

36 Калюжный, Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «Обеспечение безопасности дорожного движения» / Ю.Н. Калюжный // Вестник Краснодарского университета МВД России, 2017. – № 1. – С. 56-59.

37 Калюжный, Ю.Н. Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения / Ю.Н. Калюжный // Проблемы правоохранительной деятельности, 2016. – № 1. – С. 56-59.

38 Капыш, В.П. Анализ содержания понятия «обеспечение экономической безопасности на примере регионального законодательства / В.П. Капыш // Вестник экономической безопасности, 2017. – № 4. – С. 195-199.

39 Келарев, В.В. Методологические аспекты управления региональной экономической безопасностью / В.В. Келарев, А.В. Павлюкова, Ю.А. Васильева. // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2018. – № 4. – С. 49-55.

40 Кожевников, С.А. Эффективность государственного управления: проблемы и методы повышения : монография / С.А. Кожевников, Е.Д. Копытова ; науч. рук. Т.В. Ускова. - Вологда : ФГБУН ВолНЦ РАН, 2018. - 209 с.

41 Кораблева, А.А. Экономическая безопасность региона в системе видов региональной безопасности: уточнение терминологии / А.А. Кораблева // Вестник Томского государственного университета. Экономика, 2017. – № 40. – С. 27-40.

42 Кравченко, П.А. Системность, компетентность, ответственность - ключевые факторы обеспечения безопасности дорожного движения в России / П.А. Кравченко, Е.М. Олещенко // Транспорт российской Федерации, 2016. – № 4. – С. 22-27.

43 Криворотов, В.В. Экономическая безопасность государства и регионов : учебное пособие / В.В. Криворотов, А.В. Калина, Н.Д. Эриашвили. - Москва : Юнити-Дана, 2015. - 350 с.

44 Лисеенко, В.И. Обеспечение безопасности дорожного движения как социотехническая система / В.И. Лисеенко // Правопорядок: история, теория, практика, 2015. – № 3. – С. 17-23.

45 Логинов, К.К. Экономическая безопасность регионов Сибирского федерального округа / К. К. Логинов, А. А. Кораблева, В. В. Карпов // Наука о человеке: гуманитарные исследования, 2018. – № 1. – С. 141-150.

46 Майоров, В.И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения / В И Майоров // Вестник Уральского института экономики, управления и права, 2015. – № 2. – С. 99-109.

47 Маханько, Г.В. Оценка экономической безопасности региона (на примере Краснодарского края / Г.В. Маханько, Н.А. Назаренко, Е.С. Чичканева // Научный журнал КубГАУ, 2017. – № 4. – С. 649-664.

48 Моисеев, П.С. Специфика экономической безопасности регионов России / П.С. Моисеев // Социально-экономические явления и процессы, 2012. – № 12. – С. 218-222.

49 Новизенцев, И.В. Скорость и безопасность дорожного движения : монография / В. В. Новизенцев. - Москва : Московский автомобильно-дорожный гос. технический ун-т (МАДИ), 2011. - 154 с.

50 Новикова, И.В. Управление региональными проектами и программами : учебное пособие / И.В. Новикова, С.Б. Рудич. - Ставрополь : СКФУ, 2017. - 277 с.

51 Оверин, Ю. В. Влияние квалификации водителя на безопасность дорожного движения / Ю. В. Оверин // Наука и современность. - 2013. - № 20. - С. 150-154.

52 Орешкина, И.Б. Нормативно-правовые особенности обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / И.Б. Орешкина // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2017. – № 4. – С. 24-30.

53 Оруджова, О.Н. Об обеспечении безопасности движения на автомобильных дорогах при росте уровня автомобилизации / О. Н. Оруджова // Организация и безопасность дорожного движения : материалы X Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 85-летию со дня рождения проф. Л. Г. Резника. - 2017. - С. 112-115.

54 Официальная статистика Челябинской области // chelstat.gks.ru/

55 Печатнова, Е.В. Влияние времени суток на дорожно-транспортную аварийность / Е. В. Печатнова // Мир транспорта. - 2016. - Т. 14, № 2 (63). - С. 194-200.

56 Показатели состояния безопасности дорожного движения // <http://stat.gibdd.ru/>

57 Полухина, М.Г. Экономическая оценка развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельской местности / М.Г. Полухина // Региональная экономика: теория и практика, 2018, т. 16, вып. 1, С. 184-196.

58 Результаты реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // http://www.fcprbdd.ru/results_fcp/2018/

59 Рудакова, Т.А. Экономическая безопасность региона: сущность, факторы, инструменты мониторинга / Т.А. Рудакова, И.Н. Санникова, О.Ю. Рудакова // Национальные интересы : приоритеты и безопасность : научно-практический и теоретический журнал, 2018. - Т. 14, вып. 6. – С. 1072-1092.

60 Румянцева, Е.Е. Анализ направлений экономической политики: теория и российская практика : монография / Е.Е. Румянцева. - 2-е изд., стер. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2016. - 282 с.

61 Русецкий, М.Г. Инструменты повышения экономической безопасности субъектов системы дорожного движения : монография / М.Г. Русецкий. - Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2014. - 199 с.

62 Сильченкова, С.В. Значение рейтинговых исследований для обеспечения экономической безопасности региона / С.В. Сильченкова // СНГ: внутренние и внешние драйверы экономического роста: сборник статей по материалам участников IV ежегодной международной научно-практической конференции. Дата и место проведения: Москва 22-24 апреля 2017 г. - М.: Научный консультант, 2017. С. 80-83.

63 Советов, И.К. Региональная безопасность – составная часть национальной безопасности России / И.К. Советов // Вестник Прикамского социального института, 2016. – № 2. – С. 6-10.

64 Сорокина, Н.Ю. Обеспечение экономической безопасности регионов как результат их устойчивого развития / Н.Ю. Сорокина // Вестник Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, 2017. – № 5. – С. 146-152.

65 Статистика за 2018 год // <https://docviewer.yandex.ru/>

66 Стахов, А. И. Административное право России : учебник и практикум для прикладного бакалавриата / А. И. Стахов, П. И. Кононов, Е. В. Гвоздева. – М. : Юрайт, 2018. – 302 с.

67 Стрельченко, В. В. Региональная безопасность в системе национальной безопасности России / В.В. Стрельченко // Социология власти, 2010. – № 1. – С. 110-119.

68 Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий : практикум / сост. В.М. Павленко, А.А. Папаскуа. - Ставрополь : СКФУ, 2015. - 172 с.

69 Фридман, Ю.А. Экономическая безопасность, экономическая защищенность и конкурентоспособность: региональный аспект / Ю. А. Фридман, Г.Н. Речко, Ю. А. Писаров // Вестник Кузбасского государственного технического университета,

70 Хегай, Ю.А. Безопасность дорожного движения – важнейшая часть социально-экономического развития страны / Ю.А. Хегай // Теория и практика общественного развития, 2014, № 9. – С. 111-115.

71 Шаповалова, А.М. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на уровне местного самоуправления / А.М. Шаповалова, Н.А. Чемаев. // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2017. – № 3. – С. 186-191.

72 Экономическая безопасность : учебник / под ред. В.Б. Мантусова, Н.Д. Эриашвили ; Российская таможенная академия. - 4-е изд., перераб. и доп. - Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2018. - 568 с.

73 Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник / Под ред. В.К. Сенчагова. 5-е изд. - М.: БИНОМ, Лаборатория знаний, 2015. - 818 с.

74 Юсупов, Р.М. Методологические основы формирования концепции региональной безопасности / Р.М. Юсупов // Национальная безопасность России: актуальные проблемы современности. Сборник научных статей. – Москва: АИПНБ, 2012. – С. 57-64.

75 Юшкевич, О.С. Понятие экономической безопасности / О.С. Юшкевич // Понятие экономической безопасности, 2015. – №1. – С. 183-185.

76 Яловега, В.Н. Некоторые теоретические аспекты соотношения понятий «безопасность», «законность», «порядок» и их обеспечение / В.Н. Яловега //Актуальные проблемы безопасности современной России: региональный аспект: сборник научных трудов / ред.-сост. С.В. Егорышев, Г.В. Мордвинцев ; отв. ред. Е.К. Миннибаев. Москва : ФЛИНТА, 2018. – 300 с.

77 Association of driver air bags with driver fatality: a matched cohort study / P. Cummings [et al.] // British Medical Journal. - 2002. - № 324. - P. 1119-1122.

78 Jerzmanowski M., Walker J.E. Finance and Sources of Growth: Evidence from the U.S. States. Journal of Economic Growth, 2017, vol. 22, iss. 1, pp. 97-122. – URL: <https://doi.org/10.1007/s10887-016-9135-6>

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»

Высшая школа экономики и управления

Кафедра «Экономическая безопасность»

Разработка механизма обеспечения экономической безопасности малого предприятия

(на примере частного фермерского хозяйства)

(наименование темы выпускной квалификационной работы)

АЛЬБОМ ИЛЛЮСТРАЦИЙ
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ – 38.05.01. 2019 __. ВКР

Количество листов _____

Руководитель ВКР, _____
_____/_____/_____
_____ 20__ г.

Автор
студент группы ЭУ-____
_____/_____/_____
_____ 20__ г.

Челябинск 20_____

Южно-Уральский государственный университет (НИУ)
Кафедра «Экономическая безопасность»

«ИССЛЕДОВАНИЕ РОЛИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА»

Автор работы:
студентка группы ЭУ-640
Н.В. Харитоновна

Научный руководитель
к. э. н., доцент
Е.Б. Голованов

Цель
исследования

Оценка вклада муниципальных программ в
оценку эффективности реализации мероприятий
по обеспечению дорожной безопасности с
позиции повышения экономической безопасности
территории

Задачи
исследования

раскрыть теоретические аспекты региональной
экономической безопасности

выявить роль федеральных и региональных
программ в обеспечении экономической
безопасности региона

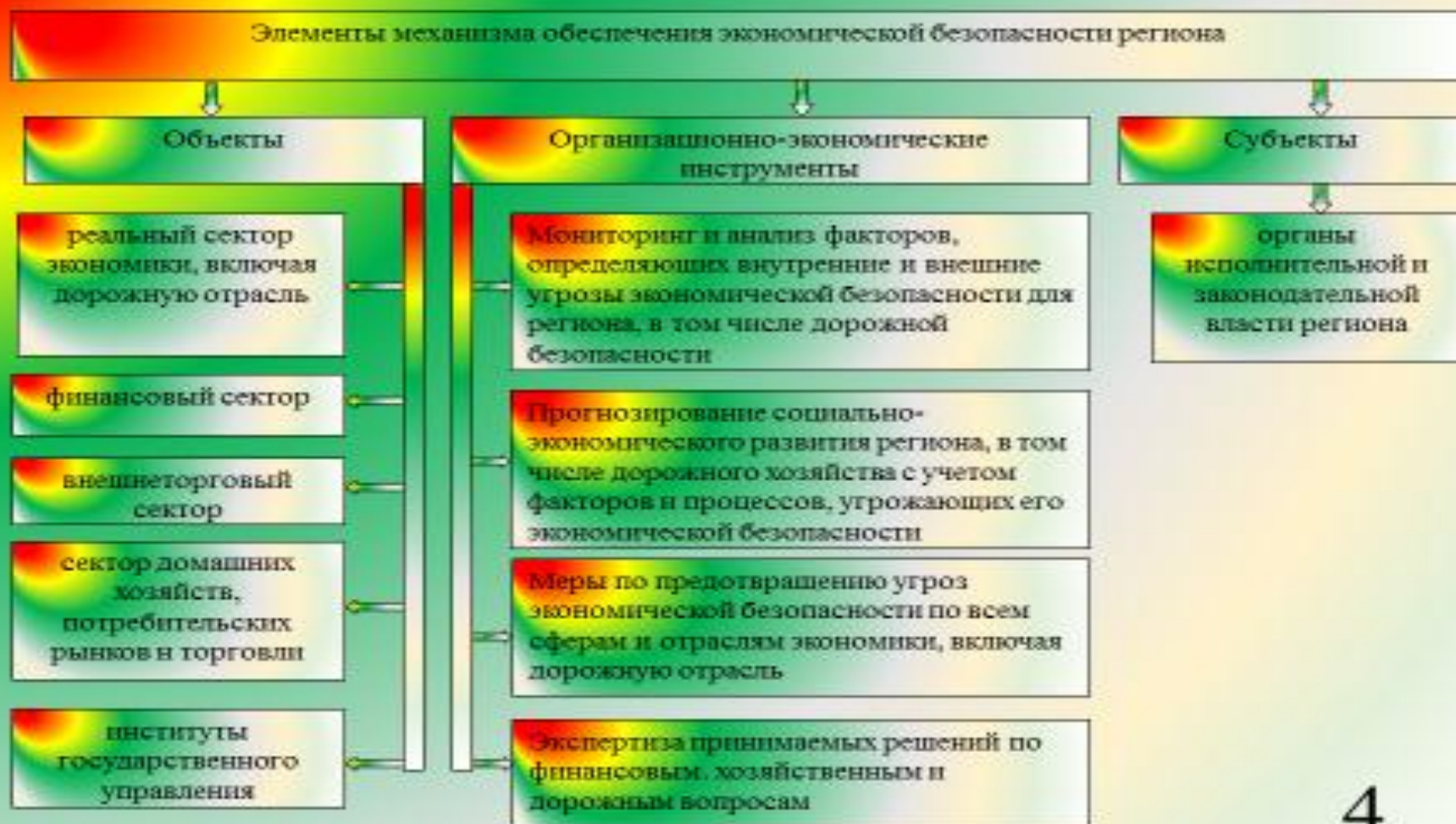
проанализировать безопасность дорожного
движения в Уйском районе Челябинской области

оценить эффективность реализации программы
безопасности дорожного движения Уйского
района Челябинской области

Взаимосвязь между видами экономической безопасности



Механизм обеспечения экономической безопасности региона



Динамическая интерпретация содержания термина «Экономическая безопасность региона»



Факторы экономической безопасности региона



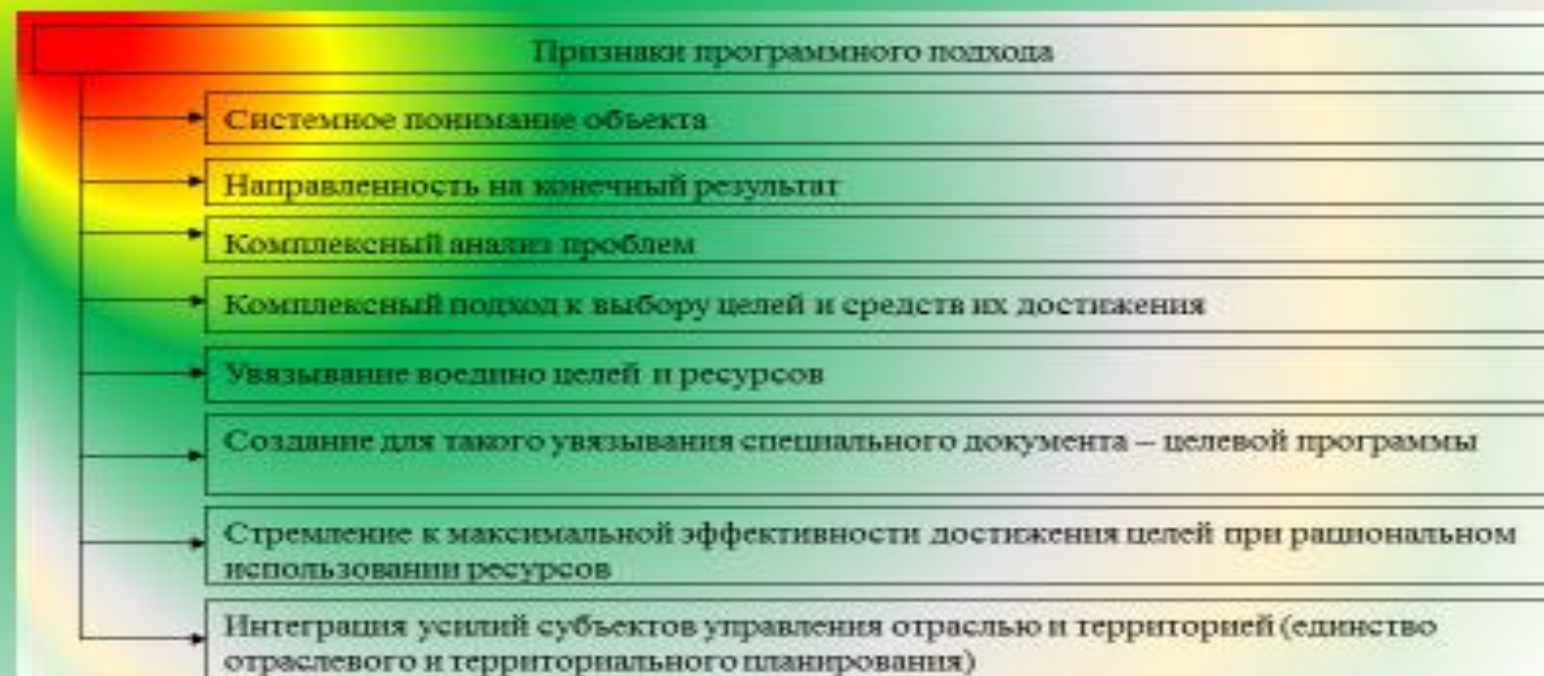
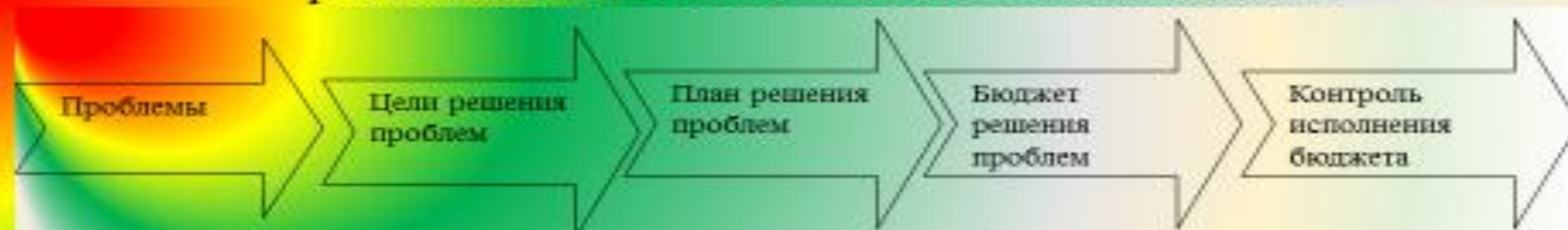
Состав региональной экономической безопасности



Состав дорожной безопасности



Характеристика программного подхода в обеспечении региональной экономической безопасности



Преимущества программного подхода в обеспечении региональной экономической безопасности

Преимущества программного подхода

Системное понимание объекта обеспечивает системность в постановке основных целей программы, соответствующих сложности решения комплексных проблем

Соблюдение единства методологий решения задач обеспечения региональной экономической безопасности всеми субъектами управления

Индикативным характер программ обеспечения региональной экономической безопасности

Наличие мультипликативного эффекта при целевом использовании ограниченных бюджетных ресурсов за счет дополнительного привлечения внебюджетных средств

Общественный контроль при формировании целей и задач программного развития и использовании финансовых ресурсов

Концентрация ограниченных материальных и финансовых ресурсов на решении вопросов обеспечения региональной экономической безопасности

Типы целевых программ по уровням управления



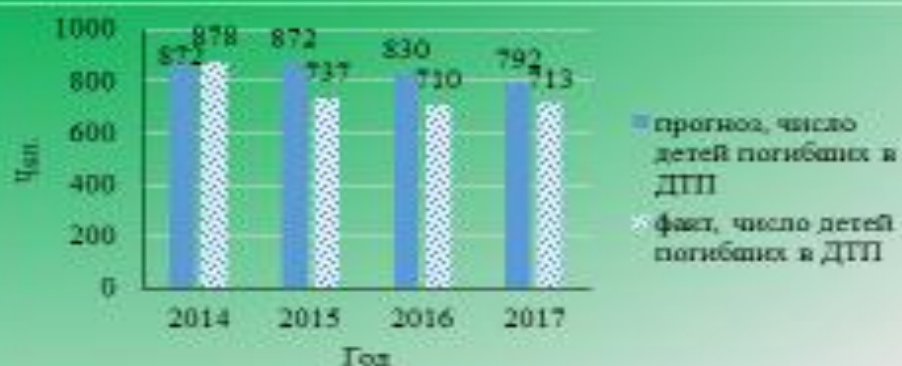
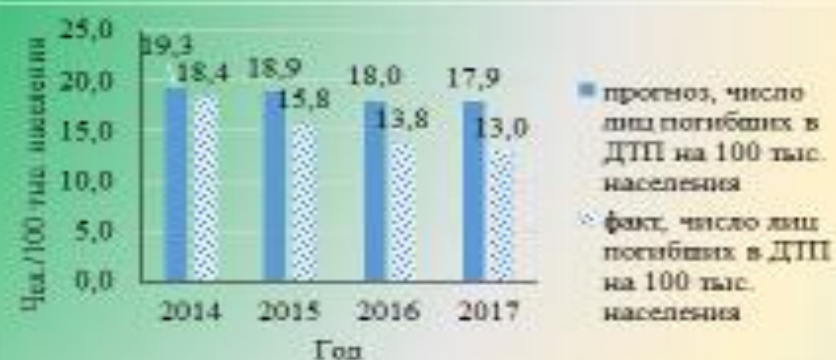
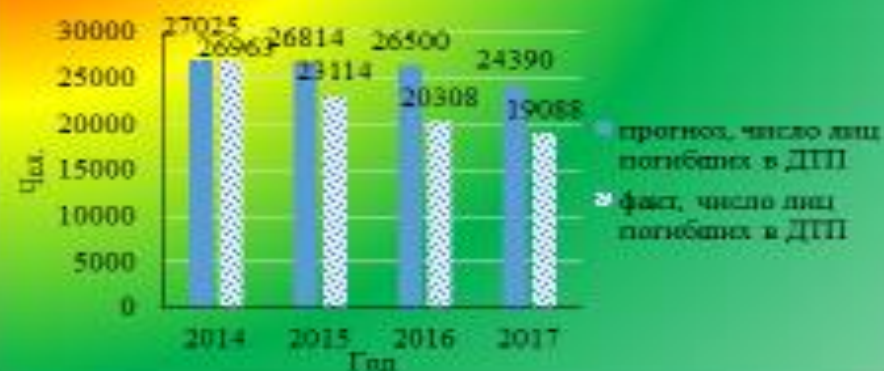
Динамика показателей реализации целевых программ безопасности дорожного движения

Динамика числа ДТП и количества погибших и раненых в ДТП



Показатели федерального проекта «Дорожная сеть»

Анализ выполнения целевых показателей федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2014-2017 годах»



Динамика количества дорожно-транспортных происшествий в Уйском муниципальном районе



Динамика выявленных нарушений ПДД в Уйском муниципальном районе

Динамика нарушений правил дорожного движения



Динамика выявленных нарушений правил дорожного движения, совершенных пешеходами



Динамика задержанных за управление транспортным средством в наркотическом состоянии по ст. 12.8.1; 12.8.3; 12.26.1; 12.26.2 Кодекса РФ об административных правонарушениях



Динамика задержанных за управление транспортным средством без прав на управление



Изменения в порядке действий сотрудника ОГИБДД по Уйскому району



**Перечень мероприятий муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения на территории
Уйского муниципального района на 2017-2020 годы»**

Наименование мероприятия	Финансирование по годам, тыс. руб.				Исполнитель мероприятия
	2017	2018	2019	2020	
1. Обеспечение безопасности дорожного движения					
1. Разработка проектов организации дорожного движения в с. Уйское, подъезд к п. Заматокينو	675	800	800	800	Администрации сельских поселений Уйского района
2. Ручная уборка придорожного мусора, обрезка деревьев и кустарников, зимняя очистка дорог, граблирование дорог	6800	7500	7500	7500	
3. Освещение дорог, пешеходных переходов в темное время суток	1800	1800	1800	500	Администрация Уйского района, Администрации сельских поселений
4. Осмотры дорог: весенние и осенние плановые; по обращениям населения	-	-	-	-	
2. Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма					
5. Организация и проведение на территории района профилактических мероприятий «Безопасное колесо», «Внимательное детство», «Пешеход», «Зебра»	30	30	30	30	ОГИБДД, Отдел образования Администрации Уйского муниципального района
6. Реализация в образовательных учреждениях курса по безопасности дорожного движения в рамках уроков обеспечения безопасности жизнедеятельности	-	-	-	-	
7. Проведение классных, родительских собраний по вопросам обеспечения безопасного маршрута движения детей в общеобразовательные учреждения, ответственности родителей за поведение детей на дорогах, в общественном транспорте, на остановках общественного транспорта	-	-	-	-	
8. Приобретение наглядной литературы (дорожные знаки, стенды, плакаты т.д.) для проведения занятий по безопасности дорожного движения	15	5	5	5	Отдел образования Администрации Уйского муниципального района

Динамика объемов финансирования программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Уйского муниципального района на 2017-2020 годы»



Показатель	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого
Объем финансирования, тыс. руб.	9338	10153	10153	8853	38497

Расчет степени выполнения целевых индикаторов программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год», в процентах

Показатель	План, %	Факт (2017 г), %	Степень выполнения
Темп роста количества ДТП с пострадавшими людьми	99,0	133,3	74,3
Темп роста числа погибших в результате ДТП	97,0	200,0	48,5
Темп роста количества мест концентрации ДТП	99,5	100,0	99,5
Темп роста числа лиц, погибших в результате ДТП, на количество пострадавших людей	99,0	106,7	92,8
Среднее	–	–	78,8

Расчет степени выполнения финансирования мероприятий подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движения», в процентах

Программные мероприятия	Запланировано выделение из средств бюджета в 2017 году	Фактически выделено из средств муниципального бюджета в 2017 году	Процент от запланированной суммы
Разработка проектов организации дорожного движения в с. Уйское, подъезд к д. Заматохино	675	675	100%
Ручная уборка придорожного мусора, обрезка деревьев и кустарников, зимняя очистка дорог, грейдерование дорог	6800	6800	100%
Освещение дорог, пешеходных переходов в темное время суток	1800	1800	100%

**Расчет степени выполнения финансирования мероприятий
подпрограммы «Профилактика безопасности дорожного
движения и детского дорожного транспортного травматизма»**

Программные мероприятия	Запланировано выделение из средств бюджета в 2017 году	Фактически выделено из средств муниципального бюджета в 2017 году	Процент от запланиро- ванной суммы
Организация и проведение на территории района профилактических мероприятий «Безопасное колесо», «Внимание дети», «Пешеход», «Зебра»	30	27	90,0
Приобретение наглядной литературы (дорожные знаки, стенды, плакаты т.д.) для проведения занятий по безопасности дорожного движения	15	12	80,0
Приобретение видеофильмов по тематике, связанной с безопасностью дорожного движения и оказанием помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	3	3	100,0
Приобретение светоотражающих элементов для школьников	15	15	100,0
Среднее значение			92,5

Расчет степени выполнения мероприятий подпрограмм программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год», в процентах

Показатель	Количество мероприятий		Степень выполнения
	План	Факт (2017 г)	
Количество мероприятий по подпрограмме «Обеспечение безопасности дорожного движения»	24	23	95,8
Количество мероприятий по подпрограмме «Профилактика безопасности дорожного движения и детского дорожного транспортного травматизма»	36	30	83,3
Количество мероприятий по подпрограмме «Формирование общественного мнения по проблеме безопасности дорожного движения, повышению правового сознания и предупреждению опасного поведения участников дороги движения»	20	18	90,0
Среднее			88,8

Шкала распределения значений показателей и уровня оценки эффективности

Численное значение интегральной оценки, %	Уровень эффективности реализации подпрограммы
Менее 50	Неэффективная
50-80	Умеренно эффективная
80-100	Эффективная
Более 100	Высоко эффективная

Интегральная оценка эффективности программы

$$\mathbf{Э = 0,4 \cdot И + 0,3 \cdot \Phi_{И} + 0,3 \cdot M_{И}}$$

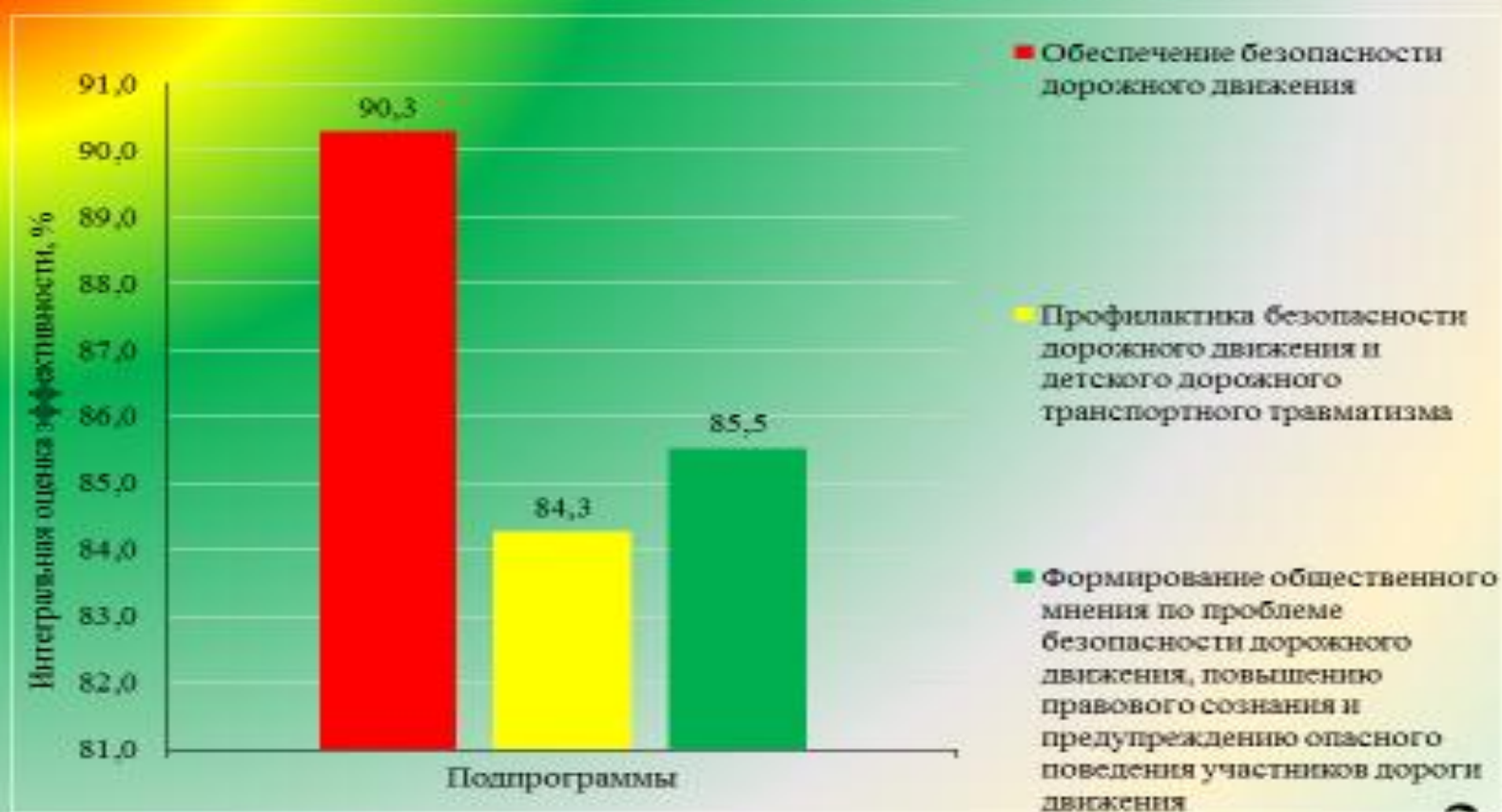
Э – эффективность программы

И – оценка степени достижения запланированных значений целевых индикаторов и показателей муниципальной программы

$\Phi_{И}$ – оценка уровня финансирования мероприятия муниципальной программы

$M_{И}$ – степень выполнения мероприятий муниципальной программы

Интегральные оценки эффективности подпрограмм программы «Повышение безопасности дорожного движения в Уйском муниципальном районе на 2017-2020 год»



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ