

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



**ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МВД
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



БЮЛЛЕТЕНЬ № 7



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ
“ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ”»**

Под общей редакцией:

Главного государственного инспектора
безопасности дорожного движения Российской Федерации
В.Н. Кирьянова

Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
Б.Е. Циклиса

Коллектив составителей:

В.В. Павлов, В.Ю. Артемов, А.П. Лисенков

Бюллетень № 7 / В.В. Павлов, В.Ю. Артемов, А.П. Лисенков. 2009 г. – 140 с., табл.

Приведены нормативные документы, методические рекомендации по выполнению федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Материалы бюллетеня №7 предназначены для сотрудников и руководителей органов исполнительной власти субъектов РФ, МВД России, МЧС России, Федерального агентства по здравоохранению и социальному развитию, Федерального агентства по образованию, Федерального дорожного агентства, а также для работников автотранспортных предприятий, иных организаций, занимающихся вопросами повышения безопасности дорожного движения.

СОДЕРЖАНИЕ

(Нормативные документы и методические рекомендации)

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. № 132 о внесении изменений в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»	5
2. Методические рекомендации по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по ОБДД	13
3. Методические рекомендации по порядку расчета начальной (максимальной) цены контракта.....	45
4. Методы поиска и источники ценовой информации о товарах	68
5. Методики оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения	87
6. Вступительное слово Президента России Д. А. Медведева на совещании по вопросам безопасности дорожного движения.....	107
7. Участники совещания по вопросам безопасности дорожного движения	110
8. Стенографический отчет о совещании по вопросам безопасности дорожного движения	111
9. Доклад начальника Департамента ОБДД МВД России В.Н. Кирьянова в рамках «Парламентского часа» в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации 10 апреля 2009 года о ходе реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»	121
10. Предварительная программа «Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать».....	128
11. Секционные заседания «Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать».....	129
12. Документы, устанавливающие статус «Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать».....	131
13. Состав организационного комитета по подготовке и проведению «Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать»	135
14. Тематика международной выставка «Форум безопасности дорожного движения», которая будет приурочена к «Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать»	136
15. Итоговая декларация Международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)»	138

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 14 февраля 2009 г. N 132

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ

**В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», утвержденную Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. N 100 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, N 9, ст. 1020; 2007, N 35, ст. 4311; 2008, N 23, ст. 2713; N 30, ст. 3630).

Председатель Правительства
Российской Федерации
В.ПУТИН

Утверждены
Постановлением Правительства
Российской Федерации
от 14 февраля 2009 г. N 132

**ИЗМЕНЕНИЯ,
КОТОРЫЕ ВНОСЯТСЯ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006–2012 ГОДАХ»**

1. В паспорте Программы:

а) позицию, касающуюся важнейших целевых показателей и индикаторов, изложить в следующей редакции:

«Важнейшие
целевые
показатели и
индикаторы

Важнейшим показателем Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Важнейшими индикаторами Программы являются:

- снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств);
- снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения);
- снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших);
- сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;
- сокращение количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств»;

б) в позиции, касающейся объемов и источников финансирования Программы:

в абзаце первом цифры «54278,1» заменить цифрами «54276,9»;

в абзаце втором цифры «23178,8», «2706», «16520,3», «3952,5» заменить соответственно цифрами «23177,6», «2704,5», «16537,55», «3935,55».

2. Первое предложение абзаца первого раздела II изложить в следующей редакции: «Целью Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза в 2012 году по сравнению с 2004 годом.».

3. В абзаце третьем раздела IV цифры «54278,1» и «23178,8» заменить соответственно цифрами «54276,9» и «23177,6».

4. В разделе V:

а) в подразделе «Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы»:

в абзаце девятнадцатом слова «Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации» заменить словами «Министерство экономического развития Российской Федерации»; после абзаца девятнадцатого дополнить абзацами следующего содержания:

«Предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства осуществляется в соответствии с Правилами формирования, предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 2008 г. N 392.

Обязательными условиями предоставления субсидий являются:

наличие нормативного правового акта субъекта Российской Федерации, устанавливающего расходные обязательства субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, на исполнение которых предоставляется субсидия;

наличие в консолидированном бюджете субъекта Российской Федерации бюджетных ассигнований на исполнение соответствующего расходного обязательства субъекта Российской Федерации в размере не менее 30 процентов данного расходного обязательства;

наличие утвержденной в установленном порядке на основании положительного заключения государственной экспертизы проектной документации на строительство и реконструкцию объектов капитального строительства, включенных в Программу;

наличие утвержденных в установленном порядке и согласованных с Министерством

здравоохранения и социального развития Российской Федерации планов закупок оборудования по оснащению объектов капитального строительства.

При расчете размера субсидий, выделяемых из федерального бюджета на софинансирование строительства, реконструкции и оснащения объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации и муниципальной собственности, учитываются следующие факторы:

значимость объектов для экономического и социального развития субъектов Российской Федерации;

обязательное финансирование за счет средств консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации объектов, находящихся в государственной собственности субъекта Российской Федерации или муниципальной собственности;

в отношении софинансирования из федерального бюджета оснащения оборудованием - гарантия обеспечения своевременной установки и ввода в эксплуатацию предполагаемого к закупке оборудования.»;

- б) в абзаце втором подраздела «Финансовые аспекты управления реализацией Программы» слова «Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации» заменить словами «Министерством экономического развития Российской Федерации».

5. Абзац первый раздела VI изложить в следующей редакции:

«Эффективность реализации Программы определяется степенью достижения показателя Программы, в качестве которого выбрано сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.».

6. В приложении N 1 к указанной Программе позицию:

«Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, тыс. единиц	209	209,5	210	210,5	211	211,5	212»
--	-----	-------	-----	-------	-----	-------	------

исключить.

7. В приложении N 2 к указанной Программе позицию:

«Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с 2004 годом), тыс. единиц	54,9	-2	0,1	3,4	7	11	15,1	20,3»
---	------	----	-----	-----	---	----	------	-------

исключить.

8. В приложении N 3 к указанной Программе:

- а) в позиции 7 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифру «1» заменить цифрами «0,9», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «1» заменить цифрами «0,9»;

б) в позиции 10:

в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифру «2» заменить цифрами «7,56», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «2» заменить цифрами «7,56»;

строки «2009 год», «2010 год», «2011 год» и «2012 год» исключить;

- в) в позиции 20 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифру «2» заменить цифрами «1,7», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «2» заменить цифрами «1,7»;

г) в позиции 28 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифру «3» заменить цифрами «2,5», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «3» заменить цифрами «2,5»;

д) в позиции 42 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «35» заменить цифрами «28», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «35» заменить цифрами «28»;

е) позиции 43 и 44 изложить в следующей редакции:

«43.	Реконструкция федерального центра оперативного управления и специальных мероприятий в г. Москве	2006 год	18	18	-	-	МВД России	создание условий для функционирования подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения
		2007 год	400	400	-	-		
		2008 год	500,85	500,85	-	-		
		2009 год	275,4	275,4	-	-		
44.	Реконструкция федерального учебного центра подготовки и переподготовки сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (Московская область)	2006 год	18,5	18,5	-	-	МВД России	создание условий для функционирования подразделения;
		2007 год	50	50	-	-		
		2008 год	152,44	152,44	-	-		
		2009 год	41	41	-	-		

ж) в позиции 45 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования – всего» цифры «100» заменить цифрами «107»; в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «100» заменить цифрами «107»;

з) в позиции 48:

в субпозиции «специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений (не менее 7200 автомобилей)» в строке «2008 год» цифры «513,9» и «289,6» заменить соответственно цифрами «511,46» и «287,16»;

в субпозиции «техническими комплексами для приема экзаменов у кандидатов в водители (не менее 1800 комплексов)» в строке «2009 год» цифры «100,45» и «89,45» заменить соответственно цифрами «31» и «20».

9. В приложении N 4 к указанной Программе:

а) в позиции 6 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования – всего» цифру «2» заменить цифрами «1,14», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «2» заменить цифрами «1,14»;

б) в позиции 7 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования – всего» цифру «5» заменить цифрами «4,5», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «5» заменить цифрами «4,5»;

в) в позиции 8 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования – всего» цифры «40» заменить цифрами «39,56», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «40» заменить цифрами «39,56»;

г) позицию 18 изложить в следующей редакции:

«18.	Строительство надземных (подземных) пешеходных переходов в городах (не менее 110)	2007 год	1367,5	200	1147,5	20	МВД России	повышение безопасности пешеходного движения»;
		2008 год	1525,55	93,55	1412	20		
		2009 год	1739,875	328,95	1392,175	18,75		
		2010 год	1593,425	182,5	1392,175	18,75		
		2011 год	1593,425	182,5	1392,175	18,75		
		2012 год	1593,425	182,5	1392,175	18,75		

д) в позиции 19 слово «оснащение» заменить словами «реконструкция, капитальный ремонт, оснащение»;

е) в позиции 22 в строке «2009 год» цифры «269,8» и «125» заменить соответственно цифрами «167,8» и «23»;

ж) в позиции 32 в строке «2009 год» цифры «371,3» и «34,75» заменить соответственно цифрами «342,75» и «6,2».

10. В позиции 62 приложения N 5 к указанной Программе в строке «2011 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «13» заменить цифрами «13,3», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «13» заменить цифрами «13,3».

11. В приложении N 6 к указанной Программе:

- а) в позиции 1 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «24» заменить цифрами «21», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «24» заменить цифрами «21»;
- б) в позиции 2 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «24» заменить цифрами «23,28», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «24» заменить цифрами «23,28»;
- в) в позиции 3 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «50» заменить цифрами «42,5», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «50» заменить цифрами «42,5»;
- г) в позиции 4 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «25» заменить цифрами «20», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «25» заменить цифрами «20»;
- д) в позиции 5 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «10» заменить цифрами «9,5», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «10» заменить цифрами «9,5»;
- е) в позиции 6 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «27» заменить цифрами «26,19», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «27» заменить цифрами «26,19»;
- ж) пункт 7 изложить в следующей редакции:

«7. Научно-методическое обеспечение функционирования системы управления Программой с учетом федерального, регионального и местного аспектов	2006 год	6	6	–	–	МВД России	обеспечение концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов на приоритетных направлениях обеспечения безопасности дорожного движения»;
	2007 год	6	6	–	–		
	2008 год	23,08	23,08	–	–		
	2009 год	1,5	1,5	–	–		
	2010 год	1,5	1,5	–	–		
	2011 год	–	–	–	–		
	2012 год	1,5	1,5	–	–		

- з) в позиции 8 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «12» заменить цифрами «10,78», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «12» заменить цифрами «10,78»;
- и) в позиции 10 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «13» заменить цифрами «12,61», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «13» заменить цифрами «12,61»;
- к) в позиции 12 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифру «3» заменить цифрами «2,8», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «3» заменить цифрами «2,8»;
- л) в позиции 14 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифру «4» заменить цифрами «3,6», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифру «4» заменить цифрами «3,6»;
- м) в позиции 17 в строке «2008 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «15» заменить цифрами «11,8», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «15» заменить цифрами «11,8»;
- н) в позиции 28 в строке «2009 год» в графе «Объем финансирования - всего» цифры «33,25» заменить цифрами «44,85», в графе «за счет средств федерального бюджета» цифры «33,25» заменить цифрами «44,85».

12. Приложения N 7 - 9 к указанной Программе изложить в следующей редакции:

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 - 2012 ГОДАХ» ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ
ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ И ИНЫХ ИСТОЧНИКОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ

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

Наименование мероприятия	2006-2012 годы (средства федерального бюджета) (всего)	Средства федерального бюджета (всего)			Средства бюджетов субъектов Российской Федерации			Средства внебюджетных источников		
		НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды
1. Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	10670,04	780,16	8460,85	1429,03	-	2814,85	2783,62	-	-	-
2. Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах	6838,75	412,2	6157,8	268,75	-	22578,2	2319	-	422,3	110
3. Развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	4156,07	467,5	1918,9	1769,67	-	44,65	19	-	-	-
4. Совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения	1512,74	1044,64	-	468,1	-	-	7,68	-	-	-

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 - 2012 ГОДАХ» ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ
ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ И ИНЫХ ИСТОЧНИКОВ ПО ГОДАМ

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

Источники финансирования	2006-2012 годы - всего	2007 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Средства федерального бюджета - всего	23177,6	1080	3250	3704,3	3774,5	4642,2	3460,25	3266,35
в том числе: НИОКР	2704,5	346	760	500	200	496	200,5	202
капитальные вложения	16537,55	471,5	2000	2804,3	2892,75	3419,95	2572,25	2376,8
прочие нужды	3935,55	262,5	490	400	681,75	726,25	687,5	687,55
Средства бюджетов субъектов Российской Федерации - всего	30567	585	3480,2	4894,1	5402	5402	5512,8	5290,9
в том числе: НИОКР	-	-	-	-	-	-	-	-
капитальные вложения	25437,7	360	2830,2	4160,6	4521,5	4521,5	4631,6	4412,3
прочие нужды	5129,3	225	650	733,5	880,5	880,5	881,2	878,6
Средства внебюджетных источников - всего	532,3	-	69,8	104,4	89	89	90	90,1
в том числе: капитальные вложения	422,3	-	69,8	39,4	78	78	79	78,1
прочие нужды	110	-	-	65	11	11	11	12

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ
ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, ВЫДЕЛЯЕМЫХ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006 - 2012 ГОДАХ», МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ
ЗАКАЗЧИКАМИ ПРОГРАММЫ**

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

Государственные заказчики Программы	2006-2012 годы - всего	2007 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
МВД России - всего	14487,2	669,5	2155,05	2611,15	2394,125	2419,625	2118,125	2119,625
в том числе: НИОКР		151	341,5	248	75,875	375,875	74,375	75,875
капитальные вложения		391,5	1553,6	2088,7	2199,2	1907,75	1907,75	1907,75
прочие нужды		127	259,95	274,45	119,05	136	136	136
МЧС России - всего	1902,42	85	233,02	184,4	350	599,5	327,25	123,25
в том числе: НИОКР		25	57,5	40	6,25	6,25	6,25	6,25
капитальные вложения		–	106,4	121,6	226,75	476,25	204	–
прочие нужды		60	69,12	22,8	117	117	117	117
Минздравсоцразвития России - всего	2076,98	105,5	294,43	243,75	358,25	369,4	347,75	357,9
в том числе: НИОКР		35	80,5	56	37,25	33,25	39,25	39,25
капитальные вложения		30	90	129	106,8	94,4	105,5	115,6
прочие нужды		40,5	123,93	58,75	214,2	241,75	203	203,05
Рособразование - всего	1997	120	267,5	315	323,625	335,175	318,625	317,075
в том числе: НИОКР		35	80,5	56	22,125	22,125	22,125	22,125
капитальные вложения		50	150	215	175	186,55	170	168,45
прочие нужды		35	37	44	126,5	126,5	126,5	126,5
Росавтодор - всего	2714	100	300	350	348,5	918,5	348,5	348,5
в том числе: НИОКР		100	200	100	58,5	58,5	58,5	58,5
капитальные вложения		–	100	250	185	755	185	185
прочие нужды		–	–	–	105	105	105	105

Методические рекомендации по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по ОБДД

1. Кабинетное исследование принципов и существующих методов оценки стоимости НИОКР в практической деятельности органов власти

Общие принципы оценки и их применение.

Теория экономической оценки предполагает существование трех возможных подходов (принципов) к определению стоимости объекта: сравнительный (рыночный), затратный и доходный. При сравнительном подходе стоимость оценивается на основе данных об аналогичных или близких (с заданной степенью сходства) товарах, работах, услугах. При затратном подходе оцениваются расходы, которые может понести исполнитель для достижения желаемого результата. Доходный подход предполагает, что стоимость объекта соответствует величине потока доходов, приносимого им с момента создания и до момента ликвидации.

При выполнении оценки стоимости НИОКР может быть использован один из двух подходов: сравнительный или затратный. Доходный подход, с учетом некоммерческого характера НИОКР, использования их результатов в государственном секторе, а не для извлечения прибыли, не является приемлемым.

К настоящему моменту органами государственной власти Российской Федерации разработан ряд методик, отражающих методы и принципы оценки стоимости НИОКР, в том числе:

- методические рекомендации по порядку расчета начальной (максимальной) цены контракта (Минэкономразвития России);
- методические рекомендации по определению стоимости проектных работ на строительство (реконструкцию) автомобильных дорог и сооружений на них (Минтранс России);
- временные методические рекомендации по определению стоимости научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ при проведении конкурсных торгов на выполнение НИОКР (Росавтодор).

Общей чертой указанных методик является доминирование затратного подхода. Это в первую очередь определяется особенностями НИОКР как оцениваемого объекта.

Во-первых, результатом НИОКР по определению является уникальный, ранее не существовавший объект – тем самым полностью аналогичных товаров, работ, услуг не существует, а значит, применение сравнительного метода требует проведения не только исследования рыночных цен, но и корректировки с учетом различий между имеющимися результатами НИОКР и результатами, планируемыми к получению.

Во-вторых, в случае выполнения НИОКР рынок разработчиков, как правило, достаточно ограничен. Тем самым уровень конкуренции между исполнителями может оказаться недостаточным, в том числе и вследствие ценового сговора. Кроме того, возможна и ситуация, когда соответствующие НИОКР вообще могут быть выполнены одним разработчиком или консорциумом из большинства действующих на рынке научно-исследовательских организаций. Тем самым, затратный подход к оценке стоимости НИОКР оказывается наиболее предпочтительным.

Существенную роль в методиках определения стоимости НИОКР играют справочные (базисные) цены – стоимость стандартизированных товаров, работ, услуг, оцениваемая специализированными организациями и публикуемая для использования в теоретических расчетах. К справочным ценам относятся и нормативы расходования средств, утверждаемые органами власти для применения в ходе бюджетного планирования. Хотя, как отмечалось, уникальность НИОКР создает определенные сложности в формировании справочных цен на отдельные их виды, при их выполнении используются

общие, поддающиеся рыночной оценке ресурсы (труд, материалы, оборудование, объекты авторских прав и т.д.), осуществляются поддающиеся нормированию простейшие мероприятия (обследование, получение информации и т.д.).

Методика Минэкономразвития России

В качестве наиболее общего примера применения методов оценки стоимости НИОКР можно рассмотреть методику Минэкономразвития России. В методике формализованы:

- метод составления смет по укрупненным показателям затрат рабочего времени на выполнение объема работ;
- определение предварительного уровня начальной цены на основе аналогов с корректировкой.

Метод составления смет по укрупненным показателям затрат рабочего времени на выполнение объема работ, предусмотренного техническим заданием, применяется при определении начальной (максимальной) цены контракта на выполнение работ, не предусматривающих дорогостоящих лабораторных и других исследований и не требующих крупных затрат на приобретение материалов и привлечение технических ресурсов для выполнения работ.

Для расчета начальной (максимальной) цены контракта используется укрупненный показатель единицы стоимости рабочего времени специалиста, включающий в себя, помимо оплаты его труда, социальные отчисления, накладные расходы (в том числе отчисления за использование офисной техники, другого оборудования, предоставляемого организацией для выполнения работ), плановые накопления, налоги и т. п.

В качестве источника информации для определения укрупненной стоимости рабочего времени специалистов, необходимого для выполнения задания, служат данные, содержащиеся в реестрах контрактов и заявках участников завершенных конкурсов. При отсутствии необходимой информации стоимость единицы рабочего времени специалистов может определяться экспертным путем с учетом соотношения спроса и предложения на услуги организаций, выполняющих работы в области задания и имеющих специалистов требуемой квалификации и уровня и уникальности квалификации требующихся специалистов (опыт работы, базовое и дополнительное образование, ученая степень и т. п.). При этом для упрощения стоимость рабочего времени вспомогательного и технического персонала, если его привлечение требуется для выполнения задания, может определяться как процент от общей стоимости рабочего времени специалистов. Размер процента определяется экспертным путем исходя из конкретных особенностей предмета контракта.

Калькуляция затрат на приобретение информации, материалов, необходимых для выполнения технического задания, а также других расходов (например, командировочных и т. п.) производится на основе действующих рыночных цен, с их индексацией на величину роста цен, предполагаемого в течение выполнения работ.

Итоговая величина начальной (максимальной) цены контракта рассчитывается путем суммирования стоимости рабочего времени персонала, требующегося для выполнения задания, и результатов калькуляции расходов.

Второй метод - определение предварительного уровня начальной (максимальной) цены контракта на выполнение НИОКР на основе стоимости контрактов-аналогов или аналогов видов работ, предусмотренных техническим заданием - предполагает использование цен двух или более заключенных контрактов, являющихся аналогами не по содержанию технического задания (это невозможно по самой сути НИОКР), а по сложности и уникальности, количеству содержащихся задач, видам и объемам работ, уровню квалификации специалистов, требующихся для его выполнения.

В качестве источников информации о контрактах используются цены всех участников конкурса, указанные в протоколах вскрытия конкурсных заявок, включая цену контракта, предложенную победителем конкурса. Расчет начальной (максимальной) цены контракта на основе стоимости контрактов-аналогов производится в следующей последовательности.

Цены участников конкурса каждого контракта-аналога усредняются, корректируются с учетом предусмотренных техническим заданием объемов, сроков, сложности, уникальности работ, отраслевых и региональных поправок и т. п., с получением обобщенной стоимости контракта. При необходимости к стоимости контракта-аналога может прибавляться стоимость дополнительных видов работ и (или) исключаться стоимость работ, не предусмотренных техническим заданием.

В том случае, если НИОКР состоит из видов работ, стоимость которых легко определяется путем сопоставления с аналогичными видами работ, выполненными в составе других контрактов, аналогичная процедура проводится не для государственного контракта в целом, а для стандартизированных работ. Начальная (максимальная) цена контракта в данном случае рассчитывается как сумма скорректированной стоимости отдельных видов работ.

Выбор и обоснование методологического подхода к оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР

Методологический подход к оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР должен учитывать два возможных варианта оценки (сравнительный и затратный) и обеспечивать выполнение оценки с достаточной степенью достоверности.

Основной задачей оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР, является обеспечение эффективного планирования расходования бюджетных средств. Слишком низкая оценка не позволяет привлечь достаточное число участников конкурса и может привести к незаключению контракта, то есть невыполнению НИОКР. Слишком высокая оценка приводит к неэффективному использованию средств. В случае достаточной конкуренции среди исполнителей фактическая цена НИОКР оказывается ниже максимальной, что ведет к экономии бюджетных средств, однако при возврате указанных средств в бюджет прямо свидетельствует о неэффективности планирования (экономленные средства могли бы быть использованы для достижения результата в других областях). В случае ограниченной конкуренции цена может оказаться равной максимальной – в этом случае может идти речь о слишком высокой прибыли исполнителя, что также является неэффективным использованием бюджетных средств.

Применяемые в практической деятельности органов власти методы оценки стоимости НИОКР отличаются значительной степенью использования услуг экспертов и при этом высокой степенью свободы экспертов в определении итогового результата. Соглашаясь с необходимостью использования экспертных оценок, следует признать необходимость использования максимально формализованной методики, опирающейся на достоверную информацию и достаточно жесткие расчетные методы.

Предлагаемый методический подход состоит в следующем:

НИОКР рассматривается как последовательность работ и мероприятий;

Стоимость НИОКР рассчитывается путем оценки стоимости мероприятий, этапов, отдельных работ;

Предполагается, что в стоимости мероприятий, этапов, отдельных работ основную роль играют затраты труда;

Стоимость мероприятий и НИОКР в целом должна корректироваться на поправочные коэффициенты, отражающие факторы сложности, квалификации персонала и т.д.;

Полученная оценка стоимости НИОКР проходит экспертную проверку и сопоставление с использованием сравнительного метода (при наличии такой возможности).

В целом предлагаемый подход является развитием методики Минэкономразвития России, также сочетающим затратный и сравнительный методы, но более формализованным в силу ориентации на типы НИОКР, применяемые в области действия Заказчика. За счет использования фиксированных коэффициентов и формализованной расчетной части объем информации, определяемой экспертным путем, сводится к необходимому минимуму, что повышает прозрачность и обоснованность экспертной оценки.

Преимуществом предлагаемого подхода является возможность осуществления не только прямой оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР, но и решения обратной задачи – получения оценки максимально возможного объема мероприятий, выполнение которого возможно в рамках имеющегося финансирования.

Формализация структуры НИОКР обеспечивает приведение к единой структуре технических заданий. Это упрощает процесс формирования конкурсной документации и экспертизы необходимости предполагаемых работ.

Использование в качестве основы для определения стоимости НИОКР затрат труда не противоречит рекомендуемому Минэкономразвития России подходу и соответствует практике выполнения научно-исследовательских работ Заказчиком. Даже в случае наличия существенных затрат специфических материалов и приобретения специального оборудования предлагаемая методология не теряет актуальности: дополнительные расходы могут быть добавлены к стоимости трудозатрат на НИОКР.

2. Методические рекомендации по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по ОБДД

2.1. Формирование перечня типовых видов, этапов и составных элементов этапов работ, выполнение которых возможно в рамках НИОКР

Результатами НИОКР в рассматриваемой сфере деятельности (реализация федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД) являются предложения, предполагающие дальнейшую практическую реализацию для достижения поставленных целей. Тем самым, мероприятия, предполагающие выполнение НИОКР, следует рассматривать как мероприятия, целью которых является, во-первых, исследование, анализ фактически сложившейся ситуации, а, во-вторых, подготовка предложений по изменению положения.

Научный характер исследования неизбежно предполагает формализацию описаний, использование системы допущений и предпосылок, концентрацию на освещении только отдельных аспектов окружающей действительности. При выполнении НИОКР в рассматриваемой сфере, то есть работ, непосредственно затрагивающих социальные, экономические, политические, управленческие и организационные вопросы, в любом случае идет речь о моделировании, то есть создании упрощенного формализованного описания действительности. В этом случае весь процесс выполнения НИОКР сводится к следующим этапам работ:

- исследование модели «как есть»;
- разработка модели «как должно быть»;
- совершенствование модели «как есть».

В зависимости от целей и задач НИОКР, соотношение между указанными этапами, их продолжительность и стоимость могут быть различными. Возможно и существование только одного или двух из указанных этапов – например, в случае выполнения работ, носящих аналитический характер, целью которых является описание действительности само по себе, направленное на углубление понимания происходящих процессов.

Что же касается элементов и видов работ, в интересах разрабатываемой методики выделяются их следующие категории:

- исследование (как правило, исследование процесса);
- формирование принципиальной схемы модели;
- описание модели;
- исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели;
- оценка эффективности разработанной модели.

Данные работы в той или иной комбинации могут осуществляться на любом из этапов выполнения НИОКР. При этом вне зависимости от целей работ, последовательность действий оказывается примерно одинакова, отличающимися являются предметы, объекты и частные методы выполняемых работ.

Выполнение исследования, как следует из понятия НИОКР, в составе работ играет ключевую роль. Как следствие, особенности исследования требуют более подробного описания. Предлагаемая методика предусматривает следующие направления проведения исследований с точки зрения анализируемых объектов:

- исследование законодательства;
- исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности;
- исследование научной и учебной методической литературы;
- исследование нормативно неурегулированной деятельности;
- исследование лучшей практики.

Направления проведения исследования отражают основные элементы информационной базы, используемой при выполнении НИОКР, отличающиеся с точки зрения применяемых методов их обработки.

2.2. Определение перечня критериев, принципов и порядка установления базовой стоимости типовых видов, этапов и составных элементов этапов работ, выполнение которых возможно в рамках НИОКР.

Базовая трудоемкость типовых видов, этапов и составных элементов работ (определенных в разделе 1) в предлагаемой методике устанавливается на основании сведений о трудовых затратах на выполнение соответствующего вида работ. Указанные трудовые затраты определяются экспертным путем на основании фактических данных по аналогичным ранее выполненным НИОКР. Непосредственное определение трудозатрат, необходимых для выполнения отдельного мероприятия, может быть выполнено на основе принципов, предлагаемых Минэкономразвития России, то есть путем усреднения показателей по имеющейся в наличии проектной отчетности прошлых лет. Возможно и прямое установление базовых затрат по отдельному виду работ, этапу экспертным путем.

Наиболее оптимальный путь - построение справочной ведомственной таблицы, отражающей нормативы трудозатрат по каждому из видов или этапов работ НИОКР, с периодическим ее обновлением. В то же время, так как подобная работа может потребовать существенного времени, определение трудозатрат экспертным образом является допустимым.

2.3. Классифицированный перечень факторов, влияющих на трудоемкость выполнения типовых видов, этапов и составных элементов этапов работ, выполнение которых возможно в рамках НИОКР.

Базовая трудоемкость видов, этапов, составных элементов работ отражает трудозатраты (расходы) в отношении абстрактной, наиболее простой НИОКР из всех возможных. Трудоемкость в этом случае является минимально возможной (допустимой).

Фактическая трудоемкость НИОКР в целом превышает минимально возможную вследствие действия комплекса факторов, воздействующих на трудозатраты. Методикой учитывается влияние следующих групп факторов и условий выполнения работ:

- категория (цель) работ;
- исследуемый уровень органов власти;
- вид объекта исследования;
- количество сфер (отраслей) деятельности при межотраслевом характере исследования;

- количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности;
- наличие информации, необходимой для исследования;
- методология исследования;
- характер взаимосвязей объекта исследования;
- форма результата;
- форма представления результата;
- сложность исследования с применением программирования;
- сложность масштабирования программного обеспечения;
- наличие специфических видов работ.

Но при этом необходимо отметить, что как внутри указанных групп факторов могут применяться понижающие коэффициенты, так и помимо них Заказчиком также могут рассматриваться факторы, понижающие расчетную трудоемкость. В последнем случае Заказчик самостоятельно определяет влияние этих факторов на базовую трудоемкость.

Категория (цель) работ

Категории (цели) работ определены в зависимости от степени научной новизны разрабатываемого результата:

- внесение изменений в действующие документы и разработки;
- новые разработки;
- принципиально новые разработки;
- прочее.

Используемые степени новизны выбраны исходя из общепринятого деления научных работ на прикладные (готовые к внедрению новые решения или модернизация действующих) и фундаментальные (принципиально новые, ранее не выполнявшиеся разработки). Для учета специфических целей и категорий работ введена дополнительная категория «прочее».

Исследуемый уровень органов власти

Распределение по исследуемому уровню органов власти и, следовательно, территориальному охвату, осуществляется традиционным образом:

- международный;
- федеральный;
- региональный;
- муниципальный (включая местное самоуправление).

Для случаев исследования, затрагивающего негосударственную сферу, вводится дополнительная категория «прочее».

Вид объекта исследования

В классификации объектов исследования использован смешанный подход, объединяющий разделение по формам собственности, целям существования и виду объекта с точки зрения правового статуса:

- международная организация;
- зарубежная организация;
- орган власти (включая местное самоуправление);
- некоммерческие организации и иные общественные объединения;
- коммерческая организация;
- население.

Представленный перечень отражает наиболее типичные объекты исследования НИОКР в рассматриваемой сфере. Для случаев особенных, специфических объектов вводится дополнительная категория «прочее».

Количество сфер (отраслей) деятельности

Увеличение количества отраслей деятельности, рассматриваемых при выполнении НИОКР, требует увеличения трудозатрат в силу того, что на изучение каждой дополнительной сферы или отрасли требуются дополнительные трудозатраты даже с учетом экономии на масштабах за счет использования единой методологии, принципов, схем и т.д. В предлагаемой методике для упрощения подсчета вводятся следующие категории:

- 1-3 (использование повышающего коэффициента для случая одной отрасли – по усмотрению эксперта);
- 4-5;
- 6-8;
- свыше 8.

При значительном увеличении количества сфер деятельности, по усмотрению Заказчика, возможно дальнейшее увеличение соответствующего повышающего коэффициента.

Количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности

При формировании категорий, отражающих количество объектов одной сферы деятельности, в отношении которых будут выполняться мероприятия НИОКР, использовалась та же логика, что и при определении количества сфер деятельности, с той же группировкой:

- 1-3 (использование повышающего коэффициента для случая одного объекта – по усмотрению эксперта);
- 4-5;
- 6-8;
- свыше 8.

Наличие информации, необходимой для исследования

Отсутствие требуемой информации в необходимом формате требует дополнительных усилий по ее поиску, сбору, обработке и анализу. В методике предлагаются следующие категории, сформированные исходя из сложности поиска информации:

- частично обеспечено информацией;
- не обеспечено информацией;
- информация носит служебный (коммерческий) характер;
- прочее.

Методология исследования

Методология исследования, совокупность методов и принципов его выполнения, воздействует на уровень трудозатрат вследствие различий в усилиях, необходимых при применении того или иного метода. Предлагаемая методика содержит категории, отражающие основные общенаучные методы исследования:

- сравнительный метод исследования;
- логический метод исследования (сбор и анализ);
- исторический метод исследования (ретроспективный);
- социологические методы исследования (опросы, интервью, анкетирование);
- структурно-функциональный метод исследования (классификация и систематизация);
- теоретико-прогностический;
- метод моделирования.

Для учета специальных методов предусмотрена категория «прочее».

Характер взаимосвязей объекта исследования

Взаимосвязи объекта исследования определяют сложность его анализа, выделения процессов, проведения факторного анализа. В целях разработки поправочных коэффициентов методикой предусматриваются следующие виды взаимосвязей:

- внутренние;
- внешние;
- одноуровневые;
- межуровневые;
- прочие (сложные, комплексные).

Форма результата

Форма (вид) результата определяют уровень трудозатрат по его достижению, так как в каждом случае существуют различные требования к содержанию и оформлению отчетной документации, глубине описания результата, вопросам и аспектам, требующим учета. Предлагаемые формы (виды) результата отражают наиболее распространенные результаты НИОКР в рассматриваемой предметной области:

- научно обоснованное предложение;
- заключение по результатам исследования;
- проект нормативного правового акта, подзаконного акта и пр.;
- инструкция;
- методические рекомендации;
- методика;
- методология;
- концепция;
- стратегия;
- модель взаимоотношений;
- программа мероприятий;
- справочное пособие;
- база данных;
- техническое задание;
- техническая документация;
- эксплуатационная документация;
- программное обеспечение;
- информационная система;
- программно-техническое решение.

Для иных видов ожидаемых результатов вводится категория «Прочее».

Форма представления результата

Выделение форм представления результата связано с различным уровнем затрат по подготовке, вызванными теми же причинами, что и в случае с формами (видами) результата, а также со специфическими требованиями к формату представления результата. Кроме того, на трудоемкость влияют и применяемые для получения заданного формата технологии: в частности, различные программные продукты требуют различных затрат времени на получение результата. В методике предложены основные формы представления результатов, относящиеся к НИОКР в рассматриваемой сфере:

- документ в печатном виде;
- документ в электронном виде;
- презентация в формате MS Office PowerPoint;

- доклад (сообщение) о результатах работ;
- расчетные электронные таблицы (Excel);
- автоматизированная система.

Для иных форм представления результатов вводится категория «Прочее».

Сложность исследования с применением программирования

Применение методов программирования требует дополнительной квалификации исполнителей НИОКР или привлечения дополнительных ресурсов, специалистов. В соответствии с уровнем использования методов программирования выделяются следующие категории:

- объем программирования незначительный;
- объем программирования средний;
- объем программирования большой, предусматривается применение специализированного программного обеспечения, сложной оригинальной аппаратуры;
- прочее.

Сложность масштабирования программного обеспечения

Сложность масштабирования программного обеспечения, то есть сложность, потребность в дополнительных затратах на распространение программного обеспечения, разрабатываемого в ходе НИОКР, на большее количество рабочих мест, увеличивает затраты труда при выполнении отдельных мероприятий в ходе научно-исследовательских работ. В методике предлагаются следующие категории сложности масштабирования:

- количество объектов автоматизации типового программного решения 2-3;
- количество объектов автоматизации типового программного решения 4-6;
- количество объектов автоматизации типового программного решения 6-10;
- количество объектов автоматизации типового программного решения свыше 10;
- приведение объекта автоматизации в соответствие техническими требованиями развертывания типового программного решения;
- создание дополнительной информационной инфраструктуры для развертывания типового программного решения;
- необходимость разработки дополнительных интеграционных шлюзов;
- прочее.

Наличие специфических видов работ

Введение в методику описания специфических видов работ связано с необходимостью учета факторов, не относящихся к ранее рассмотренным разделам и группам, однако отличающихся относительно частым воздействием на сложность, результаты и стоимость НИОКР. В соответствии с этим, предлагается учет воздействия на трудоемкость следующих особенностей проводимых работ:

- результат ориентирован на выполнение расчетов;
- результат предполагает разработку нормативных документов;
- результат предполагает разработку программного обеспечения;
- результат предполагает разработку проектной документации согласно серии ГОСТов на создание информационных систем;
- результат направлен на внедрение разработанного программного обеспечения на определенных объектах автоматизации;
- результат направлен на алгоритмизацию деятельности;
- результат направлен на регламентацию деятельности;
- в ходе исследования проводится имитационный эксперимент;

- в ходе исследования проводится пилотная апробация;
- в ходе исследования проводится опытное внедрение;
- проводится мониторинг в рамках заданных параметров;
- консультационное сопровождение обсуждения/ согласования результатов работ с третьими сторонами;
- консультационное сопровождение утверждения результатов работ третьими сторонами;
- консультационное сопровождение внедрения результатов работ;
- экспертиза;
- проведение обучающего мероприятия;
- проведение семинара, конференции;
- исследование предполагает привлечение подрядных организаций;
- прочее.

Понижающие трудоемкость факторы

Введение и учет факторов, понижающих трудоемкость, в методике отводится на усмотрение экспертов. Специально выделяется только фактор тиражирования, который применим для случая, когда в рамках одного проекта выполняется несколько аналогичных работ, например параллельных пилотных мероприятий, что, как правило, приводит к экономии на масштабах и некоторому сокращению трудоемкости.

2.4. Система повышающих (понижающих) коэффициентов трудоемкости для определения конечной стоимости типовых видов, этапов и составных элементов этапов работ.

При разработке системы повышающих коэффициентов рассмотренные выше факторы группируются в зависимости от влияния на отдельные виды, этапы и составные элементы работ.

В том случае, если влияние фактора одинаково и присутствует для всех видов работ, устанавливается единый общий повышающий коэффициент для этапа (целей) работ.

В том случае, если влияние фактора неодинаково в отношении отдельных видов и элементов работ, или по некоторым из работ отсутствует, то соответствующие повышающие коэффициенты вводятся для каждого вида, этапа, составного элемента работ.

Значения повышающих коэффициентов устанавливаются на основе анализа структуры затрат по результатам НИОКР федерального и регионального уровня, близких к рассматриваемой области, с экспертным уточнением полученных результатов по итогам апробации методики.

Рекомендуемые на этапе апробации методики значения, корректирующих (повышающих/понижающих) коэффициентов, представлены в приложении 1 (табл. 1 – 14) к настоящим Методическим рекомендациям.

Каждое из значений указанных коэффициентов может быть уточнено в процессе эксплуатации методики с учетом особенностей функционирования и потребностей Заказчика.

Алгоритм оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР

В соответствии с предлагаемой методикой, алгоритм оценки стоимости мероприятий строится следующим образом.

1. Определяется состав мероприятий НИОКР - из перечня типовых мероприятий, этапов, видов работ выделяются мероприятия, предполагаемые для реализации в НИОКР.
2. Определяются экспертным путем, в том числе с привлечением справочно-информационных ресурсов, трудозатраты по каждому виду, элементу, этапу работ.
3. Устанавливаются (выделяются из установленного перечня) факторы, воздействующие на трудоемкость работ.

4. По каждому отобранному фактору определяется его значение (категория), соответствующая планируемому НИОКР, и значение корректирующего коэффициента.
5. Производится корректировка трудозатрат на корректирующие коэффициенты и определяются общие трудозатраты.
6. Определяется стоимость мероприятий – путем умножения трудозатрат и норматива (ставки) оплаты одного рабочего дня.
7. Полученный результат проходит внешнюю экспертизу, по возможности сравнивается с фактической стоимостью близких по тематике НИОКР.

Для удобства применения методических рекомендаций сформирован файл формата MS Excel, позволяющий осуществлять все необходимые действия в частично автоматизированном режиме.

Описание порядка работы с указанным файлом представлено в Инструкции по применению методических рекомендаций по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР (раздел 6 методических рекомендаций).

2.5. Принципы привлечения экспертов для оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД

Одним из актуальных вопросов оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР, является процедура привлечения экспертов для проведения указанных работ.

В качестве экспертов могут выступать физические лица, соответствующие предъявляемым требованиям, привлекаемые организаторами конкурсов по размещению заказов на выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд, для оценки стоимости мероприятий по НИОКР.

Привлекаемые эксперты образуют Экспертную комиссию по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД (далее – экспертная комиссия).

В качестве алгоритма привлечения экспертов для оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР, предлагается следующая последовательность действий¹:

- определение количества мероприятий (направлений работ), составляющих НИОКР;
- определение количественного состава экспертной комиссии, исходя из числа мероприятий (направлений работ), составляющих НИОКР, при этом предполагается, что:
 - в случае количества мероприятий 4 и более, для расчета численности экспертной комиссии используется понижающий коэффициент, находящийся в диапазоне 0,6-0,9 в зависимости от смежности мероприятий, составляющих НИОКР.
 - если НИОКР включает менее 4 мероприятий (направлений работ), то для расчета численности экспертной комиссии используется повышающий коэффициент, находящийся в диапазоне значений 2-5 в зависимости от сложности работ, составляющих НИОКР.
- формулировка требований к участникам экспертной комиссии:
 - образовательных;
 - квалификационных;
 - к стажу работу по тематике НИОКР, по участию в других видах работ в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД;
 - прочих требований, признанных актуальными в рамках проведения оценки стоимости конкретного НИОКР.

Характеристиками, оцениваемыми применительно к образовательным требованиям, могут выступать: наличие высшего (второго высшего) образования по определенной специальности, наличие ученой степени, ученого звания и т.п.

Уровень квалификации потенциальных экспертов может подтверждаться на основе: наличия

1 – этап определения тематики НИОКР и его составляющих в данном разделе не рассматривается

квалификационных аттестатов, опыта практической реализации (подготовки, оценки и т.д.) схожих проектов, опыта преподавательской деятельности по тематике НИОКР, опыта участия в реализации других видов работ в рамках федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД и т.п.

Требования к стажу работы по тематике НИОКР могут варьироваться в зависимости от сложности предполагаемого проекта, но при этом целесообразно учитывать и стаж потенциального эксперта в рамках участия в реализации целевых программ по обеспечению БДД.

В качестве прочих требований может, например, выступать: наличие опыта участия в работе экспертных комиссий.

Рекомендуемое число участников экспертной комиссии - 3-5 человек.

В качестве не менее важных, но не формализуемых требований к экспертам, следует отметить: принципиальность, объективность, самостоятельность, независимость.

Основной принцип привлечения экспертов для оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации целевых программ по обеспечению БДД: уровень образования, квалификации и опыта потенциальных экспертов должен позволять им, с одной стороны, достаточно глубоко понимать тематику, содержание и трудоемкость предстоящих НИОКР, с другой, на основе формализованной инструкции и знаний о ситуации на рынке конкретных продуктов НИОКР определять стоимостную составляющую реализации мероприятий по НИОКР.

2.6. Инструкция по применению методических рекомендаций по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД.

Цель инструкции по применению методических рекомендаций по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД (далее – инструкция) - формализация деятельности по проведению оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации целевых программ по обеспечению БДД.

Инструкция предназначена для:

- организаторов конкурсов по размещению заказов на выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации целевых программ по обеспечению БДД.
- экспертов, осуществляющих оценку стоимости указанных мероприятий.

Для оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД, используется матрица, создаваемая для каждой НИОКР (этапа НИОКР) и содержащая следующие атрибуты:

- этапы и категории работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР):
 - исследование модели «как есть»;
 - разработка модели «как должно быть»;
 - совершенствование модели «как есть»;
 1. исследование процесса;
 2. формирование принципиальной схемы модели;
 3. описание модели;
 4. исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели;
 5. оценка эффективности разработанной модели;
- факторы, влияющие на трудоемкость выполнения типовых видов, этапов и составных элементов этапов работ, выполнение которых возможно в рамках НИОКР:
 - категория (цель) работ;

- исследуемый уровень органов власти;
 - вид объекта исследования;
 - количество сфер (отраслей) деятельности при межотраслевом характере исследования;
 - количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности;
 - наличие информации, необходимой для исследования;
 - методология исследования;
 - характер взаимосвязей объекта исследования;
 - форма результата;
 - форма предоставления результата;
 - сложность исследования с применением программирования;
 - сложность масштабирования программного обеспечения;
 - специфические виды работ, выполняемых в рамках проведения исследования;
 - специальные понижающие коэффициенты.
- показатели:
- трудоемкость, чел.-дн.;
 - ставка, тыс. руб./чел.-день;
 - сумма, тыс. руб.;
 - интегральный поправочный коэффициент;
 - сумма с учетом интегрального поправочного • коэффициента, тыс. руб.

Необходимо отметить, что показатели «Трудоемкость, чел.-дн.», «Ставка, тыс. руб./чел.-день» являются исходными и при расчетах вносятся вручную. Причем значения первого из указанных показателей являются индивидуальным для каждого проекта по НИОКР.

Показатели «Сумма, тыс. руб.», «Интегральный поправочный коэффициент» и «Сумма с учетом интегрального поправочного коэффициента, тыс. руб.» являются расчетными:

- показатель «Сумма, тыс. руб.» рассчитывается как произведение показателя «Трудоемкость, чел.-дн.» на показатель «Ставка, тыс. руб./чел.-день».
- показатель «Интегральный поправочный коэффициент» рассчитывается как произведение всех повышающих (понижающих) коэффициентов по данному этапу работ.
- показатель «Сумма с учетом интегрального поправочного коэффициента, тыс. руб.» рассчитывается как произведение показателя «Трудоемкость, чел.-дн.» на показатель «Интегральный поправочный коэффициент» и на показатель «Ставка, тыс. руб./чел.-день».
- для каждого фактора определены свои характеристики (см. Приложение 1).

Проведение оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации целевых программ по обеспечению БДД, основано на работе с матрицей, представленной в электронной версии в формате MS Excel и включающей:

- корректирующие коэффициенты, приведенные для соответствующих характеристик факторов (табл. 1-14 приложения 1);
- исходные и расчетные показатели (табл. 1 приложения 2).

Последовательность действий по определению стоимости НИОКР

Проведение оценки стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации целевых программ по обеспечению БДД, основывается на следующей последовательности действий:

1. Экспертным путем устанавливается принадлежность НИОКР к одному из этапов работ:
 - исследование модели «как есть»;
 - разработка модели «как должно быть»;
 - совершенствование модели «как есть».

2. Действия по определению стоимости НИОКР (пп.2-7) проводятся отдельно для каждого из указанных выше этапов работ. При этом в том случае, когда НИОКР является комплексной, работа детализируется до подэтапов, которые можно классифицировать в соответствии с одним из трех вышеуказанных признаков. Порядок действий, изложенный в пп.2-13 инструкции, является общим для каждого из подэтапов.

3. В рамках выполнения этапа (подэтапа) НИОКР определяются состав работ на основе следующих категорий элементов и видов работ:

- исследование процесса;
- формирование принципиальной схемы модели;
- описание модели;
- исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели;
- оценка эффективности разработанной модели.

В первой категории элементов и видов работ «Исследование процесса» состав работ определяется, исходя из следующей детализации, основанной на видах анализируемых объектов:

- исследование законодательства;
- исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности;
- исследование научной и учебной методической литературы;
- исследование нормативно неурегулированной деятельности;
- исследование лучшей практики.

4. Состав работ конкретизируется в соответствии с техническим заданием на выполнение НИОКР. Данный этап является рекомендательным и позволяет отразить детализацию работ, которая послужит дополнительной информационной основой для определения трудоемкости.

5. Определяется экспертным путем базовая трудоемкость выполнения соответствующей категории работ в рамках выполнения НИОКР (без учета их сложности).

6. Для каждого этапа (подэтапа), элемента или вида работ, установленного в соответствии с пп.1-4, определяются факторы влияющие на трудоемкость его выполнения. По каждому из определенных факторов выбираются соответствующие критерии, влияющие на базовую трудоемкость выполнения НИОКР. Общий перечень факторов, детализированных до критериев, представлен в Приложении 3.

При этом количество критериев, которое может быть определено для каждого фактора, подчиняется следующим правилам:

- один критерий выбирается для факторов:
 - категория (цель) работ;
 - количество сфер (отраслей) деятельности при межотраслевом характере исследования;
 - количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности;
 - наличие информации, необходимой для исследования;
 - сложность исследования с применением программирования;
 - Сложность масштабирования программного обеспечения;
- от одного до всех представленных критериев выбирается для факторов:
 - исследуемый уровень;
 - вид объекта исследования;
 - методология исследования;
 - характер взаимосвязей объекта исследования;
 - форма результата;

- форма предоставления результата;
 - специфические виды работ, выполняемых в рамках проведения исследования;
 - специальные понижающие коэффициенты.
7. По каждому критерию работ устанавливаются повышающие (понижающие) коэффициенты, применяемые для корректировки базовой трудоемкости выполнения НИОКР. Значения повышающих (понижающих) коэффициентов, указаны в соответствующих таблицах приложения 1.

Значения повышающих (понижающих) коэффициентов для двух других этапов работ принимаются равными единице (что позволяет нивелировать влияние трудоемкости работ этих этапов (если их реализация в рамках конкретного НИОКР предполагается) на трудозатраты по рассчитываемому этапу).

8. Рассчитывается значение интегрального поправочного коэффициента категории работ путем перемножения² значений всех поправочных коэффициентов, влияющих на трудоемкость выполнения выбранной категории работ.
9. Рассчитывается значение интегрального поправочного коэффициента этапа работ путем перемножения повышающих (понижающих) коэффициентов этапа (подэтапа работ).
10. Рассчитывается значение общего интегрального поправочного коэффициента для каждой из категорий работ путем перемножения каждого из интегральных поправочных коэффициентов категории работ на интегральный поправочный коэффициент этапа работ.
11. Рассчитывается трудоемкость выполнения категории работ с учетом интегрального поправочного коэффициента путем перемножения базовой трудоемкости каждой из категории работ на соответствующее значение интегрального поправочного коэффициента.
12. По каждой из категории работ определяется стоимость ее выполнения путем умножения трудоемкости, рассчитанной в п.11 на показатель «Ставка, тыс. руб./чел.-день».
13. Рассчитывается общая стоимость выполнения НИОКР как сумма стоимости выполнения каждой из категорий работ.
14. Пример расчета стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД, представлен в Приложении 2 к настоящим методическим рекомендациям.

2.7. Приложения к Методическим рекомендациям по оценке стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по ОБДД.

Приложение 1

Таблица 1.

Значения повышающих (понижающих) коэффициентов для фактора «Категория (цель) работ»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Категория (цель) работ			прочее
	внесение изменений в действующие документы/разработки	новые разработки	принципиально новые разработки	
Исследование модели «как есть»	0,9	1	1,2	1,1
Разработка модели «как должно быть»	1	1,2	1,3	1,1
Совершенствование модели «как есть»	1	1,1	1,2	1,1
1. Исследование процесса				
1.1. Исследование законодательства				
1.2. Исследование оборонных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности				
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы				
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности				
1.5. Исследование лучшей практики				
2. Формирование принципиальной схемы модели				
3. Описание модели				
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели				
5. Оценка эффективности разработанной модели				

Таблица 2.

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Исследуемый уровень органов власти»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Исследуемый уровень органов власти				прочее (коммерческая деятельность и т.д.)
	международный	федеральный	региональный	муниципальный	
Исследование модели «как есть»					
Разработка модели «как должно быть»					
Совершенствование модели «как есть»					
1. Исследование процесса					
1.1. Исследование законодательства	1,3	1	1,2	1,2	1,1
1.2. Исследование оборных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности	1,3	1,1	1,2	1,2	1,2
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы	1	1	1	1	1,1
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности	1,4	1,1	1,2	1,3	1,2
1.5. Исследование лучшей практики	1,3	1	1,2	1,2	1,1
2. Формирование принципиальной схемы модели	1,3	1	1,1	1,1	1
3. Описание модели	1,1	1	1,1	1,1	1
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели	1,2	1	1,1	1,1	1,2
5. Оценка эффективности разработанной модели	1,2	1,1	1,1	1,1	1

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Вид объекта исследования»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Вид объекта исследования						
	международная организация	зарубежная организация	орган власти	некоммерческие организации и иные объединения	коммерческая организация	население	прочее
Исследование модели «как есть»	1,2	1,2	1	1,1	1,1	1	1,1
Разработка модели «как должно быть»	1,3	1,3	1,1	1	1	1	1,1
Совершенствование модели «как есть»	1,2	1,2	1	1	1	1,1	1
1. Исследование процесса							
1.1. Исследование законодательства							
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности							
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы							
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности							
1.5. Исследование лучшей практики							
2. Формирование принципиальной схемы модели							
3. Описание модели							
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели							
5. Оценка эффективности разработанной модели							

Таблица 4.

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Количество сфер (отраслей) деятельности при межотраслевом характере исследования»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Количество сфер (отраслей) деятельности при межотраслевом характере исследования			
	1-3	4-5	6-8	свыше 8
Исследование модели «как есть»				
Разработка модели «как должно быть»				
Совершенствование модели «как есть»				
1. Исследование процесса				
1.1. Исследование законодательства	1,1	1,2	1,3	1,5
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности	1,1	1,1	1,2	1,3
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы	1	1,1	1,1	1,2
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности	1,1	1,2	1,3	1,4
1.5. Исследование лучшей практики	1	1,1	1,1	1,1
2. Формирование принципиальной схемы модели	1	1,1	1,1	1,2
3. Описание модели	1	1	1	1,1
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели	1	1,1	1,1	1,2
5. Оценка эффективности разработанной модели	1,1	1,2	1,3	1,4

Таблица 5.

Значения повышающих (понижающих) коэффициентов для фактора «Количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности				
	1	2-3	4-5	6-8	свыше 8
Исследование модели «как есть»					
Разработка модели «как должно быть»					
Совершенствование модели «как есть»					
1. Исследование процесса					
1.1. Исследование законодательства	1	1	1	1	1,1
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности	1	1	1	1	1
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы	1	1	1	1	1
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности	1	1	1	1,1	1,1
1.5. Исследование лучшей практики	1	1	1,1	1,1	1,2
2. Формирование принципиальной схемы модели	0,9	1	1,1	1,1	1,2
3. Описание модели	0,9	1	1,1	1,1	1,2
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели	1	1	1,1	1,2	1,2
5. Оценка эффективности разработанной модели	1	1,1	1,1	1,2	1,2

Таблица 6.

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Наличие информации, необходимой для исследования»

	Наличие информации, необходимой для исследования			
	частично обеспечено информацией	не обеспечено информацией	информация носит служебный (коммерческий) характер	прочее
Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)				
Исследование модели «как есть»	1,1	1,2	1,3	1,1
Разработка модели «как должно быть»	1,1	1,2	1,3	1,1
Совершенствование модели «как есть»	1,1	1,2	1,3	1,1
1. Исследование процесса				
1.1. Исследование законодательства				
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности				
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы				
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности				
1.5. Исследование лучшей практики				
2. Формирование принципиальной схемы модели				
3. Описание модели				
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели				
5. Оценка эффективности разработанной модели				

Таблица 8.

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Характер взаимосвязей объекта исследования»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Характер взаимосвязей объекта исследования				
	внутренние	внешние	одноуровневые	межуровневые	прочие (сложные, комплексные)
Исследование модели «как есть»	1	1,1	1,1	1,2	1,2
Разработка модели «как должно быть»	1	1,1	1,1	1,2	1,2
Совершенствование модели «как есть»	1	1	1,1	1,2	1,2
1. Исследование процесса					
1.1. Исследование законодательства					
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности					
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы					
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности					
1.5. Исследование лучшей практики					
2. Формирование принципиальной схемы модели					
3. Описание модели					
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели					
5. Оценка эффективности разработанной модели					

Таблица 10.

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Форма предоставления результата»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Форма предоставления результата						
	документ в печатном виде	документ в электронном виде	презентация в формате pp	доклад (сообщение) о результатах работ	расчетные электронные таблицы (Excel)	автоматизированная система	прочие
Исследование модели «как есть»	1	1	1	1	1,1	1,2	1,2
Разработка модели «как должно быть»	1	1	1	1	1,1	1,2	1,2
Совершенствование модели «как есть»	1	1	1	1	1,1	1,2	1,2
1. Исследование процесса							
1.1. Исследование законодательства							
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности							
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы							
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности							
1.5. Исследование лучшей практики							
2. Формирование принципиальной схемы модели							
3. Описание модели							
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели							
5. Оценка эффективности разработанной модели							

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Сложность исследования с применением программирования»

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Сложность исследования с применением программирования			
	объем программирования незначительный	объем программирования средний	объем программирования большой, предусматривается применение специализированного программного обеспечения, сложной оригинальной аппаратуры	прочее
Исследование модели «как есть»	1,1	1,2	1,3	1,1
Разработка модели «как должно быть»	1,1	1,2	1,3	1,1
Совершенствование модели «как есть»	1,1	1,2	1,3	1,1
1. Исследование процесса				
1.1. Исследование законодательства				
1.2. Исследование оборных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности				
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы				
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности				
1.5. Исследование лучшей практики				
2. Формирование принципиальной схемы модели				
3. Описание модели				
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели				
5. Оценка эффективности разработанной модели				

Значения повышающих коэффициентов для фактора «Сложность масштабирования программного обеспечения»

	Сложность масштабирования программного обеспечения							
	кол-во объектов автоматизации решения 2-3 типового программного	кол-во объектов автоматизации решения 4-6 типового программного	кол-во объектов автоматизации решения 6-10 типового программного	кол-во объектов автоматизации решения свыше 10 типового программного	приведение объекта автоматизации в соответствие техническими требованиями развертывания типового программного решения	создание дополнительной инфраструктуры для развертывания типового программного решения	необходимость разработки дополнительных интеграционных шлюзов	прочее
Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	1	1,1	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1
	1	1,1	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1
	1	1,1	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1
	1.							
	1.1.							
	1.2.							
	1.3.							
	1.4.							
	1.5.							
	2.							
	3.							
	4.							
	5.							

Значения специальных понижающих коэффициентов

Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Специальные понижающие коэффициенты
Исследование модели «как есть»	0,9
Разработка модели «как должно быть»	0,9
Совершенствование модели «как есть»	0,9
1. Исследование процесса	
1.1. Исследование законодательства	
1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности	
1.3. Исследование научной и учебной методической литературы	
1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности	
1.5. Исследование лучшей практики	
2. Формирование принципиальной схемы модели	
3. Описание модели	
4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели	
5. Оценка эффективности разработанной модели	

Условный пример расчета стоимости мероприятий, предполагающих выполнение НИОКР в рамках реализации федеральных, региональных и местных целевых программ по обеспечению БДД

№ п/п	Состав (алгоритм) работ по выполнению НИОКР (этапа НИОКР)	Трудоёмкость, чел.-дн.	Интегральный поправочный коэффициент категории работ	Интегральный поправочный коэффициент этапа работ	Интегральный поправочный коэффициент	Трудоёмкость с учетом интегрального поправочного коэффициента	Ставка, тыс. руб. /чел.-день	Стоимость работ, тыс. руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Исследование модели «как есть»			x				
2	Разработка модели «как должно быть»			3,678				
3	Совершенствование модели «как есть»			x				
4	1. Исследование процесса	70	x		x	338	x	4 507,76
5	1.1. Исследование законодательства	20	1,555		5,719	114	15	1 715,79
6	1.2. Исследование обзорных, отчетных (в т.ч. статистических), программных документов о состоянии и проблемах исследуемой сферы деятельности	20	1,568		5,767	115	10	1 153,42
7	1.3. Исследование научной и учебной методической литературы	30	0,99		3,641	109	15	1 638,55
8	1.4. Исследование нормативно неурегулированной деятельности	x	x		x	x	15	x
9	1.5. Исследование лучшей практики	x	x		x	x	15	x
10	2. Формирование принципиальной схемы модели	10	1,21		4,450	45	15	667,56
11	3. Описание модели	x	x		x	x	x	x
12	4. Исследование (в том числе выявление и описание) проблемных зон, узких мест и рисков в модели.	20	1,21		4,450	89	15	1 335,11
13	5. Оценка эффективности разработанной модели	x	x		x	x	15	x
	Итого	100	x	x	x	472,476	x	6 510,43

Общий перечень факторов, влияющих на трудоемкость выполнения НИОКР

Факторы, влияющие на трудоемкость выполнения НИОКР	Группы критериев, влияющих на трудоемкость выполнения НИОКР, систематизированные по факторам
1	2
Категория (цель) работ	внесение изменений в действующие документы и разработки; новые разработки; принципиально новые разработки; прочее.
Исследуемый уровень органов власти	международный; федеральный; региональный; муниципальный (включая местное самоуправление).
Вид объекта исследования	международная организация; зарубежная организация; орган власти (включая местное самоуправление); некоммерческие организации и иные общественные объединения; коммерческая организация; население.
Количество сфер (отраслей) деятельности при межотраслевом характере исследования	1-3; 4-5; 6-8; свыше 8.
Количество объектов (органов, организаций) исследования (внедрения) одной сферы (отрасли) деятельности	1-3; 4-5; 6-8; свыше 8.
Наличие информации, необходимой для исследования	частично обеспечено информацией; не обеспечено информацией; информация носит служебный (коммерческий) характер; прочее.
Методология исследования	сравнительный метод исследования; логический метод исследования (сбор и анализ); исторический метод исследования (ретроспективный); социологические методы исследования (опросы, интервью, анкетирование); структурно-функциональный метод исследования (классификация и систематизация); теоретико-прогностический; метод моделирования.
Характер взаимосвязей объекта исследования	внутренние; внешние; одноуровневые; межуровневые; прочие (сложные, комплексные).

<p>Форма результата</p>	<p>научно обоснованное предложение; заключение по результатам исследования; проект нормативного правового акта, подзаконного акта и пр.; инструкция; методические рекомендации; методика; методология; концепция; стратегия; модель взаимоотношений; программа мероприятий; справочное пособие; база данных; техническое задание; техническая документация; эксплуатационная документация; программное обеспечение; информационная система; программно-техническое решение.</p>
<p>Форма представления результата</p>	<p>документ в печатном виде; документ в электронном виде; презентация в формате MS Office PowerPoint; доклад (сообщение) о результатах работ; расчетные электронные таблицы (Excel); автоматизированная система.</p>
<p>Сложность исследования с применением программирования</p>	<p>объем программирования незначительный; объем программирования средний; объем программирования большой, предусматривается применение специализированного программного обеспечения, сложной оригинальной аппаратуры; прочее.</p>
<p>Сложность масштабирования программного обеспечения</p>	<p>количество объектов автоматизации типового программного решения 2-3; количество объектов автоматизации типового программного решения 4-6; количество объектов автоматизации типового программного решения 6-10; количество объектов автоматизации типового программного решения свыше 10; приведение объекта автоматизации в соответствие техническими требованиями развертывания типового программного решения; создание дополнительной информационной инфраструктуры для развертывания типового программного решения; необходимость разработки дополнительных интеграционных шлюзов; прочее.</p>
<p>Наличие специфических видов работ</p>	<p>результат ориентирован на выполнение расчетов; результат предполагает разработку нормативных документов; результат предполагает разработку программного обеспечения; результат предполагает разработку проектной документации согласно серии ГОСТов на создание информационных систем; результат направлен на внедрение разработанного программного обеспечения на определенных объектах автоматизации; результат направлен на алгоритмизацию деятельности; результат направлен на регламентацию деятельности; в ходе исследования проводится имитационный эксперимент; в ходе исследования проводится пилотная апробация; в ходе исследования проводится опытное внедрение; проводится мониторинг в рамках заданных параметров; консультационное сопровождение обсуждения/ согласования результатов работ с третьими сторонами; консультационное сопровождение утверждения результатов работ третьими сторонами; консультационное сопровождение внедрения результатов работ; экспертиза; проведение обучающего мероприятия; проведение семинара, конференции; исследование предполагает привлечение подрядных организаций; прочее.</p>

Методические рекомендации по порядку расчета начальной максимальной) цены контракта

ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» (далее – заказчик) в рамках создания системы Методических документов в целях реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» и выполнения федерального законодательства о размещении заказов для государственных и муниципальных нужд разработало Методические рекомендации по порядку расчета начальной (максимальной) цены контракта (далее - Методические рекомендации).

Конечно, для практической реализации Методических рекомендаций нужна хорошо развитая общедоступная инфраструктура фактических, справочных и статистических ценовых данных, которые будут использоваться заказчиком для расчетов. Методические рекомендации представляют собой достаточно надежный инструмент для расчета начальной (максимальной) цены, и в них описаны случаи, когда и какой метод нужно применять.

Данные Методические рекомендации разработаны с использованием материалов Минэкономразвития России.

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. В Методических рекомендациях описаны механизмы и порядок расчета начальной (максимальной) цены контракта для размещения заказов путем проведения торгов и максимальной цены контракта для проведения запроса котировок на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с положениями Закона.

2. Методические рекомендации предназначены для использования заказчиком при определении начальной (максимальной) цены контракта в целях выполнения норм федерального закона «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» от 21.07.2005г. №94-ФЗ (далее – Закон), в которых есть ссылка на начальную (максимальную) цену контракта. В частности, Законом предусмотрено:

- указание и использование начальной (максимальной) цены контрактов при проведении торгов (статья 21), аукционов, аукционов в электронной форме (часть 3 статьи 32, часть 3 статьи 41), запросов котировок (часть 2 статьи 42);
- указание и использование размеров обеспечения заявки на участие в торгах (часть 4 статьи 20, часть 5 статьи 32) и обеспечения исполнения контракта (часть 4 статьи 21, часть 3 статьи 33);
- определение шага аукциона (часть 5 статьи 37);
- заключение контракта с единственным поставщиком, подрядчиком, исполнителем (часть 12 статьи 25, часть 5 статьи 27, часть 1 статьи 31, часть 12 статьи 35, часть 6 статьи 36, часть 13 статьи 37, часть 1 статьи 40);
- определение размера обеспечения исполнения контракта.

3. Начальная (максимальная) цена контракта указывается при проведении открытых торгов и запросов котировок - в извещениях о размещении заказа и в соответствующей документации, а при проведении закрытых торгов - в приглашениях, рассылаемых потенциальным участникам торгов и в документации.

4. Расчет ориентировочной цены продукции должен осуществляться заказчиком в процессе определения потребности в товарах, работах, услугах при составлении прогноза объемов закупок на следующий год или краткосрочную перспективу в целях подготовки соответствующей бюджетной заявки на финансирование.

5. Расчет начальной (максимальной) цены контракта может производиться при необходимости с привлечением экспертов в области предмета контракта и ценообразования, а также компаний, занимающихся осмечиванием, специализированных организаций, маркетинговых и ценовых фирм.

6. Расчет начальной (максимальной) цены контракта производится на основании ценовой информации. В качестве источников ценовой информации могут использоваться:

- цены заключенных сделок (договоров, контрактов, соглашений, счетов-фактур и т. п.) как уже выполненных, так и действующих, получаемых из текстов контрактов (договоров), реестров контрактов или из других источников, вызывающих доверие;
- прейскурантные, каталожные или коммерческие цены - цены производителей, поставщиков, подрядчиков, исполнителей, публикуемые ими в печатном виде или в Интернете в собственных или сборных прейскурантах, каталогах, бюллетенях, коммерческих предложениях;
- оферентные цены - цены не выигравших участников торгов (конкурсов или аукционов) или запросов котировок, содержащиеся в протоколах проведения торгов или запросов котировок;
- справочные цены на товары, работы, услуги, публикуемые в следующих изданиях: российских и зарубежных информационно-справочных изданиях (бюллетенях) о ценах на товары, работы, услуги, выпускаемых в печатной и электронной форме или размещаемых в сети Интернет; специализированных журналах, статистических и аналитических обзорах, других печатных и интернет-изданиях;
- базисные цены - данные, содержащиеся в отраслевых нормативных справочниках;
- утвержденные тарифы, цены или предельные цены - цены на продукцию, для которой производится государственное регулирование цен и тарифов (постановления, приказы, иные нормативные правовые акты органов государственной власти, уполномоченных на осуществление государственного регулирования цен в соответствующей сфере);
- статистические внешнеторговые цены.

7. Точность получаемых расчетов начальной (максимальной) цены зависит от достоверности используемых конъюнктурных данных. По приоритетности для использования в расчетах рекомендуется следующая последовательность источников информации:

- контрактные;
- прейскурантные, котировочные и оферентные;
- справочные и базисные;

Рыночный уровень цен формируют цены фактических сделок (договоров, контрактов). При этом цены сделок на одни и те же товары могут различаться в зависимости от условий совершения сделок:

- в условиях оплаты наличными;
- формирующиеся в рамках обычных коммерческих сделок;
- получаемые по результатам размещения заказов на закупку;
- получаемые по результатам аукционов на продажу

Ниже перечислены особенности цен разных видов, которые могут использоваться в качестве исходных данных для расчетов.

Контрактная цена - это конкретная цена фактической сделки, которая зафиксирована в контракте (договоре, соглашении и т. п.) и свидетельствует о взаимном согласии продавца и покупателя по всем условиям контракта. Контрактная цена действительна на весь период действия контракта, если ее не подвергли пересмотру в ходе выполнения контракта. Усредненная по нескольким сделкам контрактная цена является самым точным определением рыночного уровня цен.

Контрактные цены, являясь ценами конкретных сделок, могут нести в себе дополнительные наценки, поправки, скидки, транспортные составляющие и другие корректировки.

Оферентные, или прейскурантные, цены отражают уровень цен продавца, по которым продавец желает продать (это не означает, что покупатель готов по этим ценам купить). Котировочные цены являются желаемыми ценами продавца и могут характеризовать цену покупки единичного экземпляра на условиях продавца, в которую заложены возможные скидки на уторгование и оптовые поставки. Поэтому по сравнению с контрактными и справочными они отражают самую верхнюю планку

цен на интересующую заказчика продукцию. Для использования в расчетах такие цены должны быть соответствующим образом скорректированы.

Справочные, или базисные, цены - это цены, формируемые специализированными организациями (частными коммерческими и некоммерческими компаниями, государственными и муниципальными учреждениями) на основе анализа конъюнктуры рынка путем системного сбора и обработки ценовой информации. Обычно они публикуются в справочных изданиях или в сети Интернет и периодически обновляются. Некоторые справочники не обновляют цены, а публикуют индексы на определенную дату к ранее опубликованному цену, показывающие тенденции изменения цены. Круг товаров, попадающих в ценовые справочники, в основном охватывает небиржевые товары. Как правило, справочные цены несколько отстают от рынка, что связано с затратами времени на обработку ценовой информации и последующую публикацию. Однако справочные цены довольно точно отражают динамику цен на данном рынке и тенденции.

В то же время они наиболее удобны в использовании при расчетах, поскольку обычно справочные цены уже являются систематизированными, усредненными и очищенными от дополнительных влияющих на уровень цены факторов, т. е. с ними проведена та работа, которую должен проделывать заказчик, используя другие источники данных.

Статистические внешнеторговые цены публикуются в различных национальных и международных статистических справочниках. Указанные в них цены, полученные по сводным данным из таможенных деклараций, определяются путем деления объема экспорта или импорта в денежном выражении на объем закупленной или поставленной продукции в натуральном выражении. Эти данные не показывают цену конкретного товара. С точки зрения практического применения они интересны для понимания общей динамики внешней торговли той или иной страны, для статистических расчетов. Статистические внешнеторговые цены используются как приблизительный ориентир цен на интересующую заказчика продукцию.

8. Источники данных о ценах следует использовать при расчете начальной (максимальной) цены в соответствии с положениями Методических рекомендаций путем введения в зависимости от конкретного случая следующих видов поправок (скидок и надбавок):

- на условия поставки;
- на условия платежа;
- на обеспечение исполнения контракта (договора, сделки);
- на объем поставки;
- на сопутствующие услуги;
- на налоги и пошлины;
- на сроки поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг (на инфляцию);
- на уторгование;
- региональные коэффициенты (индексы);
- коэффициенты торможения цены;
- другие поправки на условия контракта.

9. Определение начальной (максимальной) цены контракта рекомендуется проводить с использованием одного или нескольких методов:

- рыночного;
- по аналогам;
- ресурсного (сметного);
- по удельным показателям с использованием шкалирования (параметрический метод).

Довольно часто на практике применяются производные или смешанные методы на основе указанных.

9.1. Рыночный метод определения начальной (максимальной) цены контракта предполагает анализ конъюнктуры рынка на наличие предложений, спроса или сделок по конкретной продукции

с определенными параметрами, которую собирается закупить заказчик (например, автомобиль ВАЗ-2110 в определенной комплектации). В целях расчета собирается и обобщается информация о ценах на конкретную модель. На основе найденных данных путем вычисления средневзвешенной величины и применения различных корректировок на условия конкретных сделок вычисляется ориентировочный уровень чистой цены на продукцию, которая затем приводится к условиям предполагаемого к заключению государственного или муниципального контракта. Этот способ может эффективно применяться для расчета цены продукции, широко представленной на рынке и производимой по установленным стандартам.

9.2. Одним из разновидностей рыночного является метод определения начальной (максимальной) цены контракта по аналогам. Этот способ используют, когда предполагаемый к закупке предмет контракта не представлен на рынке или невозможно найти конъюнктурные данные о его рыночных ценах, но присутствует похожая продукция, имеющая небольшие отличия в функциональных и качественных характеристиках (например, автомобиль ВАЗ-2110 с электроприводом зеркал и стекол на всех четырех дверях). В этом случае так же, как и при рыночном способе определения цены, проводится исследование и анализ рынка на наличие цен предложений, спроса или фактических сделок на аналогичную или схожую продукцию, которые затем путем применения поправок на различие в характеристиках и дополнительных свойствах приводятся к требованиям по закупаемой продукции.

***Пример.** Заказчику необходимо закупить простой копировальный аппарат с определенной скоростью копирования, а конъюнктурные данные имеются только на аналогичный аппарат, но с сортировочным агрегатом. Следовательно, для приведения цены аналогов к искомой продукции необходимо применить соответствующие поправки, т. е. вычесть из имеющихся цен стоимость ненужного заказчику функционала (сортировочной приставки). Такие данные можно получить, узнав цену данного функционала у производителей, у дилеров рассматриваемых аналогов или у других производителей аналогичной продукции. Далее применяются поправки, описанные в предыдущем рыночном способе расчета.*

9.3. Ресурсный, или затратный, метод, определения начальной (максимальной) цены контракта применяется в основном в строительстве, а также при расчетах цен на сложное комплектное оборудование или на комплексные работы, услуги. В общем понимании цена предмета закупки составляется путем набора и сложения (калькуляции) цен его составляющих (работ, товаров, оборудования, стоимости машин и механизмов) с учетом их объемов. Для товара суммируются затраты материалов и запчастей, а также трудозатраты по его производству (сборке). Для оценки работ и услуг составляются списки узкоспециализированных задач, определяется нормативное или оценочное время на их исполнение, которое умножается на среднюю цену рабочей силы. Полученные трудозатраты суммируются с сопутствующими оценочными затратами на используемые при выполнении работ, оказании услуг товары, расходные материалы, машины и механизмы.

Данный способ самый трудоемкий, но наиболее точный.

Другие способы расчета цены так или иначе опираются на три предыдущих.

9.4. Для экспресс-расчета ориентировочной цены технологического оборудования, установок или промышленных объектов, возводимых как комплектные предприятия, применяется метод определения начальной (максимальной) цены контракта по удельным показателям, или параметрический метод (шкалирование) Он основан на зависимости стоимости оборудования от его мощности, производительности, размеров или другого определяющего технического параметра.

При оценке простых товаров можно рассчитывать искомую цену путем применения прямо пропорциональной зависимости. Если же оценивается сложная или металлоемкая продукция, то цена, как правило, растет медленнее, чем определяющий параметр товара. Для расчета применяется так называемый коэффициент торможения цены, который всегда меньше 1. Значение коэффициента

определяется эмпирическим путем и обычно оно тяготеет к 0,6-0,7. В специализированной литературе или на специализированных сайтах в сети Интернет можно найти значения коэффициентов для различного вида промышленного оборудования и технологических установок.

Формула данного способа показывает математическую зависимость изменения одного параметра (цены) при изменении другого (например, мощности):

$$C_2 / C_1 = (S_2 / S_1)^R,$$

где C_2 и C_1 – стоимости объекта 1 и объекта 2;

S_2 и S_1 – соответствующие показатели мощности, а показатель степени R – коэффициент торможения цены относительно мощности.

По этой формуле легко вычислить искомое значение стоимости интересующего объекта.

Данный способ позволяет довольно быстро и просто рассчитать приблизительную цену интересующего объекта, если известна стоимость и параметры однотипного объекта-аналога. Способ применяется в основном для экспресс-оценки стоимости на начальных этапах технико-экономических исследований и для определения ориентировочных бюджетов капитальных вложений. Недостатком этого метода является сравнительно низкая точность. Рекомендуется использовать его лишь в том случае, если соотношение S_2 и S_1 не превышает 1,5-2. Кроме того, при таком расчете предполагается, что остальные условия сделки одинаковы, следовательно, после применения формулы полученную цену следует скорректировать на соответствующие поправки, которые описаны выше.

Данный способ расчета цены может быть использован, например, при оценке потребностей в бюджетных средствах на среднесрочный период для закупки техники и промышленных установок при наличии аналогов с отличающимися основными параметрами. Этот способ также позволит ориентировочно проверить обоснованность запрашиваемых объемов финансирования.

9.5. У каждого из указанных способов расчета цены есть недостатки и погрешности, поэтому в целях более точного определения начальной (максимальной) цены рекомендуется проверять результаты, полученные одним способом, расчетом другим способом. Если результаты расчетов разными методами различаются в пределах 3-5%, то можно утверждать, что оценка верна.

II. ПОПРАВКИ К ЦЕНАМ И МЕХАНИЗМ ИХ РАСЧЕТА

10. Поправка на условия поставки товара (транспортировку, упаковку и маркировку, страхование в пути, таможенную очистку и оформление, погрузку и разгрузку).

Для расчета начальной (максимальной) цены товара необходимо определить базис поставки (т. е. место назначения, где покупатель будет принимать товар) и условия поставки до него. Для определения условий поставки часто используются международные термины Инкотермс (текущая редакция - Инкотермс 2000).

Пример. Допустим, нужно закупить товар в Москве с поставкой до Волгограда с включением в обязанности поставщика оплаты транспортировки и страховки товара в пути. Таким образом, условия поставки согласно Инкотермс будут CIP Волгограда. В этом случае цены транспортировки и страховки товара в пути будут включены в цену контракта. Продавец самостоятельно выбирает вид транспорта. Допустим, имеется контрактная цена на поставку полностью идентичного товара с аналогичными условиями контракта, но с поставкой в Москву из Брянска, где находится производство (17 000 руб. за 1 шт.). Для того чтобы получить цену товара для Волгограда, нужно посчитать стоимость транспортировки от производителя до Москвы (400 руб.) и вычесть ее из цены товара. Затем нужно оценить транспортировку из Брянска до Волгограда (850руб.) и прибавить ее к цене товара вместе с производством:

$$17\ 000 - 400 + 850 = 17\ 450 \text{ руб.}$$

Для определения стоимости транспортировки нужно обратиться к транспортным или логистическим компаниям. При этом на цену транспортировки будут влиять способ перевозки

(автомобильный, железнодорожный или авиа), объем груза всего и в одной партии, а также его удельный вес (чем плотность груза меньше, тем дороже доля стоимости транспортировки в цене единицы товара). От ценности груза будет зависеть размер страховой премии за страхование товара в пути (чем выше цена единицы груза, тем больше процент, по которому считают страховую премию).

В большинстве случаев транспортная составляющая находится в пределах от 2 до 10% от цены товара.

Если предполагается, что в конкурсе будут принимать участие поставщики, предлагающие поставку оборудования из-за границы (в случае если такие товары в России не производятся), то при расчете начальной (максимальной) цены контракта, возможно, придется учитывать размер импортной таможенной пошлины и затрат на таможенное оформление. Эти надбавки нужно учитывать в том случае, если для расчета используются конкурентные цены иностранных поставщиков или справочные цены, полученные из иностранных источников.

11. Поправка на условия платежа (форму, сроки и график платежа, размер аванса, условия его погашения).

Данная поправка вводится, если условия платежа по предполагаемому государственному или муниципальному контракту отличаются от условий платежа, заложенных в конкурентной цене.

Размер и сроки зачета авансового платежа влияют на цену контракта как проценты по кредиту на разницу между суммой контракта и авансом. Аванс в размере 100% наиболее выгоден продавцу. Чем меньше размер аванса, тем больше цена контракта по сравнению с ценой контракта с полной предоплатой.

Пример. Допустим, есть конкурентная цена единицы идентичного товара в размере 10 000 руб. с поставкой в течение года при условии оплаты с авансом в размере 50% от общей суммы. А в государственном контракте при таком же сроке поставки предусмотрен аванс в размере 30%. Средняя ставка на рынке коммерческих кредитов -15%. Для вычисления поправки необходимо определить сумму процентов на разницу в сумме авансов:

$10\ 000 \times (50 - 30) : 100 \times 15 : 100 = 300$ руб.

Тогда начальная (максимальная) цена государственного контракта составит:

$10\ 000 + 300 = 10\ 300$ руб.

Также на цену товара влияет способ оплаты. Прямой платеж со счета на счет не требует дополнительных затрат в отличие от аккредитивной формы оплаты, которая будет дороже на величину комиссии банка за открытие аккредитива.

12. Поправка на обеспечение исполнения контракта (договора, сделки).

В соответствии с законодательством о размещении заказов для государственных и муниципальных нужд обеспечение исполнения контракта может быть представлено победителем торгов в форме безотзывной банковской гарантии, страхования ответственности по контракту или передачи заказчику в залог денежных средств, в том числе в форме вклада (депозита).

Обычно участник торгов выбирает способ обеспечения исполнения контракта до подачи заявки и включает соответствующие затраты на получение и представление обеспечения исполнения контракта в цену заявки.

Стоимость получения банковской гарантии и страхового полиса различны. В зависимости от банка, вида банковской гарантии (условная или безусловная) и срока гарантии расходы на получение гарантии могут составлять до 4% от гарантийной суммы. Помимо этого, банки обычно просят до выдачи гарантии разместить в их активах денежные средства на сумму гарантии.

Страхование ответственности поставщика (подрядчика, исполнителя) стоит несколько дешевле: от 0,2 до 4% от страховой суммы.

При перечислении денежных средств на счет заказчика поставщик (подрядчик, исполнитель) не несет расходов, но это влечет за собой упущенную выгоду от размещения денежных средств в

высокодоходные активы. Для минимизации упущенной выгоды заказчик может принять денежные средства обеспечения исполнения контракта для размещения на депозите. В случае если ставка по депозиту будет эквивалентна рыночной, затраты поставщика (подрядчика, исполнителя) на предоставление обеспечения исполнения контракта будут минимальны, и на цену контракта это повлияет незначительно.

В остальных случаях для приведения конкурентной цены к чистой рекомендуется внести поправку на способ обеспечения исполнения контракта.

13. Поправка на объем поставки.

Поставка большего количества товара (оптовая) обычно дешевле в расчете на единицу товара (работы, услуги), чем штучная поставка (розничная). Поэтому, если заказчик желает приобрести большую партию товара, но располагает конкурентными ценами на поставку малых объемов аналогичного товара или имеет информацию из прайс-листов, то при расчете начальной (максимальной) цены необходимо ввести поправку на объем заказа. Скидки на опт отличаются по размеру в зависимости от вида товара (работы, услуги). Поставщикам скоропортящихся или быстро морально устаревающих товаров выгодно скорее продать свой товар, поэтому скидки на объем будут у них значительно выше. Для правильного определения поправки на объем необходимо узнать размер оптовых скидок на данную продукцию.

14. Поправка на сопутствующие услуги (обучение, шеф-монтаж и т. д.).

Часто в цену контракта на поставку товаров (оборудования) включаются дополнительные услуги, такие как обучение, монтаж, шеф-монтаж, пуско-наладка, дополнительный срок или объем гарантии и т. п. Если цены на эти услуги указываются в разбивке цены контракта отдельной позицией, то их легко вычленивать из цены товара. Но если цена на сопутствующие услуги не выделена в цене контракта, то нужно сначала оценить рыночную стоимость таких услуг, а затем вычесть их из цены контракта, после чего определить единичную цену товара.

15. Поправка на налоги и пошлины.

Расчет начальной (максимальной) цены контракта должен производиться с учетом всех прямых налогов, которые должны уплачиваться поставщиком в полном объеме, так же как с учетом налога на добавленную стоимость по действующим ставкам, установленным для соответствующего вида товаров, работ и услуг, за исключением освобожденных от уплаты НДС. Информация о ставках НДС, использованных при расчете начальной (максимальной) цены контракта, или их отсутствии указывается в извещении о размещении заказа.

16. Поправка на сроки поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг (на инфляцию).

При сравнении контрактных цен на идентичный товар необходимо учитывать также срок поставки, поскольку цена на товар будет актуальной на момент поставки. Если даты поставки различаются, то следует ввести поправку, согласно которой будет учтено изменение цен во времени, иными словами, следует учесть инфляцию в течение периода, составляющего разницу между плановой датой поставки и датой поставки по контракту, откуда берется конкурентная цена. Для учета инфляции за прошедший период рекомендуется использовать индексы роста цен по соответствующей отрасли или группе товаров, видам работ (услуг), публикуемые в официальных государственных изданиях (сборниках Росстата). Для расчета прогнозируемой инфляции рекомендуется использовать индекс-дефлятор на очередной год и на среднесрочный (3 года) период, публикуемый Минэкономразвития России.

Пример. До мая 2008 г. заказчику требуется рассчитать начальную (максимальную) цену контракта на поставку аналогичного товара со сроками поставки в декабре 2008 г. Заказчик знает конкурентную цену контракта, заключенного в марте 2007 г., с поставкой в сентябре 2007 г. по цене 5000 руб. за единицу товара с аналогичными условиями поставки.

Для расчета необходимо определить разницу в сроках поставки и проиндексировать

в соответствии с плановой датой поставки на уровень инфляции. Период с сентября 2007 г. до декабря 2008 г. составляет 15 месяцев. В мае 2008 г. заказчик сможет найти официальный индекс роста цен, публикуемый Росстатом, только до марта 2008 г. а за период с апреля до декабря 2008 г. нужно использовать индекс, рассчитываемый на основе индекса-дефлятора, публикуемого Минэкономразвития России, путем деления последнего на 12 и умножения на число расчетных месяцев - 9. Допустим, индекс-дефлятор составил 1,08, а индекс роста цен за период с сентября 2007 г. по март 2008 г. по данным Росстата после пересчета составит 1,05. Тогда расчетная начальная цена контракта составит: $5000 \times 1,05 \times (1 + (1,08 - 1) : 12 \times 9) = 5817$ руб.

17. Поправка на уторгование.

Она применяется в случае использования для расчета прейскурантных или каталожных цен либо если цена получена из ценового предложения, поступившего не на торги или запрос котировок. В таких ценах заложен определенный процент на возможность предоставления скидки потенциальному покупателю. Размер такого резерва в цене может составлять от 2 до 15% в зависимости от вида продукции.

18. Использование региональных коэффициентов (индексов).

При расчете начальной цены могут также использоваться региональные коэффициенты перерасчета или индексы цен, которые показывают уровень цен в искомом регионе. Коэффициенты перерасчета могут применяться в качестве альтернативы расчету поправки на транспортную составляющую.

19. Поправки на способ размещения заказа.

При расчете начальной (максимальной) цены контракта необходимо также учитывать, каким способом предполагается размещать заказ, для которого рассчитывается цена. Так, при размещении заказа путем аукциона рассчитанную начальную (максимальную) цену рекомендуется увеличивать на величину, равную минимальному шагу аукциона, - 0,5%.

III. МЕТОДЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗОВ НА ПОСТАВКУ ТОВАРОВ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ОСНОВЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ИДЕНТИЧНЫХ ТОВАРОВ

20. Такое определение производится на основе анализа цен на товары разных производителей, поставщиков, отвечающие обязательным требованиям заказчика к функциональным и качественным характеристикам, потребительским свойствам товара.

21. Для определения начальной (максимальной) цены контракта рекомендуется использовать цены не менее трех моделей (видов) товара разных производителей, входящих в ценовую группу, отвечающую финансовым возможностям заказчика. По возможности рекомендуется выбирать товары, выпускаемые ведущими фирмами-производителями. При наличии существенных различий в ценах на поставку сходных моделей (видов) товара разных производителей, в том числе иностранных (более 25% цены товара), решение о выборе моделей для расчета начальной (максимальной) цены контракта рекомендуется принимать исходя из:

- степени соответствия качественных характеристик (свойств) товара потребностям заказчика;
- финансовых возможностей заказчика.

Для расчета рекомендуется использовать цены не менее трех производителей (поставщиков), специализирующихся на изготовлении (поставке) товаров, требующихся заказчику, сопоставимых с условиями предполагаемого контракта (условиями и сроками поставки, условиями платежа, сроками гарантии, страховыми суммами и т. п.).

При размещении заказа на поставку товаров, закупаемых на местном функционирующем рынке, нужно использовать цены, предлагаемые поставщиками на территории соответствующего региона. По возможности рекомендуется использовать цены поставщиков, занимающих ведущее положение на рынке или специализирующихся на поставке закупаемых видов товаров.

Определение начальных (максимальных) цен контрактов на поставку сложных технических средств иностранного производства, поставляемых преимущественно по заказам, рекомендуется проводить на основе действующих цен официальных поставщиков, уполномоченных осуществлять реализацию товара на территории Российской Федерации.

В тех случаях, когда прием заказов на изготовление или поставку товаров производится непосредственными производителями товаров, без участия поставщиков, могут использоваться установленные ими цены.

Сведения о моделях (видах) товаров, их производителях и поставщиках, а также об установленном ими уровне цен можно получить в сети Интернет, в каталогах и других справочных изданиях, а также в реестре контрактов, протоколах ранее проведенных торгов, запросов котировок, заявках участников прошедших торгов.

22. Сбор информации о действующих ценах осуществляется путем:

- получения прейскурантов (прайс-листов) с указанием срока действия указанных цен по факсимильной связи, электронной почте или путем посещения поставщиков, а при отсутствии возможности получения прейскурантов (прайс-листов) - путем записи цен, указанных на ценниках торговых организаций, с последующим подтверждением правильности цен подписью продавца;
- телефонного опроса поставщиков с фиксацией в опросном листе официального наименования поставщика, Ф. И. О. и должности лица, сообщившего цену товара, срока действия цены и по возможности предполагаемого срока ее изменения, даты и времени проведения опроса, Ф. И. О. и должности лица, проводившего опрос;
- использования цен, приводимых на сайтах в сети Интернет поставщиков, по возможности с последующим их подтверждением путем телефонных опросов;
- использования справочных цен, приводимых в специализированных справочных изданиях или в сети Интернет.

При размещении заказа на поставку товаров иностранного производства, закупаемых за рубежом, информация о действующих ценах (или подтверждение цен, указанных в сети Интернет) может быть получена путем направления письменных запросов поставщикам, занимающим лидирующее положение на зарубежном рынке закупаемых товаров.

Запрос цен рекомендуется производить исходя из условий (базиса) поставки СІР (ближайший для заказчика таможенный терминал) или других условий, обозначенных в соответствии с требованиями Инкотермс 2000, с учетом транспортировки и страхования груза на период его транспортировки до пункта назначения, с указанием в запросе на отсутствие каких-либо обязательств по покупке товара со стороны заказчика.

Сбор данных о ценах производится в соответствии с комплектацией товара, предусмотренной техническими спецификациями. При размещении заказа на поставку товаров, оснащаемых приборами и другими техническими средствами, не входящими в стандартную комплектацию, предлагаемую поставщиками (например, специализированные передвижные лаборатории и т. п.), может производиться сбор данных о ценах на отдельные составные элементы, входящие в требуемую комплектацию.

23. Сведения, полученные в результате сбора информации, приводятся к единому базису путем внесения поправок, указанных в разделе II Методических рекомендаций, после чего заносятся в таблицу расчета начальной (максимальной) цены контракта (таблица 1 в Приложении 2 - для расчета начальной (максимальной) цены контракта на поставку стандартных товаров без дополнительной

комплектации и сопутствующих услуг, работ; таблица 2 в Приложении 2 - для расчета начальной (максимальной) цены контракта на поставку технических средств и других товаров с дополнительной комплектацией, предоставлением сопутствующих услуг, работ).

Категории	Цены/ поставщики			Средняя цена	Цены/ поставщики			Средняя цена	Цены/ поставщики			Средняя цена	Начальная цена
Наименование товара, техни- ческие харак- теристики													
Количество единиц товара													
Модель, производитель													
Цена за единицу товара													
Итого, цена товара													

Таблицы формируются в соответствии со следующими рекомендациями.

Число колонок устанавливается в соответствии с количеством моделей товара, выбранных для расчета начальной (максимальной) цены контракта (3 или более колонок для моделей каждого наименования товара). При использовании одной модели товара для расчета начальной (максимальной) цены контракта в таблице формируется одна колонка.

Каждая колонка разделяется на столбцы по числу поставщиков, отобранных для получения информации о ценах (как минимум 3), и включает дополнительный столбец для расчета среднего уровня цен каждой модели товара. В заголовках столбцов указываются наименования поставщиков или порядковые номера с указанием их наименований в сноске к таблице. При размещении заказа на поставку двух и более наименований (позиций) товаров в одном лоте заголовки, содержащие наименования или порядковые номера поставщиков, могут при необходимости включаться перед каждой новой графой с информацией о следующей позиции товара.

При размещении заказа на поставку стандартных товаров рекомендуется использовать таблицу 1 в Приложении 2 для фиксации следующих сведений:

- информация о закупаемых товарах:
наименования товаров, основные технические характеристики, в соответствии с которыми были выбраны модели товара для расчета начальной (максимальной) цены контракта (строка «Наименование товара, технические характеристики»);
количество закупаемого товара каждого наименования (позиции) (строка «Количество единиц товара»);
наименования моделей товара, выбранных для расчета начальной (максимальной) цены контракта, а также их фирм-производителей (строка «Модель, производитель»);
- информация о ценах на товары:
единичные цены (цены за единицу измерения) товара каждого наименования (строка «Цена за единицу товара»);
итоговые цены на весь объем закупаемого товара каждого наименования (каждой позиции) (строка «Итого»);
- стоимость доставки, если предусмотрена техническими требованиями (строка «Стоимость доставки», ячейки, соответствующие столбцам поставщиков, не включивших стоимость доставки в цену товара);
- другая информация:

- дополнительные сведения, если они необходимы для расчета начальной (максимальной) цены контракта;
- даты сбора информации о ценах;
- источники информации о ценах;
- Ф. И. О. и должность лица, получившего указанные сведения.

24. При размещении заказа на поставку технических средств, согласно которой предусмотрена, например, специальная комплектация, поставка запасных частей, техническое обслуживание и другие услуги или работы, в таблицу расчета начальной (максимальной) цены могут включаться следующие сведения (таблица 2 в Приложении 2):

- цены за единицу товара каждого наименования (в базовой или иной, единой для всех моделей комплектации), если предусмотрено;
- стоимость элементов комплектации, в том числе дополнительных;
- стоимость комплектов запасных частей, расходных материалов и т. п. (если предполагается их поставка в рамках контракта);
- стоимость технического обслуживания (если предполагается его предоставление в рамках контракта);
- стоимость дополнительных сроков или объемов гарантии качества товара (если предусмотрено контрактом);
- стоимость предоставления сопутствующих и других услуг, выполнения работ (если предусмотрено контрактом).

При размещении заказа с поставкой товаров из-за границы на условиях, предусматривающих выплату поставщиком таможенных пошлин, налогов и сборов, установленных законодательством Российской Федерации, в таблицу может добавляться соответствующая дополнительная строка.

25. Определение начальной (максимальной) цены контракта производится на основе средней стоимости включенных в таблицу моделей (видов) товаров. Расчет средней стоимости моделей (видов) товаров и начальной (максимальной) цены контракта должен осуществляться при помощи таблиц следующими способами.

Если доставка товара получателю не предусмотрена или включена во все единичные цены товара, указанные в строке «Цена за единицу товара», расчет начальной (максимальной) цены рекомендуется производить на основе средних арифметических значений единичных цен, рассчитанных для каждой модели товара, которые указываются в ячейках «Средняя цена» данной графы.

При использовании таблицы 2 в Приложении 2 средние арифметические значения рассчитываются для каждой модели товара, включая все комплектующие и составляющие. Ячейки «Средняя» для отдельных элементов комплектации не заполняются.

В столбцах «Средняя цена» графы «Итого» отражаются итоговые усредненные цены по позиции каждой модели товара, рассчитанные путем умножения средних единичных цен на количество закупаемых единиц (единиц измерения) товара (пример 1 в Приложении 2).

Пример 1

Категории	Цены/ поставщики				Средняя цена	Цены/ поставщики				Средняя цена	Цены/ Поставщики				Средняя цена
	10	112	110	112		9,5	111	99,5	110		10	110	99,5	88,5	
Кол-во ед. товара	5														
Цена за ед. товара (в тыс. руб.)	10	112	110	112	11	9,5	111	99,5	110	10	110	99,5	88,5	111	9,75
Итого (в тыс. руб.)	X	X	X	X	55	X	X	X	X	50	X	X	X	X	48,75

В случае когда стоимость доставки включена не во все цены на товары, предлагаемые поставщиками и используемые для оценки, заполнение таблиц рекомендуется производить на основе средних арифметических значений стоимости всего объема поставки каждой модели товара, включающей стоимость доставки. В этом случае средние арифметические значения единичных цен модели товара не рассчитываются.

Расчет стоимости всего объема закупаемого товара производится на основании единичных цен каждого опрошенного поставщика. Результаты расчетов указываются в строке «Итого». Строка «Итого, товары» используется для суммирования итоговых цен всех наименований (позиций) закупаемого товара, входящих в один лот или партию, и используется при закупке двух и более наименований товара в рамках одного лота (контракта). При закупке одного наименования товара в строку переносятся данные строки «Итого».

В строку «Стоимость доставки» в ячейки, относящиеся к поставщикам, не включившим стоимость доставки в цену товаров, заносятся данные о стоимости доставки лота или партии товара. Остальные ячейки не заполняются. В строке «Итого, с доставкой» суммируются данные о ценах на закупаемые товары с данными о стоимости доставки. Цены на товары, изначально содержащие стоимость доставки, переносятся из строки «Итого, товары» в строку «Итого, с доставкой» без изменения.

В ячейках «Средняя цена» строки «Итого, с доставкой» указываются средние арифметические значения итоговых цен на поставку лота или партии каждой модели товара, включая доставку (пример 2 в Приложении 2).

Пример 2

Категории	Цены/ поставщики (тыс. руб.)				Средняя цена	Цены/ поставщики (тыс. руб.)				Средняя цена	Цены/ поставщики (тыс. руб.)				Средняя цена	Начальная цена
	110	112	111	113		99,5	111	99	110		110	99	88,5	110		
Количество единиц товара	4														X	
Цена за единицу товара	110	112	111	113	X	99,5	111	99	110	X	110	99	88,5	110	X	X
Итого	440	448	444	552	X	338	444	336	440	X	440	336	334	440	X	X
Итого, товары	440	448	444	552	X	338	444	336	440	X	440	336	334	440	X	X
Стоимость доставки	110							66	88			77	110	88		X
Итого, с доставкой	550	448	444	552			444	442	448		440	443	444	448	43,75	48

Для расчета начальной (максимальной) цены контракта за основу принимается наибольшая из рассчитанных средних цен. Полученное значение цены округляется до тысяч рублей. Использование наибольшей из средних цен товара расширяет спектр моделей и круг поставщиков - потенциальных участников торгов, запроса котировок, что обеспечивает создание условий конкуренции и состязательности при размещении заказа.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ОСНОВЕ СТОИМОСТИ АНАЛОГОВ С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ КОРРЕКТИРОВКОЙ

26. Начальная (максимальная) цена контракта на размещение заказа на поставку товаров, изготавливаемых по заказам, может определяться на основе цен на товары-аналоги с последующей корректировкой на комплектацию в соответствии с требованиями, указанными в технических спецификациях. Для получения более точных результатов рекомендуется по возможности использовать сведения о нескольких товарах-аналогах, полученных от разных производителей или поставщиков.

Для фиксации собранной информации и расчета начальной (максимальной) цены контракта может использоваться таблица 3 в Приложении 2.

При формировании таблицы число колонок устанавливается в соответствии с числом выбранных моделей товаров-аналогов. Количество столбцов в каждой колонке определяется исходя из количества поставщиков и (или) источников информации о ценах на соответствующую модель товара-аналога.

В графе «Стоимость товара-аналога» указываются цены на модели товаров-аналогов, предлагаемые разными поставщиками и (или) полученные из разных источников. В ячейке «Средняя цена» каждой колонки указывается среднее арифметическое значение стоимости соответствующей модели товара-аналога.

В графе «Элементы, исключаемые из комплектации товара-аналога» указываются цены на элементы комплектации товаров-аналогов, не требующиеся заказчику и подлежащие исключению из стоимости товара-аналога (если таковые имеются). В ячейках, соответствующих графе «Дополнительные элементы, включаемые в комплектацию товара», указываются элементы комплектации, не содержащиеся в товаре-аналоге, но предусмотренные техническими спецификациями и подлежащие включению в состав закупаемого товара (если таковые имеются). При невозможности получения сведений о ценах на каждый элемент из всех используемых источников информации могут использоваться данные, получаемые из одного источника (от одного поставщика).

В графах «Средняя цена» указываются средние значения стоимости элемента, а при использовании ценовых данных из одного источника - сведения о его стоимости.

В графе «Стоимость товара-аналога в требуемой комплектации» указывается стоимость товара-аналога в комплектации, соответствующей техническим спецификациям. Все ячейки данной графы заполняются только при заполнении всех ячеек граф «Элементы, исключаемые из комплектации товара-аналога» и «Дополнительные элементы, включаемые в комплектацию товара». В этом случае в графах «Средняя цена» указываются средние значения, рассчитанные на основе данных о ценах, полученных от каждого поставщика (источника).

В остальных случаях заполнению подлежат только графы «Средняя цена», в которые записываются результаты расчета стоимости товаров-аналогов в требуемой комплектации на основе усредненных значений цен товаров-аналогов и элементов, исключаемых и дополнительно включаемых в его комплектацию.

В ячейке «Начальная цена» графы «Стоимость товара-аналога в требуемой комплектации» указывается единичная цена, используемая для расчета начальной (максимальной) цены контракта. При разнице усредненных цен на товары-аналоги, не превышающей 10% стоимости товара, для расчета начальной (максимальной) цены контракта выбирается наибольшая из рассчитанных средних цен. При разнице более 10% рассчитывается среднее арифметическое усредненных цен.

В ячейке «Начальная цена» графы «Итого, стоимость товара» указывается начальная (максимальная) стоимость всего объема закупаемого товара или партии, рассчитанная на основе данных, содержащихся в ячейке «Начальная цена» графы «Стоимость товара-аналога в требуемой комплектации» и количестве товара, указанном в графе «Количество единиц товара».

При необходимости в таблицу могут добавляться дополнительные строки, отражающие стоимость запасных частей, сопутствующих услуг, работ, дополнительных сроков и объемов гарантии качества товара и т. п., а также стоимость доставки, если таковая предусмотрена.

В ячейке «Начальная цена» графы «Итого, с доставкой» указывается итоговая начальная (максимальная) цена лота (контракта).

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА
НА ПОСТАВКУ ТОВАРОВ, ИЗГОТОВЛИВАЕМЫХ ПО ЗАКАЗАМ,
ПАРАМЕТРИЧЕСКИМ СПОСОБОМ НА ОСНОВЕ УДЕЛЬНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ**

27. Определение начальной (максимальной) цены контракта на поставку товаров, изготавливаемых по заказам, при недоступности информации о действующих и справочных ценах на товары с требующимися техническими характеристиками, но при наличии сведений о ценах на однотипные виды товаров может производиться на основе параметрических методов.

Определение начальной (максимальной) цены контракта на простые товары или неметаллоемкое оборудование, уровень цен на которые зависит от одного основного параметра, существенного для потребителя (например, вес, мощность, производительность, скорость и т. п.), может производиться путем расчета «удельной цены на основной параметр». Данный метод может использоваться в тех случаях, когда изменение основного параметра изделия не влечет за собой принципиальных конструктивных изменений иных параметров товара с соответствующим увеличением либо снижением его стоимости.

Для расчета начальной (максимальной) цены контракта с применением показателя «удельной цены основного параметра» рекомендуется использовать таблицу 4 в Приложении 2. Она заполняется на основе данных об однотипных моделях товара, различающихся по величине одного основного параметра, выбранного заказчиком. В перечень моделей включаются товары, имеющие значения основного параметра, отличающиеся от требуемой заказчику величины.

В графе «Значение основного параметра товара» указываются величины основного параметра товара, характерного для моделей, включенных в перечень, а также нового товара, требующегося заказчику. В графе «Цена единицы товара» указываются цены товаров моделей, включенных в перечень.

Для определения цены нового изделия производится расчет удельной цены параметра товара путем деления цены каждой выбранной модели товара (графа «Цена единицы товара») на величину ее основного параметра (графа «Значение основного параметра товара») по формуле:

$$C_{уд} = \frac{C}{П},$$

где $C_{уд}$ - удельная цена параметра;

C - цена существующего товара; $П$ - величина основного параметра существующего товара.

Полученный результат заносится в графу «Удельная цена основного параметра товара». В ячейке «Среднее значение» данной графы указывается среднее арифметическое значение удельной цены основного параметра товара.

Ячейка «Цена единицы товара» графы «Новый товар» заполняется путем умножения среднего значения показателя «Удельная цена параметра товара» на величину, указанную в ячейке «Значение основного параметра» столбца «Новый товар». Ячейка «Начальная цена контракта в столбце «Новый товар» заполняется путем умножения величины, указанной в ячейке «Цена единицы товара» столбца «Новый товар» на значение, указанное в ячейке «Количество» в том же столбце.

Пример. Необходимо определить начальную (максимальную) цену контракта на закупку 10 электродвигателей мощностью 75 кВт. Известны единичные цены реализуемых на рынке электродвигателей иной мощности: 50 кВт - 10 000 руб., 60 кВт - 13 200 руб., 90 кВт - 22 500 руб.

Начальная (максимальная) цена рассчитывается следующим образом:

$$75 \times \frac{10\,000}{50} + \frac{13\,200}{60} + \frac{22\,500}{90} \times 10 = 75 \times \frac{200 + 220 + 250}{3} \times 10 = 75 \times 223,3 \times 10 = 167\,475.$$

Таким образом, начальная (максимальная) цена контракта на закупку 10 электродвигателей мощностью 75 кВт составляет 167475 руб.

28. Для определения начальной цены контракта на поставку товаров, изготавливаемых на заказ, на основе данных о ценах однотипных товаров, различающихся между собой величинами двух и более параметров, может использоваться балльный метод.

При использовании данного метода специалисты-эксперты производят отбор нескольких наиболее существенных параметров (характеристик), присущих необходимому товару и товарам-аналогам, с учетом степени их влияния на функциональные (потребительские) характеристики, свойства товара. Рекомендуется ограничить число выбираемых параметров тремя-четырьмя. Из перечня товаров-аналогов выбирается базовая модель, обладающая параметрами (характеристиками), в наибольшей мере отвечающими требованиям заказчика. Расчет цены нового изделия производится при помощи баллов, присуждаемых параметрам товаров, в следующей последовательности:

- каждому отобранному параметру товара экспертным путем присуждается определенное количество баллов с учетом их значения для выполнения товаром определенных функций, а также роли (веса) в формировании цены товара. Сумма баллов, начисляемых каждому параметру, не должна превышать 20 баллов;
- присвоенное каждому параметру количество баллов суммируется по всем параметрам базовой модели товара. При этом общая сумма баллов, начисленных по всем избранным параметрам, не должна превышать величины, равной 20, умноженной на число параметров;
- стоимость одного балла оценки параметров базового товара рассчитывается путем деления цены базового товара на сумму баллов его параметров;
- количество баллов, присуждаемых параметрам нового изделия, по сравнению с базовой моделью товара определяется экспертным путем;
- цена нового изделия рассчитывается путем умножения присужденной ему суммы баллов на стоимость одного балла базовой модели товара.

Пример. Необходимо определить начальную (максимальную) цену контракта на электронный микроскоп с новыми, улучшенными параметрами. Стоимость базового микроскопа составляет 1 млн. руб. Эксперты совместно с заказчиками определяют шкалу балльной оценки основных параметров базового и нового (закупаемого) микроскопа.

Параметры	Базовая модель	Новая модель
№ 1 (увеличение)	20	40
№ 2 (вес)	15	20
№ 3 (дизайн)	10	10
Итого баллов	45	70

В этом случае начальная (максимальная) цена контракта на новый микроскоп составит:

$$\frac{1 \text{ млн руб.}}{45} \times 70 = 1,555 \text{ млн руб.}$$

29. Определение начальной цены контракта при размещении заказа на изготовление технически сложных дорогостоящих крупных партий товаров с новыми характеристиками, отличными от имеющихся на функционирующем рынке, может производиться параметрическим методом (шкалирования) с применением коэффициента торможения цены.

Основой определения начальной цены контракта с использованием этого метода являются данные о нескольких товарах-аналогах, в наибольшей степени соответствующих техническим требованиям на заказываемую модель товара. Цены товаров-аналогов корректируются с учетом стоимости дополнительных параметров, требующихся заказчику (например, габаритов, мощности, производительности, новых функций др.).

IV. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗОВ НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ

30. Оно производится исходя из требований заказчика к видам предоставляемых услуг, их объему и качеству, установленных в технических заданиях на основе рыночной стоимости услуг или ресурсным методом путем калькуляции затрат.

Полученные результаты рекомендуется при необходимости скорректировать с учетом положений пункта 10 Методических рекомендаций.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ОСНОВЕ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ УСЛУГ

31. Такое определение осуществляется с использованием действующих цен (тарифов) на оказание закупаемых видов услуг.

Для определения начальной цены контракта рекомендуется использовать единичные цены (тарифы), установленные тремя или более фирмами, специализирующимися на оказании видов услуг, требующихся заказчику. При выборе фирм следует принимать во внимание возможность предоставления ими услуг нужного качества в объеме, предусмотренном техническим заданием. Кроме того, это должны быть фирмы, зарекомендовавшие себя с положительной стороны на рынке услуг, по возможности – лидеры муниципального, регионального или общероссийского рынков закупаемых видов услуг, а при необходимости – и международного рынка.

32. Сбор данных о действующих ценах (тарифах) на требующиеся виды услуг производится путем изучения информации в сети Интернет, получения прейскурантов, проведения телефонных опросов в соответствии с порядком, предусмотренным в Методических рекомендациях.

В качестве источника информации о поставщиках и предлагаемых ими ценах (тарифах) на оказание аналогичных видов услуг могут использоваться реестры контрактов, протоколы проведения торгов, запросов котировок, заявки участников завершенных конкурсов, аукционов, запросов котировок. Полученные данные могут использоваться для расчета начальной (максимальной) цены контракта при условии корректировок и поправок для приведения к единому базису в соответствии с Методическими рекомендациями.

33. В зависимости от вида услуг расчет начальной (максимальной) цены контракта может производиться на основе:

- стоимости единицы времени: норма-час, норма-день и др. (например, техническое, сервисное обслуживание, аудиторские услуги);
- стоимости единицы вида услуг (например, услуги прачечных, химчисток);
- размера комиссионных или процента (например, банковские, посреднические услуги, др.);
- других единиц измерения, принятых для установления тарифов.

Для фиксирования результатов, полученных путем сбора данных о ценах (тарифах) на оказание услуг, и последующего расчета начальной (максимальной) цены контракта рекомендуется использовать таблицу 5 в Приложении 2.

Для каждого вида услуг, включенного в состав лота (контракта), в таблицу заносятся следующие данные:

- наименование закупаемого вида услуг (графа «Наименование услуги»);
- основные качественные характеристики закупаемого вида услуги и (или) требования, предъявляемые к предоставляющим их фирмам (графа «Основные характеристики»). При определении тарифов на услуги, выраженных в форме комиссионных, в графе указывается сумма объекта услуг (стоимость контракта, объекта, финансовой операции и др., на которую начисляется процент, комиссионные);
- единица измерения стоимости услуг (графа «Единица тарифа»);
- наименования опрошенных фирм, предоставляющих услуги требуемого качества, или их

порядковые номера с указанием наименований в сносках к таблице (заголовки столбцов графы «Единичные цены (тарифы)»);

- единичные цены (тарифы), установленные опрошенными фирмами (столбцы графы «Единичные цены (тарифы)»);
- объем предоставляемых услуг в форме числа единиц закупаемого вида услуг, например, нормо-часов, видов услуг и т. п. (графа «Количество»).

34. Определение начальной (максимальной) цены вида услуг может производиться на основании:

- усредненных цен, рассчитанных как среднее арифметическое единичных цен (тарифов), если разница в единичных ценах опрошенных фирм составляет 10% и более;
- наибольшей единичной цены, установленной по результатам опроса фирм, если различие между максимальной и минимальной единичными ценами опрошенных фирм не превышает 10%.

При определении начальной (максимальной) цены вида услуг на основе усредненных цен в таблицу заносятся следующие данные, полученные расчетным путем:

- среднее арифметическое единичных цен услуг (столбец «Средняя», а также столбец «Начальная» графы «Единичные цены (тарифы)», в который копируются данные столбца «Средняя»);
- начальная (максимальная) цена вида услуг, полученная как произведение средних единичных цен (столбец «Средняя» или «Начальная» графы «Единичные цены (тарифы)») и объема закупаемых услуг (колонка «Количество») - указывается в колонке «Итого, начальная цена вида услуг».

При расчете начальной (максимальной) цены закупаемого вида услуг на основе наибольшей полученной единичной цены таблица заполняется следующим образом:

- столбец «Средняя» не заполняется;
- наибольшая единичная цена из цен, указанных в колонке «Единичные цены (тарифы)», заносится в столбец «Начальная» данной графы;
- начальная (максимальная) цена вида услуг рассчитывается как произведение цены, указанной в столбце «Начальная» графы «Единичные цены (тарифы)», и объема закупаемых услуг (графа «Количество») и указывается в колонке «Итого, начальная цена вида услуг».

Начальная (максимальная) цена контракта рассчитывается путем сложения начальных (максимальных) цен, входящих в него видов (позиций) услуг.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА ПУТЕМ КАЛЬКУЛЯЦИИ ЗАТРАТ

35. Оно может осуществляться при размещении заказа на оказание услуг, предоставление которых связано с высокими дополнительными расходами (например, на закупку товаров). К их числу могут относиться услуги по ремонту, техническому обслуживанию, услуги общественного питания, санаторно-курортные услуги, услуги ателье и т. п.

Определение начальной (максимальной) цены контракта рекомендуется производить на основе следующих данных, полученных от трех и более поставщиков, услуги которых отвечают техническим требованиям заказчика:

- цены (тарифы) на закупаемые виды услуг;
- стоимость товаров (например, материалов, запасных частей, деталей, комплектующих), величина других расходов (например, стоимость проживания в номере, аренда зала), входящих в состав закупаемых видов услуг.

Сбор данных производится в соответствии с рекомендациями, изложенными выше. Калькуляция затрат на оказание услуг производится на основе полученных усредненных данных.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КонтРАКТА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КонтРАКТОВ-АНАЛОГОВ

36. При размещении заказа на оказание услуг сходного объема и качества, ежегодно закупаемых заказчиком, расчет начальной (максимальной) цены контракта может производиться путем корректировки цен, указанных в ранее заключенных контрактах-аналогах, с использованием тех же способов размещения заказа.

Корректировку цен контрактов рекомендуется производить с учетом:

- увеличения или сокращения объема трудозатрат или иных принятых единиц измерения цен (тарифов);
- количества и качества закупаемых сопутствующих товаров, других расходов, если их приобретение необходимо для оказания услуг;
- инфляции, с использованием индексов-дефляторов.

V. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КонтРАКТА ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗОВ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ

37. Оно производится исходя из требований заказчика к их видам, объему и качеству, установленных в технических заданиях, спецификациях, проектной документации на основе:

- сметной стоимости;
- удельных показателей;
- стоимости объектов-аналогов.

Результаты расчетов начальной (максимальной) цены контракта, полученные на основе указанных методов, рекомендуется при необходимости скорректировать с учетом поправок, указанных в настоящих Методических рекомендациях.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КонтРАКТА НА ОСНОВЕ СМЕТНОЙ СТОИМОСТИ

38. Оно производится в соответствии с действующими отраслевыми методиками.

Источником информации для расчета сметной стоимости работ могут служить действующие цены, полученные путем анализа рынка, справочные цены отраслевых и региональных справочников, каталогов и изданий, отражающие уровень реальных цен, данные отраслевых и региональных нормативных справочников, сведения, содержащиеся в реестрах контрактов, заявках участников завершенных торгов, в протоколах и т. п.

Данные, полученные из указанных источников, могут использоваться для определения начальной (максимальной) цены контракта после корректировки и внесения поправок в соответствии с настоящими Методическими рекомендациями.

ОСОБЕННОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КонтРАКТА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ТОРГОВ ПО ВЫБОРУ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПОДРЯДЧИКА НА СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЮ И КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ

39. В перечне строек, объектов строительства для государственных и муниципальных нужд указывается объем финансирования в уровне реальных цен периода осуществления строительства, поэтому начальную (максимальную) цену контракта рекомендуется устанавливать в этом же уровне цен вплоть до окончания нормативного срока строительства.

Формирование начальной (максимальной) цены контракта на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт зданий и сооружений для государственных и муниципальных нужд (далее - строительство) рекомендуется осуществлять в три этапа:

- I этап - определение сметной стоимости строительства в уровне цен на дату публикации извещения о торгах и распределение сметной стоимости строительства по кругу работ генерального подрядчика по месяцам (кварталам) планируемого периода строительства;
- II этап - определение прогнозируемых значений индексов цен на строительные, монтажные, пусконаладочные и другие виды работ по месяцам (кварталам) планируемого периода строительства;
- III этап - определение прогнозируемой стоимости строительства по месяцам (кварталам, годам) планируемого периода строительства, их суммирование; утверждение заказчиком начальной (максимальной) цены контракта уровне прогнозируемых цен периода осуществления строительства, в том числе по объемам работ, запланированным на текущий бюджетный год.

40. Определение сметной стоимости строительства в уровне цен на дату публикации извещения о торгах и распределение сметной стоимости строительства по кругу работ генерального подрядчика по месяцам (кварталам) планируемого периода строительства рекомендуется осуществлять в следующем порядке.

Для определения сметной стоимости строительства предприятий, зданий и сооружений (или их очередей) составляется следующая документация:

- в составе проекта:
 - сводка затрат (при необходимости);
 - сводный сметный расчет стоимости строительства;
 - объектные сметные расчеты;
 - локальные сметные расчеты;
 - сметные расчеты на отдельные виды затрат (калькуляции стоимости транспортных затрат, материальных ресурсов, эксплуатации строительных машин и механизмов и др.);
- в составе рабочей документации:
 - объектные сметы;
 - локальные сметы.

Выбор конкретного метода определения сметной стоимости строительства может зависеть от ряда факторов, в частности от наличия и качества разработанной проектно-сметной документации на строительство; от уникальности предполагаемого объекта строительства и других факторов.

Основанием для определения стоимости строительства могут служить:

- обоснования инвестиций;
- проект, рабочая документация, включая чертежи, ведомости объемов строительных и монтажных работ, спецификации и ведомости на оборудование, основные решения по организации и очередности строительства, принятые в проекте организации строительства, пояснительные записки к проектным материалам;
- федеральные и территориальные единичные расценки, другие сметные нормативы, текущие индексы цен и региональные коэффициенты уровня стоимости строительства, рыночные цены на оборудование, мебель и инвентарь;
- сметы по объектам-аналогам и справочники укрупненных показателей стоимости строительства;
- информация о ценах контрактов на строительство и техническая часть конкурсной документации, публикуемая на официальных сайтах о государственных и муниципальных закупках.

Стоимость работ в локальных сметах (расчетах) в составе сметной документации может приводиться в двух уровнях цен: в базисном уровне, определяемом на основе сметно-нормативной базы 2001 г., а также в текущем уровне, определяемом на основе цен, сложившихся ко времени составления смет.

В сводный сметный расчет отдельными строками включаются итоги по всем объектным сметным расчетам (сметам) без сумм на покрытие лимитированных затрат, а также итоги по сметным расчетам на отдельные виды затрат.

В сводных сметных расчетах стоимости производственного и жилищно-гражданского строительства средства распределяются по следующим главам:

- 1) «Подготовка территории строительства»;
- 2) «Основные объекты строительства»;
- 3) «Объекты подсобного и обслуживающего назначения»;
- 4) «Объекты энергетического хозяйства»;
- 5) «Объекты транспортного хозяйства и связи»;
- 6) «Наружные сети и сооружения водоснабжения, канализации, теплоснабжения и газоснабжения»;
- 7) «Благоустройство и озеленение территории»;
- 8) «Временные здания и сооружения»;
- 9) «Прочие работы и затраты»;
- 10) «Содержание дирекции (технического надзора) строящегося предприятия»;
- 11) «Проектные и изыскательские работы, авторский надзор».

Для объектов капитального ремонта жилых домов, объектов коммунального и социально-культурного назначения в составе сводного сметного расчета стоимости средства рекомендуется распределять по следующим главам:

- 1) «Подготовка площадок (территории) капитального ремонта»;
- 2) «Основные объекты»;
- 3) «Объекты подсобного и обслуживающего назначения»;
- 4) «Наружные сети и сооружения (водоснабжения, канализации, теплоснабжения, газоснабжения и т. п.)»;
- 4) «Благоустройство и озеленение территории»;
- 5) «Временные здания и сооружения»;
- 6) «Прочие работы и затраты»;
- 7) «Технический надзор»;
- 8) «Проектные и изыскательские работы, авторский надзор».

Сметная стоимость строительства в уровне цен на дату публикации извещения о торгах определяется в следующем порядке:

-на основании сводных сметных расчетов стоимости строительства предприятий, зданий, сооружений или их очередей в составе проектно-сметной документации, утвержденной в установленном порядке, определяется сметная стоимость подрядных работ;

- сметная стоимость пересчитывается в текущий уровень цен на дату объявления конкурса по соответствующим индексам цен на строительные и монтажные работы, утвержденным в установленном порядке, по основным калькуляционным статьям прямых затрат (оплата труда, затраты на эксплуатацию машин и механизмов, стоимость материалов), по видам и комплексам работ или по объектам-представителям.

Сметная стоимость подрядных работ (Спт) в уровне цен на дату публикации извещения о торгах рассчитывается по формуле:

$$\text{Спт} = A \times \text{Ссм}, \quad (1)$$

где А - корректирующий коэффициент;

Ссм - сметная стоимость подрядных работ в уровне цен на дату разработки сметной документации.

Корректирующий коэффициент А рассчитывается следующим образом:

$$A = \alpha\tau \frac{\text{Итр}}{\text{Итк}} + \alpha\varepsilon \frac{\text{Иэр}}{\text{Иэк}} + \sum_{i=1}^n \alpha M_i \frac{\text{Имр}_i}{\text{Вмк}_i} + (\alpha\text{н} + \alpha\text{п} + \alpha\varepsilon) \frac{\text{Итр}}{\text{Итк}}, \quad (2)$$

где

$\alpha\tau$, $\alpha\varepsilon$, αM_i , $\alpha\text{н}$, $\alpha\text{п}$, $\alpha\varepsilon$ - доли статей затрат в сметной стоимости оплаты соответственно труда рабочих, эксплуатации строительных машин, стоимости франко-строительная площадка по характерным группам материалов, накладных расходов, прибыли и прочих затрат;

Итк, Иэк, Имк. - индексы цен соответственно по оплате труда рабочих, стоимости эксплуатации строительных машин, стоимости приобретения и доставки для i -й. группы материалов, установленные на дату, в уровне которой определена стоимость Ссм;

n - количество рассматриваемых групп материалов (по подрядам на выполнение небольших объемов общестроительных работ допускается использование усредненного индекса цен по калькуляционной статье «материалы»);

Итр, Иэр, Имр. - индексы цен на дату публикации извещения о подрядных торгах.

Объемы подрядных строительных работ в уровне цен на дату публикации извещения о подрядных торгах следует распределить по месяцам (кварталам) планируемого периода осуществления строительства. В случае отсутствия достоверной информации о таком распределении допускается принимать равномерное распределение стоимостных объемов работ по месяцам (кварталам) планируемого периода строительства. Результаты распределения рекомендуется представить по форме, приведенной в таблице 6 Приложения 3.

41. Определение прогнозируемых значений индексов цен на строительные, монтажные, пусконаладочные и другие виды работ по месяцам (кварталам, годам) планируемого периода строительства рекомендуется производить следующим путем.

Индексы цен по строительно-монтажным работам разрабатываются по объектам, видам работ, основным калькуляционным статьям прямых затрат.

Индексы цен определяются как частное от деления стоимости работ в уровне текущих цен на стоимость в базисном уровне цен, рассчитанную на основании территориальной сметно-нормативной базы 2001 г.

Прогнозируемые значения индексов цен на строительно-монтажные работы рассчитываются на основании индекса-дефлятора, публикуемого в составе прогноза социально-экономического развития страны, субъекта Российской Федерации.

Если на планируемый год установлен показатель роста цен в размере процентов (Π) в год, то коэффициент роста цен за год ($K\Gamma$) составит:

$$K\Gamma = \frac{100 + \Pi}{100} \quad (3)$$

Средние коэффициенты роста цен за месяц ($K\text{м}$) и за квартал ($K\text{к}$) соответственно составят:

$$K\text{м} = \sqrt[12]{K\Gamma}; \quad K\text{к} = \sqrt[3]{K\Gamma} \quad (4)$$

Такой же расчет производится и в отношении года, следующего за первым бюджетным.

Месяцам периода строительства присваиваются номера, начиная от месяца публикации извещения о торгах.

Пример. Начало строительства - четвертый по счету месяц после месяца публикации извещения о торгах ($\text{мс} = 4$), окончание строительства - восемнадцатый месяц ($\text{мос} = 18$), в середине срока строительства - t_i -й месяц, считая от месяца публикации извещения о торгах (t_i).

Индекс цен в текущем t_i -м месяце (I_i) по сравнению с ценами на дату публикации извещения о торгах рассчитывается по формуле:

$$I_i = (КМ)^{t_i-1} \quad (5)$$

В случае неравномерной инфляции по месяцам рассматриваемого периода значение индекса цен в i -ом месяце составит:

$$I = КМ_2 \times КМ_2 \times \dots \times КМ_i \quad (6)$$

42. Начальная (максимальная) цена контракта определяется на основе расчета сметной стоимости строительства (капитального ремонта), выполненного в уровне цен на дату публикации извещения о подрядных торгах и прогнозируемых показателей изменения цен на строительномонтажные работы.

При относительно больших объемах работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту с продолжительностью их выполнения более 6 месяцев часть начальной (максимальной) цены на объемы работ, запланированные на t_i -й месяц, рассчитывается по формуле:

$$Ц_{Н_i} = Спт_i \times I_i, \quad (7)$$

Где $Ц_{Н_i}$ - часть начальной (максимальной) цены контракта;

$Спт_i$ - сметная стоимость подрядных работ в уровне цен на дату публикации извещения о подрядных торгах, запланированных на t_i -й месяц.

При относительно больших объемах работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту общая сумма начальной (максимальной) цены ($Ц_{Н}$) на весь объем подрядных работ по объекту строительства (капитального ремонта) составит:

$$Ц_{Н} = \sum_{i=t_{нс}}^{t_{ос}} Ц_{Н_i} \quad (8)$$

Результаты расчетов по выше приведенным формулам сводятся в таблицу 7 Приложения 3.

Условно числовые примеры определения начальной (максимальной) цены контракта на строительство объекта с большими объемами работ приведены в Приложении 4 (примеры 1 и 2):

пример 1 - определение заказчиком сметной стоимости строительства объекта по кругу работ и затрат подрядчика в уровне цен, сложившихся на дату публикации извещения о торгах по выбору генерального подрядчика;

пример 2 - определение заказчиком начальной (максимальной) цены контракта на строительство объекта в уровне прогнозируемых цен планируемого периода строительства.

При относительно небольших объемах работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту с продолжительностью их выполнения менее 6 месяцев начальная (максимальная) цена контракта ($Ц_{Н}$) может рассчитываться по формуле:

$$Ц_{Н} = Спт \times (Инс + Иос) \times 0,5, \quad (9)$$

где Инс, Иос - прогнозируемые индексы цен по состоянию соответственно на начало и окончание строительства по сравнению с уровнем цен на дату публикации извещения о торгах, рассчитываемые по формуле 5.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ (МАКСИМАЛЬНОЙ) ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ОСНОВЕ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ-АНАЛОГОВ

43. Определение предварительной величины начальной (максимальной) цены контракта на основе стоимости строительства ранее построенных или спроектированных объектов-аналогов может осуществляться при размещении заказа на строительные (подрядные) работы по вновь начинаемым объектам строительства (реконструкции, ремонта) при отсутствии утвержденной проектно-сметной документации (ПСД). Для получения уточненных данных рекомендуется использовать сметный метод.

Для определения начальной (максимальной) цены контракта могут использоваться данные о стоимости построенных или спроектированных аналогичных зданий и сооружений, в том числе содержащиеся в реестре государственных и муниципальных контрактов (текущих и завершенных), в конкурсных и аукционных заявках и протоколах по ранее проведенным торгам, рыночная стоимость которых известна. При этом указанные данные рассматриваются в увязке с техническими параметрами зданий и сооружений, приводимыми в разделе «Технические требования» конкурсной документации, публикуемой на официальных сайтах о государственных и муниципальных закупках.

44. Определение начальной (максимальной) цены контракта предполагает проведение следующих работ:

- изучение рынка и сбор информации по объектам-аналогам;
- сравнение оцениваемого объекта с каждым аналогом и выявление отличий по: дате начала и окончания строительства; функциональным, потребительским, техническим и иным качественным характеристикам; месторасположению; наличию дополнительных элементов и пр.;
- расчет базовой стоимости объекта на основе корректировки цен объектов-аналогов путем: оценки стоимости дополнительных элементов (например, вспомогательных сооружений и др.) путем сравнения цен у двух и более групп объектов, имеющих и не имеющих эти элементы; применения повышающих и понижающих коэффициентов, используемых для корректировки влияния функциональных, потребительских, технических и иных качественных характеристик; применения удельных показателей (например, затрат на 1 м² общей площади здания (сооружения)) для расчета стоимости, в случае если сравниваемые объекты, будучи сходными функционально, различаются по размеру, мощности и пр.; применения корреляционных моделей, при помощи которых устанавливается зависимость цены объекта от наиболее существенных факторов, влияющих на его стоимость; корректировки стоимости объекта-аналога на коэффициент инфляции и регионально-экономический коэффициент уровня стоимости строительства.

Корректировку стоимости проектов-аналогов рекомендуется осуществлять с применением укрупненных стоимостных показателей выполнения работ, а также корректирующих коэффициентов и поправок на изменение объемно-планировочных и конструктивных характеристик, региональных особенностей, уровня технической оснащенности объекта, влияющих на его эксплуатационные параметры и затраты, и т. д.

МЕТОДЫ ПОИСКА И ИСТОЧНИКИ ЦЕНОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

1. МЕТОДЫ ПОИСКА И ИСТОЧНИКИ ЦЕНОВОЙ ИНФОРМАЦИИ О ТОВАРАХ

1.1. Ценовая информация о товарах, необходимая для определения начальной (максимальной) цены контрактов может быть получена:

- в сети Интернет;
- в специализированных печатных изданиях;
- из данных федеральных государственных статистических наблюдений.

1.2. В сети Интернет информация о ценах на товары может быть получена с помощью:

- информационно-поисковых систем;
- российских межотраслевых электронных торговых площадок;
- российских отраслевых электронных торговых площадок;
- российских региональных электронных торговых площадок;
- специализированных баз данных в сети Интернет;
- федеральных и региональных реестров государственных и муниципальных контрактов.

1.3 Информационно-поисковые системы (Яндекс, Рамблер, Апорт и пр.) позволяют получить сведения о ценах продаж на автомобили, аудио- и видеотехнику, компьютерную технику, средства связи, лекарства, медицинское оборудование, канцелярские товары, оргтехнику, офисную мебель, профессиональное оборудование (измерительные приборы, холодильное, швейное оборудование и пр.).

1.4. Поиск сведений о ценах с помощью информационно-поисковых систем осуществляется в следующей последовательности:

- в сети Интернет открываются специализированные страницы информационно-поисковых систем по следующим электронным адресам:

Яндекс – <http://market.yandex.ru>;

Рамблер – <http://poupki.rambler.ru>;

Апорт – <http://catalog.aport.ru>;

- в справочном окне на странице каждой из выбранных информационно-поисковых систем набирается наименование требуемого товара. На экране компьютера отобразится информация о ценах на данную модель товара, о его комплектации, условиях доставки у различных поставщиков.

На основе полученных данных для удобства анализа может составляться таблица сравнительных цен на требуемую модель товара у различных поставщиков. Установление ценовых показателей с применением нескольких информационно-поисковых систем дает более полное представление о рыночных ценах на искомые товары у большего числа поставщиков.

В случае если цены на товары в информационно-поисковых системах представлены на различные даты, их следует привести к единой, наиболее поздней дате, уточнив цены у поставщиков по телефонам, либо по номерам факсов и (или) электронной почты, приводимым в Интернете.

В случае если цены на товары приведены в иностранной валюте, производится их пересчет в рубли по курсу, установленному поставщиками, не всегда соответствующему официальному курсу валют Центрального банка РФ.

Пример. На основе изложенного определим цены на автомобиль ВАЗ (модели 11183 и 11193). Результаты поисков в информационно-поисковых системах в сети Интернет сведем в следующую таблицу:

Поставщики	Модели					
	ВАЗ 11183			ВАЗ 11193		
	Яндекс	Рамблер	Апорт	Яндекс	Рамблер	Апорт
№ 1	251500 руб.			256000 руб.		
№2			250000 руб.			258050 руб.
№3			262740 руб.			266850 руб.
№4		8800 долл. США			9627 долл. США	
№5		11696 долл. США			11060 долл. США	

1.5. В сети Интернет представлен ряд российских межотраслевых электронных торговых площадок, содержащих ценовую информацию о товарах.

1.6. Метод поиска цен накупаемые товары на межотраслевых электронных торговых площадках аналогичен приведенному в пункте 1.4 данного Приложения. Однако в качестве основы применяется не конкретная модель, а категория товаров, перечень которых приведен на электронной странице (например, обувь, средства наземного транспорта, машины, механизмы и оборудование и пр.). При отметке требуемой категории товара на экране компьютера отображается перечень товаров различных наименований, цены за единицу товара, цены минимальных партий поставок, а также наименования поставщиков.

Обязательным условием получения информации на сайтах межотраслевых электронных торговых площадок является бесплатная регистрация по формам, приведенным на сайтах.

1.7. В сети Интернет представлен ряд российских отраслевых электронных торговых площадок, содержащих ценовую информацию о товарах. К наиболее содержательным и развитым из них относятся:

- по лесной отрасли - www.rwt.ru;
- по строительной и дорожной технике - www.stroydormash.ru/market;
- по электронике - www.interself.ru;
- по агробизнесу - www.rusagribiz.com;
- по автобизнесу - www.autobiznes.ru, www.rbauto.ru, www.autoprice.ru;
- по полиграфической - www.pechatnic.com;
- по легкой промышленности - www.lcgprommarket.ru.

1.8. Схема поиска цен накупаемые товары на отраслевых электронных торговых площадках сходна с приведенной в пункте 1.4. Ключом для поиска также является не конкретная модель, а категория товаров, перечень которых приведен на электронной странице (например, транспорт, машины, механизмы и оборудование и пр.). При отметке требуемой категории товара на экране компьютера отображается перечень товаров различных наименований, цена за единицу товара, а также наименования поставщиков.

Обязательным условием получения необходимой информации на сайтах отраслевых электронных торговых площадок является бесплатная регистрация по приведенным на сайтах формам.

1.9. В сети Интернет представлен ряд российских региональных электронных торговых площадок, содержащих ценовую информацию о товарах. Данные региональных торговых площадок представляют особый интерес, поскольку позволяют определить цены поставщиков, географически наиболее приближенных к покупателям, а потому выгодных с точки зрения условий доставки. К наиболее содержательным и развитым из них относятся: sibindustry.ru - по Сибири; www.nordmarket.ru - по Северо-западу.

Поиск в сети Интернет адресов иных региональных электронных торговых площадок возможен путем ввода в поисковой строке любой из российских информационно-поисковых систем фраз типа «региональные торговые площадки» либо «электронные торговые площадки».

Ввод в строке поиска на сайте соответствующей региональной электронной торговой площадки наименования вида требуемого товара позволяет получить информацию о наличии в продаже товаров различных марок, их цене, а также контактные адреса поставщиков.

1.10. В сети Интернет содержится информация специализированных баз данных в сети Интернет (например, база данных предприятий России – www.ros-info.ru). На основании этой базы данных можно, используя приведенный в ней перечень отраслей и видов продукции, выбрать требуемую категорию товаров, отметить ее в перечне.

Это дает возможность:

- определить перечень и электронные адреса предприятий-производителей необходимых товаров;
- набрав электронные адреса предприятий-производителей необходимых товаров, получить копии прайс-листов выпускаемой ими продукции;
- составить сравнительную таблицу цен на необходимый товар у различных поставщиков, данные которой в дальнейшем использовать для определения начальной (максимальной) цены контракта;
- при необходимости запросить прайс-листы по факсу или телефону.

1.11. Учитывая современный уровень электронной коммерции, для получения в сети Интернет наиболее полных и точных данных о ценах на товары рекомендуется производить поиск, обобщение и анализ информации о ценах на конкретный товар (марку, модель), размещенной не на каком-то одном, а на нескольких перечисленных выше сайтах в сети Интернет.

1.12. Помимо российских электронных торговых площадок, сеть Интернет позволяет получать информацию о производителях и поставщиках товаров в различных странах мира. Это особенно важно при закупках технически сложных видов импортных товаров - для уточнения их спецификаций, мировых цен и пр. В данном случае целесообразно получение информации, размещенной на международных электронных торговых площадках, например, по следующим адресам: www.TradeMap.org, www.tbc-world.com, www.EUmanufacturer.com.

Работа на международных торговых площадках требует знания английского языка.

Методика поиска ценовой информации на международных торговых площадках аналогична описанной в пункте 1.4.

1.13. В качестве источника информации о ценах на товары рекомендуется использовать реестры государственных контрактов в сети Интернет, размещенные по адресу www.zakupki.gov.ru. Вход в раздел «Реестр государственных контрактов» официального сайта РФ для размещения информации о размещении заказов позволяет установить за требуемый период времени (день, неделю и т. п.) в разрезе способов закупок:

- цены заключенных контрактов на товары, в отношении которых необходимо определить начальную (максимальную) цену;
- единичные цены на товары (с налогами) - либо прямо используя данные, приводимые на сайте, либо путем деления суммы контракта на количество или партию закупаемых товаров.

Используя сайт www.zakupki.gov.ru, можно получить доступ к официальным сайтам субъектов РФ для размещения информации о размещении заказов, на которых в разделе «Реестр государственных контрактов» можно получить аналогичную информацию по регионам.

1.14. Данные об индексах цен на отдельные группы продовольственных и непродовольственных товаров могут быть получены на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики РФ (адрес - www.gks.ru) в разделах «Цены и тарифы», «Специальный стандарт распространения данных МВФ».

1.15. Информация о справочных ценах на сложные технические средства, оборудование, специализированную мебель, иные товары может быть получена также из печатных изданий, в том числе из:

- статистических ежегодников Федеральной службы государственной статистики;
- профессиональных ценовых справочников/журналов;
- информационно-аналитических докладов, обзоров, отчетов.

1.16. Федеральная служба государственной статистики публикует статистические ежегодники, содержащие показатели уровней и динамики цен на группы товаров на потребительском рынке, в розничной торговле и общественном питании в целом по России, в том числе по субъектам Российской Федерации (см. разделы «Торговля в России» и «Цены в России»).

Статистические ежегодники можно приобретать в ИИЦ «Статистика России» за наличный или безналичный расчет (используя сайт www.infostat.ru) как в печатном, так и в электронном виде.

1.17. Профессиональные ценовые справочники (журналы) «Цена дайджест», «Цена мониторинг» представляют собой периодические издания, содержащие информацию о средних месячных ценах производителей на важнейшие виды промышленной продукции в России, а также текущие прейскурантные цены промышленных предприятий Российской Федерации. Они распространяются на платной основе в бумажном и электронном видах.

Информацию можно найти на сайте в сети Интернет по адресу <http://www.pinfo.ru>.

1.18. Профессиональные ценовые справочники (журналы) «Цены российского и мирового рынков», «Цены российского товарного рынка» представляют собой периодические издания, содержащие информацию о средних месячных экспортных и импортных ценах на важнейшие товары во внешней торговле России, а также цены мировых товарных рынков. Они распространяются на платной основе в бумажном и электронном видах.

Информацию можно найти на сайтах в сети Интернет по адресам <http://www.appraiser.ru> и <http://www.rus-price.ru>.

1.19. Из специализированных информационно-аналитических докладов, обзоров, отчетов, содержащих результаты исследований российского и мировых рынков товаров, может быть получена следующая информация по ценам:

- аналитические материалы, характеризующие различные, в том числе ценовые, параметры товаров на российском рынке;
- материалы маркетинговых исследований мировых и российских рынков товаров;
- информация о ценах мировых рынков товаров.

Специализированные информационно-аналитические доклады, обзоры, отчеты распространяются преимущественно на платной основе. Условия подписки на эти документы размещены в сети Интернет по адресам <http://www.marketing.rbc.ru> и <http://www.vniki.ru>.

1.20. Для определения начальной (максимальной) цены контракта на товары полезными могут оказаться сведения, содержащиеся в формах государственного статистического наблюдения за ценами производителей:

- промышленных товаров (продукции лесоводства, лесозаготовки, рыболовства, обрабатывающей промышленности) - форма № 1 - цены производителей;
- сельскохозяйственной продукции (продукция растениеводства, животноводства) - форма № 1 - СХ-цены.

В указанных формах государственного статистического наблюдения, ежемесячно представляемых юридическими лицами, осуществляющими соответствующий вид деятельности, в территориальный орган Росстата в субъектах Российской Федерации, содержатся данные о ценах за единицу продукции в отчетном месяце. Сведения этих форм, обобщенные по соответствующей территории, могут быть получены в территориальном органе Росстата.

2. МЕТОДЫ ПОИСКА И ИСТОЧНИКИ ЦЕНОВОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБ УСЛУГАХ

2.1. Общероссийскими классификаторами видов экономической деятельности (ОКВЭД) и услуг населению (ОКУН) определены перечни групп услуг, которыми целесообразно руководствоваться при определении начальной (максимальной) цены контракта на услуги, включающие, в частности:

- страхование;
- научные исследования и разработки;
- деятельность в области права;
- деятельность в области бухгалтерского учета;
- аудиторскую деятельность;
- исследование конъюнктуры рынка;
- бытовые услуги;
- транспортные услуги;
- услуги связи;
- жилищно-коммунальные услуги;
- услуги учреждений культуры;
- туристские и экскурсионные услуги;
- услуги в сфере физической культуры и спорта;
- медицинские услуги, санаторно-оздоровительные услуги, ветеринарные услуги;
- услуги банков;
- услуги в системе образования;
- услуги торговли и общественного питания, услуги рынков;
- прочие услуги.

2.2. Поиск ценовой информации об услугах необходимо начинать с уточнения наименования и содержания намеченной к закупке услуги или комплекса закупаемых услуг, максимально приближенных к определениям конкретных видов услуг, содержащимся в ОКВЭД и ОКУН.

Использование при поиске в качестве ключевых слов обобщенных понятий - названий групп услуг допустимо, но приведет к увеличению трудоемкости работ, по сравнению с поиском конкретного вида услуги с учетом ее функционального назначения.

При поиске цен (тарифов на страховые услуги, например) следует предварительно определить, какой вид страхования имеется в виду (страхование жизни, накоплений, ренты, имущества, ответственности и пр.). Данное обстоятельство следует иметь в виду и по другим группам услуг, особенно имеющим согласно общероссийским классификаторам значительное число видов и подвидов, например, услуги адвокатуры, транспортные услуги, медицинские услуги и т. д. Уточнение наименований видов услуг возможно при помощи вышеупомянутых общероссийских классификаторов ОКВЭД и ОКУН.

При поиске цен (тарифов) на услуги рекомендуется ограничиться информацией о поставщиках, дислоцированных в том же регионе, в котором предполагается оказание услуг. Данное положение применимо лишь при наличии местного рынка соответствующих услуг. В противном случае поиск следует распространить на близлежащие регионы.

2.5. Определение конкретного вида/подвида услуг и региона дислокации поставщиков позволяет приступить к поиску цен (тарифов) на их оказание, сложившихся на рынке. Источниками информации в этом случае могут быть:

- сведения, размещенные в сети Интернет;
- реклама, размещаемая в местных СМИ (газеты, радио, телевидение и пр.);
- иные источники информации (сведения реестров государственных контрактов и пр.).

2.6. Поиск ценовой информации об услугах в сети Интернет с помощью информационно-поисковых систем осуществляется путем ввода в строку запроса наименования требуемой услуги.

Ответом на запрос является по явление на экране компьютера перечня сайтов организаций, специализирующихся на оказании данного вида услуги в конкретном регионе.

Последовательное открытие сайтов, входящих в перечень, позволяет получить информацию о стоимости единичной услуги требуемого вида, оказываемой данной организацией, и (или) контактную информацию (номер телефона, факса, адрес электронной почты), на основе которой может быть сделан запрос о стоимости единичной услуги.

2.7. На основе полученных данных составляется таблица сравнительных цен (тарифов) на требуемый вид услуги у различных поставщиков в данном регионе, позволяющая рассчитать начальную (максимальную) цену контракта.

2.8. Таблицу сравнительных цен (тарифов) на требуемый вид услуги у различных поставщиков в данном регионе, составленную по материалам в сети Интернет, целесообразно дополнить данными, полученными из иных источников (объявления, реклама и пр.).

3. МЕТОДЫ ПОИСКА И ИСТОЧНИКИ ЦЕНОВОЙ ИНФОРМАЦИИ О РАБОТАХ

3.1. В качестве источника информации о ценах на работы, являющейся основой определения начальной (максимальной) цены контракта, рекомендуется использовать сведения, содержащиеся в реестрах государственных контрактов в сети Интернет, размещенных по адресу: : www.zakupki.ru, в соответствии с методикой, изложенной в пункте 1.13 Приложения 1 Методических рекомендаций.

3.2. Индексы цен по строительству в целом по Российской Федерации могут быть получены из оперативных (ежемесячных) информационно-аналитических материалов Федеральной службы государственной статистики в сети Интернет по адресу www.gks.ru. в разделах «Цены и тарифы», «Специальный стандарт распространения данных МВФ».

3.3 Сведения об индексах цен в строительстве в субъектах Российской Федерации могут быть получены на платной основе из Межрегионального ежеквартального информационно-аналитического бюллетеня «Индексы цен в строительстве» - («КоИНВЕСТ»). Заказ бюллетеня возможен в сети Интернет по адресу www.coinvest.ru.

ТАБЛИЦА РАСЧЕТА НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ СТАНДАРТНЫХ ТОВАРОВ БЕЗ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ И СОПУТСТВУЮЩИХ УСЛУГ, РАБОТ

Лот № _____ Способ размещения заказа

Категории	Цены/поставщики			Средняя цена **	Цены/поставщики			Средняя цена **	Цены/поставщики			Средняя цена **	Начальная цена **
	•	•	•		•	■	•		•	•	•		
Наименование товара, технические характеристики													X
Количество единиц товара													X
Модель, производитель													X
Цена за единицу товара**													
Итого													
Наименование товара, технические характеристики													X
Количество единиц товара													X
Модель, производитель													X
Цена за единицу товара**													
Итого													

Наименование товара, технические характеристики										
Количество единиц товара										
Модель, производитель										
Цена за единицу товара**										
Итого										
Итого, товары										
Стоимость Доставки***										
Итого с доставкой										
Даты сбора данных										
Срок действия цен										

Ф.И.О. и должность лица, получившего указанные сведения _____

Подпись _____ Дата составления таблицы _____

* Указывается наименование поставщика или его порядковый номер с указанием наименования в описке. Число столбцов может быть уменьшено или увеличено в соответствии с числом опрошенных поставщиков. При необходимости строка с указанием наименований поставщиков может добавляться перед строкой «Наименование товара, технические характеристики» каждой модели товара.

** Средняя цена рассчитывается как среднее арифметическое цен, предложенных поставщиками по каждой модели товара.

*** Указывается наибольшая из полученных средних цен, указанных в колонках «Средняя цена».

**** Если доставки товара не требуется или в цену товара включена стоимость доставки, строка «Стоимость доставки» не заполняется.

Значок «...» обозначает, что данная ячейка заполняется.

ТАБЛИЦА РАСЧЕТА НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ДРУГИХ ТОВАРОВ С ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИЕЙ, ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ СОПУТСТВУЮЩИХ И ДРУГИХ УСЛУГ, РАБОТ

Лот № _____

Способ размещения заказа

Категории	Цены/поставщики		Средняя цена**	Цены/поставщики		Средняя цена**	Начальная цена**
	•	•		•	•		
Наименование товара, технические характеристики							
Количество единиц товара							
Модель, производитель							
Итого, цена за единицу товара							
в том числе ****							
Итого							
Наименование товара, технические характеристики							
Количество единиц товара							
Модель, производитель							
Цена за единицу товара			X			X	X
Итого, в том числе****			X			X	X
Итого							

**ТАБЛИЦА РАСЧЕТА НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ
И ПОСТАВКУ ТОВАРОВ НА ОСНОВЕ СТОИМОСТИ ТОВАРОВ-АНАЛОГОВ**

Категории	Цены /поставщики (источники информации)		Средняя цена**	Цены/поставщики (источники информации)		Средняя цена**	Цены /поставщики (источники информации)		Средняя цена**	Начальная цена***
Наименование товара, технические характеристики										X
Количество единиц товара										X
Модель, производитель										X
Стоимость товара-аналога										X
Элементы, исключаемые из комплектации товара-аналога										X
Стоимость товара-аналога без исключенных элементов										X
Дополнительные элементы, включаемые в комплектацию товара										X
...										X
Стоимость товара-аналога в требуемой комплектации										

Итого, стоимость товара	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Стоимость доставки****																				
Итого, с доставкой																				
Даты сбора информации																				
Срок действия цен																				

Ф.И.О. и должность лица, получившего указанные сведения _____

Подпись _____ Дата составления таблицы _____

Указывается порядковый номер поставщика или источника информации, соответствующий его наименованию, указанному в сноске. Число столбцов может быть уменьшено или увеличено в соответствии с числом опрошенных поставщиков.

** Средняя цена рассчитывается как среднее арифметическое цен, предложенных поставщиками по каждой модели товара.

*** Указывается наибольшая из полученных средних цен, указанных в колонках «Средняя цена».

**** Если доставки товара не требуется или в цену товара включена стоимость доставки, строка «Стоимость доставки» не заполняется.

Значок «...» обозначает, что данная ячейка заполняется.

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ ТОВАРОВ,
ИЗГОТAVЛИВАЕМЫХ ПО ЗАКАЗАМ, С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПАРАМЕТРИЧЕСКОГО МЕТОДА
ПУТЕМ РАСЧЕТА «УДЕЛЬНОЙ ЦЕНЫ ОСНОВНОГО ПАРАМЕТРА»**

Лот № _____

Способ размещения заказа _____

Категории	Модели товаров			Среднее значение	Новый товар
	№1	№2	№3		
Значение основного параметра товара				X	
Цена единицы товара				X	
Удельная цена основного параметра товара					X
Количество	X	X	X	X	
Начальная цена контракта	X	X	X	X	

Ф.И.О. и должность лица, получившего указанные сведения _____

Подпись _____ Дата составления таблицы _____

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПОДРЯДНЫХ РАБОТ, ВЫРАЖЕННЫХ В УРОВНЕ ЦЕН ПО СОСТОЯНИЮ
НА ДАТУ ПУБЛИКАЦИИ ИЗВЕЩЕНИЯ О ТОРГАХ**

Дата публикации извещения о торгах _____ 200 г.

№ п/п	Наименование работ (разделов сметных расчетов или укрупненных конструктивов)	Сметная стоимость подрядных работ (итогов по локальным сметным расчетам), тыс. руб.	Сметная стоимость подрядных работ с учетом прочих и лимитированных затрат, тыс. руб.	Распределение объемов работ по месяцам периода осуществления строительства					
				Текущий бюджетный год					Следующий год
				Месяц публикации извещения о торгах	Месяц начала строительства тыс	t	Месяц завершения строительства юс		
I		X	X	X	X	X	X	X	
II		X	X	X	X	X	X	X	
	Итого, стоимость подряд- ных работ в уровне цен по состоянию на дату публи- кации извещения о торгах	—	Слт = X	Слт = X	Слт = X	Слт = X	XX	Слтос = X	
	в том числе по работам, запланированным на:								
	- первый год строительства	X	X	X	X	X	—	—	
	- второй год строительства	X	X	—	—	—	X	X	
	и т. д.								

Значок «-» обозначает, что данная ячейка не заполняется.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО В УРОВНЕ ПРОГНОЗИРУЕМЫХ ЦЕН ПЛАНИРУЕМОГО ПЕРИОДА СТРОИТЕЛЬСТВА

Наименование показателя	Единица измерения	Всего	В том числе по месяцам периода проведения торгов и осуществления строительства					
			Первый год строительства			Второй год строительства		
			Месяц публикации извещения о торгах	Месяц начала строительства t _{нс}	t _и	Месяц завершения строительства t _{ос}		
Сметная стоимость подрядных работ в уровне цен на дату публикации извещения о подрядных торгах (см. формулы 1 и 2 и таблицу 1 Приложения 2)	тыс. руб.	Спт = X	—	X	X	X	X	X
Прогнозируемый рост цен								
- в текущем бюджетном году	% за год	X	—	—	—	—	—	—
- в последующем бюджетном году	% за год	X	—	—	—	—	—	—
Коэффициент роста цен:								
- за текущий год K _{г1} (см. формулу 3)		X	—	—	—	—	—	—
- за последующий год K _{Г2}		X	—	—	—	—	—	—
Средний коэффициент роста цен за месяц K _м (см. формулу 4)		—	X	X	X	X	X	X
Индекс цен по отношению к ценам на дату публикации извещения о подрядных торгах (см. формулы 5 и 6)		—	X	X	X	X	XX	X
Начальная цена в уровне прогнозируемых цен планируемого периода строительства (см. формулы 7 и 8)	тыс. руб.	Цн = X	—	—	X	X	X	X
в том числе по работам, запланированным на:								
- первый год строительства	тыс. руб.	X	—	—	X	X	X	X
- второй год строительства и т. д.	тыс. руб.	X	—	—	—	—	—	—

Значок <—> обозначает, что данная ячейка не заполняется.

Значок <...> обозначает, что данная ячейка заполняется.

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАКАЗЧИКОМ СМЕТНОЙ СТОИМОСТИ
СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТА ПО КРУГУ РАБОТ
И ЗАТРАТ ПОДРЯДЧИКА В УРОВНЕ ЦЕН,
СЛОЖИВШИХСЯ НА ДАТУ ПУБЛИКАЦИИ ИЗВЕЩЕНИЯ
О ТОРГАХ ПО ВЫБОРУ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПОДРЯДЧИКА
(ЦИФРЫ УСЛОВНЫЕ)**

Дата публикации извещения о торгах _____

№ п/п	Наименование работ (разделов сметных расчетов или укрупненных конструктивов)	Сметная стоимость подрядных работ (итогов по локальным сметным расчетам), тыс. руб.	Сметная стоимость подрядных работ с учетом прочих и лимитированных затрат, тыс. руб.
1	Земляные работы	2973	3241
2	Фундаменты и стены подземной части	12 836	13 991
3	Общестроительные работы подземной части	4437	4836
4	Стены наружные	41 094	44 792
5	Стены внутренние	26 748	29 155
6	Перекрытия	23 119	25 200
7	Кровля	8059	8784
8	Перегородки	3509	3825
9	Лестницы и площадки	1619	1765
10	Полы	3315	3613
11	Окна	5276	5751
12	Двери	1179	1285
13	Витражи	11 023	12 015
14	Внутренняя отделка	8842	9638
15	Наружная отделка	890	970
16	Разные работы	14 717	16 042
17	Хозяйственно-питьевой, противопожарный водопровод, горячее водоснабжение	4294	4680
18	Канализация и внутренние водостоки	867	945
19	Отопление	3880	4229
20	Вентиляция и кондиционирование воздуха	3238	3529
21	Внутреннее электросвечение	4759	5187
22	Электросиловые установки	1060	1155
23	Слаботочные устройства	1254	1367
24	КИП и автоматика	5603	6107
25	Технологическое оборудование и трубопроводы	10	11
26	Подъемно-транспортное оборудование	2385	2600
Итого стоимость подрядных работ в уровне цен по состоянию на дату публикации извещения о торгах		196 986	214 715
В том числе по работам, запланированным на:			
- первый год строительства			138 031
- второй год строительства		X	76 684

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАКАЗЧИКОМ НАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ КОНТРАКТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТА
В УРОВНЕ ПРОГНОЗИРУЕМЫХ ЦЕН ПЛАНИРУЕМОГО ПЕРИОДА СТРОИТЕЛЬСТВА (ЦИФРЫ
УСЛОВНЫЕ)**

Временные периоды (годы, месяцы)		Сметная стоимость подрядных работ в уровне цен на дату публикации извещения о подрядных торгах (см. формулы 1, 2 и таблицу 1 Приложения 2), тыс. руб.	Прогнозируемый рост цен за год, %	Прогнозируемый коэффициент роста цен за год, месяц	Индекс цен по отношению к ценам на дату публикации извещения о подрядных торгах (см. формулы 5 и 6), тыс. руб.	Начальная цена в уровне прогнозируемых цен планируемого периода строительства (см. формулы 7 и 8), тыс. руб.
1		2	3	4	5	6
За весь период строительства, в том числе:		214 715			—	228 182
1) за первый год строительства, в том числе по месяцам года:		138 031	8	1,08	—	144 389
месяц публикации извещения о торгах, тпг	1	—	—	1,00643	1	—
	2	—	—	1,00643	1,00643	—
	3	—	—	1,00643	1,01291	—
месяц начала строительства, тнс	4	15 337	—	1,00643	1,01943	15 635
	5	15 337	—	1,00643	1,02599	15 735
	6	15 337	—	1,00643	1,03259	15 837
	7	15 337	—	1,00643	1,03923	15 938
	8	15 337	—	1,00643	1,04592	16 041
	9	15 337	—	1,00643	1,05265	16 144
	10	15 337	—	1,00643	1,05942	16 248
	11	15 337	—	1,00643	1,06624	16 353
	12	15 337	—	1,00643	1,07310	16 458
2) за второй год строительства, в том числе по месяцам года:		76 684	7,5	1,075	—	83 793
	13	15 337	—	1,00604	1,07958	16 557
	14	15 337	—	1,00604	1,08611	16 657
	15	15 337	—	1,00604	1,09267	16 758
	16	15 337	—	1,00604	1,09928	16 859
месяц завершения строительства, тос	17	15 337	—	1,00604	1,10592	16 961

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ

ПРИКАЗ

24 февраля 2009 г.

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, НАПРАВЛЯЕМЫХ НА КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

Во исполнение пункта 4 Правил проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 г. N 590 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 34, ст. 3916; 2009, N 2, ст. 247), приказываю:

Утвердить прилагаемую Методику оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения.

Министр

Э.С.НАБИУЛЛИНА

*Зарегистрировано в Министерстве юстиции РФ
27 апреля 2009 г.
N 13833*

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, НАПРАВЛЯЕМЫХ НА КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

I. Общие положения

1. Настоящая Методика предназначена для оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения (далее - оценка эффективности), по инвестиционным проектам, финансирование которых планируется осуществлять полностью или частично за счет средств федерального бюджета.

2. Оценка эффективности осуществляется на основе интегральной оценки эффективности, а также оценки эффективности на основе качественных и количественных критериев путем определения балла оценки по каждому из указанных критериев.

3. Методика устанавливает общие требования к расчету интегральной оценки эффективности, а также расчету оценки эффективности на основе качественных и количественных критериев.

II. Состав, порядок определения баллов оценки качественных критериев и оценки эффективности на основе качественных критериев

4. Оценка эффективности осуществляется на основе следующих качественных критериев:

- а) наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его осуществления;
- б) соответствие цели инвестиционного проекта приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально-экономического развития Российской Федерации, государственной программе вооружения, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды;
- в) комплексный подход к реализации конкретной проблемы в рамках инвестиционного проекта во взаимосвязи с программными мероприятиями, реализуемыми в рамках долгосрочных (федеральных) целевых программ, ведомственных целевых программ и соответствующих региональных программ;
- г) необходимость строительства (реконструкции и технического перевооружения) объекта капитального строительства, создаваемого в рамках инвестиционного проекта, в связи с осуществлением соответствующими государственными и муниципальными органами полномочий, отнесенных к предмету их ведения;
- д) отсутствие в достаточном объеме замещающей продукции (работ и услуг), производимой иными организациями;
- е) обоснование необходимости реализации инвестиционного проекта с привлечением средств федерального бюджета;
- ж) наличие долгосрочных (региональных и муниципальных) целевых программ, реализуемых за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (местных бюджетов), предусматривающих строительство, реконструкцию и (или) техническое перевооружение объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации (муниципальной собственности), реализуемых в рамках инвестиционных проектов;

- з) целесообразность использования при реализации инвестиционного проекта дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования;
 - и) наличие положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий.
5. Оценка эффективности на основе качественных критериев рассчитывается по следующей формуле:

$$C_i = \sum_{i=1}^{K_i} b_{ii} * 100\% / (K_i - K_{инп}),$$

где:

b_{ii} - балл оценки i-го качественного критерия;

K_i - общее число качественных критериев;

$K_{инп}$ - число критериев, не применимых к проверяемому инвестиционному проекту.

6. Требования к определению баллов оценки по каждому из качественных критериев установлены пунктами 7 - 15 Методики. Возможные значения баллов оценки по каждому из качественных критериев приведены в графе «Допустимые баллы оценки» Таблицы 1 «Оценка соответствия инвестиционного проекта качественным критериям» Приложения 1 к Методике.

7. Критерий - наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его осуществления.

Балл, равный 1, присваивается проекту, если в паспорте инвестиционного проекта и обосновании экономической целесообразности, объема и сроков осуществления капитальных вложений дана четкая формулировка конечных социально-экономических результатов реализации инвестиционного проекта и определены характеризующие их количественные показатели (показатель).

Конечные социально-экономические результаты реализации проекта - эффект для потребителей, населения, получаемый от товаров, работ или услуг, произведенных после реализации инвестиционного проекта. Например, снижение уровня загрязнения окружающей среды, повышение уровня обеспеченности населения медицинскими услугами, услугами образования и другие.

Рекомендуемые показатели, характеризующие конечные социально - экономические результаты реализации проекта по различным видам деятельности и типам проектов, приведены в Приложении 3 к Методике. Заявитель вправе определить иные показатели с учетом специфики инвестиционного проекта.

8. Критерий - соответствие цели инвестиционного проекта приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально - экономического развития Российской Федерации, государственной программе вооружения, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды.

Балл, равный 1, присваивается проекту, если цель инвестиционного проекта соответствует одному из приоритетов и целей в указанных документах. Для обоснования оценки заявитель приводит формулировку приоритета и цели со ссылкой на соответствующий документ.

9. Критерий - комплексный подход к реализации конкретной проблемы в рамках инвестиционного проекта во взаимосвязи с программными мероприятиями, реализуемыми в рамках долгосрочных (федеральных) целевых программ, ведомственных целевых программ и соответствующих региональных программ.

Обоснованием комплексного подхода к реализации конкретной проблемы в рамках инвестиционного проекта (балл, равный 1) являются:

- а) для инвестиционных проектов, включенных в одну из указанных программ, - соответствие цели инвестиционного проекта задаче программного мероприятия, решение которой обеспечивает реализация предлагаемого инвестиционного проекта. Заявитель приводит наименование соответствующей целевой программы, а также наименование программного мероприятия, выполнение которого обеспечит осуществление инвестиционного проекта. Для долгосрочных (федеральных) целевых программ также указывается дата утверждения ее концепции Правительством Российской Федерации, а для ведомственных целевых программ – реквизиты принятого руководителем субъекта бюджетного планирования решения о ее разработке;
- б) для инвестиционных проектов, не включенных в указанные целевые программы, указываются реквизиты документа, содержащего оценку влияния реализации инвестиционного проекта на комплексное развитие территорий соответственно Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

10. Критерий - необходимость строительства (реконструкции и технического перевооружения) объекта капитального строительства, создаваемого в рамках инвестиционного проекта, в связи с осуществлением соответствующими государственными и муниципальными органами полномочий, отнесенных к предмету их ведения.

Балл, равный 1, присваивается при наличии обоснования невозможности осуществления государственными и муниципальными органами полномочий, отнесенных к предмету их ведения:

- а) без строительства объекта капитального строительства, создаваемого в рамках инвестиционного проекта;
- б) без реконструкции, технического перевооружения объекта капитального строительства (с документальным подтверждением необходимости осуществления мероприятий по их реализации: указание степени изношенности конструкций, обоснование необходимости замены действующего и/или приобретения нового оборудования).

11. Критерий - отсутствие в достаточном объеме замещающей продукции (работ и услуг), производимой иными организациями.

Балл, равный 1, присваивается в случае, если в рамках проекта предполагается:

- а) производство продукции (работ и услуг), не имеющей мировых и отечественных аналогов;
- б) производство импортозамещающей продукции (работ и услуг);
- в) производство продукции (работ и услуг), спрос на которую с учетом производства замещающей продукции удовлетворяется не в полном объеме.

Для обоснования соответствия критерию заявитель указывает объемы, основные характеристики аналогичной импортируемой продукции; объемы производства, основные характеристики, наименование и месторасположение производителя замещающей продукции (работ и услуг).

12. Критерий - обоснование необходимости реализации инвестиционного проекта с привлечением средств федерального бюджета.

Балл, равный 1, присваивается в случае, если строительство (реконструкция, техническое перевооружение) объекта капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, создаваемого в рамках инвестиционного проекта, предусмотрено проектами долгосрочных (федеральных) целевых программ, концепция которых утверждена Правительством Российской Федерации, ведомственных целевых программ, решение о разработке которых принято руководителем субъекта бюджетного планирования, либо предусмотрено поручениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации. Заявителем указываются наименование и реквизиты соответствующих документов.

По инвестиционным проектам, финансирование которых планируется осуществлять частично за счет средств федерального бюджета, балл, равный 1, присваивается при его соответствии также следующим требованиям:

- а) наличие документального подтверждения каждого участника реализации инвестиционного проекта об осуществлении финансирования (софинансирования) инвестиционного проекта с указанием объема и сроков финансирования (софинансирования);
- б) соответствие предполагаемого объема и сроков софинансирования проекта в представленных документах объему и срокам софинансирования, предусмотренных паспортом инвестиционного проекта.

Критерий не применим в отношении инвестиционных проектов, планирующих строительство (реконструкцию, техническое перевооружение) объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности.

13. Критерий - наличие долгосрочных (региональных и муниципальных) целевых программ, реализуемых за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (местных бюджетов), предусматривающих строительство, реконструкцию и (или) техническое перевооружение объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации (муниципальной собственности), реализуемых в рамках инвестиционных проектов.

Балл, равный 1, присваивается в случае, если заявителем указаны наименование долгосрочной (федеральной) целевой программы, долгосрочной (региональной или муниципальной) целевой программы, в рамках которых планируется реализация инвестиционного проекта, а также документально подтвержденное обязательство субъекта Российской Федерации (муниципального образования) по финансированию инвестиционного проекта в объеме и в сроки, предусмотренные паспортом инвестиционного проекта.

Критерий не применим в отношении инвестиционных проектов, планирующих строительство (реконструкцию, техническое перевооружение) объектов капитального строительства, не относящихся к государственной собственности субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности.

14. Критерий – целесообразность использования при реализации инвестиционного проекта дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования.

Использование при реализации инвестиционного проекта дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования признается обоснованным (балл, равный 1), если:

- а) заявителем обоснована необходимость использования дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования;
- б) отношение сметной стоимости объекта капитального строительства к проектируемой мощности объекта не более чем на 5 процентов превышает значение соответствующего показателя по проекту-аналогу;
- в) отношение сметной стоимости объекта капитального строительства к общей площади объекта капитального строительства (кв. м) или строительному объему (куб. м) не более чем на 5 процентов превышает значение соответствующего показателя по проекту-аналогу.

В качестве проекта-аналога должен использоваться проект, реализуемый (или реализованный) без использования дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования или (в случае необходимости использования дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования) проект-аналог, доля дорогостоящих материалов в общей стоимости строительно-монтажных работ и/или доля дорогостоящих машин и оборудования в общей стоимости машин и оборудования которого не превышает значения соответствующих показателей по рассматриваемому проекту.

Для проведения проверки на соответствие указанному критерию заявитель предоставляет документально подтвержденные сведения по проектам-аналогам, реализуемым (или реализованным)

в Российской Федерации, по месту расположения земельного участка, на котором располагается (будет расположен) планируемый объект капитального строительства, или в иностранном государстве в случае отсутствия проектов-аналогов, реализуемых на территории Российской Федерации.

При выборе проектов-аналогов должно быть обеспечено максимальное соответствие характеристик проектируемого объекта и объектов-аналогов по функциональному назначению или по конструктивным и объемно-планировочным решениям. Предлагаемая форма сведений по проекту-аналогу, представляемая заявителем, приведена в Приложении 4 к Методике.

Критерий не применим к инвестиционным проектам, в которых не используются дорогостоящие строительные материалы, художественные изделия для отделки интерьеров и фасада, машины и оборудование.

15. Критерий - наличие положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий.

Подтверждением соответствия инвестиционного проекта указанному критерию (балл, равный 1) являются:

- а) для проектов, проектная документация которых разработана и утверждена застройщиком (заказчиком) - наличие в представленных заявителем документах копии положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий (если проектная документация объекта капитального строительства и результаты инженерных изысканий подлежат государственной экспертизе в соответствии с законодательством Российской Федерации);
- б) указанный заявителем номер подпункта и пункта статьи 49 Градостроительного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, № 1 (ч. I), ст. 16; N 30 (ч. II), ст. 3128; 2006, № 1, ст. 10; № 1, ст. 21; № 23, ст. 2380; № 31 (ч. I), ст. 3442; № 50, ст. 5279; № 52 (ч. I), ст. 5498; 2007, № 1(ч. I), ст. 21; № 21, ст. 2455; № 31, ст. 4012; № 45, ст. 5417; № 46, ст. 5553; № 50, ст. 6237; 2008, № 20, ст. 2251; № 20, ст. 2260; № 29(ч. I), ст. 3418; № 30 (ч. I), ст. 3604; № 30 (ч. II), ст. 3616; № 52(ч. I), ст. 6236; 2009, № 1, ст. 17), в соответствии с которым государственная экспертиза проектной документации предполагаемого объекта капитального строительства не проводится.

Критерий не применим к инвестиционным проектам, по которым подготавливается решение о предоставлении средств федерального бюджета на подготовку проектной документации и проведение инженерных изысканий, выполняемых для подготовки такой проектной документации, либо о предоставлении средств федерального бюджета на условиях софинансирования на реализацию инвестиционных проектов, проектная документация по которым будет разработана без использования средств федерального бюджета. Подтверждением указанного положения является согласованное с субъектом бюджетного планирования задание на проектирование объекта капитального строительства, создаваемого в рамках инвестиционного проекта.

III. Состав, порядок определения баллов оценки и весовых коэффициентов количественных критериев и оценки эффективности на основе количественных критериев

16. Оценка эффективности осуществляется на основе следующих количественных критериев:

- а) значения количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта;
- б) отношение сметной стоимости инвестиционного проекта к значениям количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта;
- в) наличие потребителей продукции (услуг), создаваемой в результате реализации инвестиционного проекта, в количестве, достаточном для обеспечения проектируемого (нормативного) уровня использования проектной мощности объекта капитального строительства;

- г) отношение проектной мощности создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства к мощности, необходимой для производства продукции (услуг) в объеме, предусмотренном для федеральных государственных нужд;
- д) обеспечение планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой в объемах, достаточных для реализации инвестиционного проекта.

17. Оценка эффективности на основе количественных критериев рассчитывается по следующей формуле:

$$C_2 = \sum_{i=1}^{K_2} b_{2i} * P_i,$$

где:

b_{2i} - балл оценки i -го количественного критерия;

P_i - весовой коэффициент i -го количественного критерия, в процентах;

K_2 - общее число количественных критериев.

Сумма весовых коэффициентов по всем количественным критериям составляет 100%.

18. Требования к определению баллов оценки по каждому из количественных критериев установлены пунктами 19 - 23 Методики.

Значения весовых коэффициентов количественных критериев в зависимости от типа инвестиционного проекта, устанавливаемые в целях Методики, приведены в Приложении 2 к Методике.

Возможные значения баллов оценки по каждому из количественных критериев приведены в графе "Допустимые баллы оценки" Таблицы 2 "Оценка соответствия инвестиционного проекта количественным критериям" Приложения 1 к Методике.

19. Критерий - значения количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта.

Для присвоения балла, равного 1, представленные заявителем в паспорте проекта инвестиционного проекта значения количественных показателей результатов его реализации должны отвечать следующим требованиям:

- а) наличие показателя (показателей), характеризующих непосредственные (прямые) результаты реализации инвестиционного проекта (мощность объекта капитального строительства, общая площадь объекта, общий строительный объем) с указанием единиц измерения в соответствии с Общероссийским классификатором единиц измерения;
- б) наличие не менее одного показателя, характеризующего конечные социально-экономические результаты реализации проекта.

20. Критерий - отношение сметной стоимости инвестиционного проекта к значениям количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта.

Сметная стоимость объекта капитального строительства, создаваемого в рамках реализации инвестиционного проекта, указывается в ценах года получения положительного заключения государственной экспертизы проектной документации, а при его отсутствии - в ценах года представления паспорта инвестиционного проекта (с указанием года ее определения).

Балл, равный 1, присваивается проекту, если значение отношения сметной стоимости объекта капитального строительства к количественным показателям (показателю) результатов реализации проекта не превышает аналогичного значения (значений) показателя (показателей) по проектам-аналогам.

Балл, равный 0,5, присваивается проекту, если значение отношения сметной стоимости предлагаемого объекта капитального строительства к его количественным показателям (показателю) превышает значение указанного отношения по проекту-аналогу не более чем на 5 процентов.

Балл, равный 0, присваивается проекту, в случае если значение отношения сметной стоимости предлагаемого объекта капитального строительства к его количественным показателям (показателю) превышает значение указанного отношения по проекту-аналогу более чем на 5% хотя бы по одному показателю.

При определении значения баллов сметные стоимости объектов капитального строительства, создаваемых (созданных) в ходе реализации проектов-аналогов, должны представляться в ценах года определения сметной стоимости объекта капитального строительства, планируемого к созданию в рамках реализации инвестиционного проекта. Приведение сметной стоимости объектов капитального строительства по проектам - аналогам к указанному уровню цен должно осуществляться с использованием индексов-дефляторов инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования, разработанных Минэкономразвития России в составе сценарных условий и основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и доведенных до федеральных органов исполнительной власти после утверждения Правительством Российской Федерации.

21. Критерий - наличие потребителей продукции (услуг), создаваемой в результате реализации инвестиционного проекта, в количестве, достаточном для обеспечения проектируемого (нормативного) уровня использования проектной мощности объекта капитального строительства.

Заявитель приводит обоснование спроса (потребности) на продукцию (услуги), создаваемую в результате реализации инвестиционного проекта.

Балл, равный 1, присваивается, если проектная мощность (намечаемый объем производства продукции, оказания услуг) создаваемого (реконструируемого) в рамках реализации инвестиционного проекта объекта капитального строительства соответствует (или менее) потребности в данной продукции (услугах).

Балл, равный 0,5, присваивается, если потребность в данной продукции (услугах) обеспечивается уровнем использования проектной мощности создаваемого (реконструируемого) в рамках реализации инвестиционного проекта объекта капитального строительства в размере менее 100 процентов, но не ниже 75 процентов проектной мощности.

Балл, равный 0, присваивается, если потребность в данной продукции (услугах) обеспечивается уровнем использования проектной мощности создаваемого (реконструируемого) в рамках реализации инвестиционного проекта объекта капитального строительства в размере менее 75 процентов проектной мощности.

Потребность в продукции (услугах) определяется на момент ввода создаваемого (реконструируемого) в рамках реализации инвестиционного проекта объекта капитального строительства с учетом уже созданных и создаваемых мощностей в данной сфере деятельности.

22. Критерий - отношение проектной мощности создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства к мощности, необходимой для производства продукции (услуг) в объеме, предусмотренном для федеральных государственных нужд.

Балл, равный 1, присваивается, если отношение проектной мощности создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства к мощности, необходимой для производства продукции (услуг) в объеме, предусмотренном для федеральных государственных нужд, не превышает 100 процентов.

Заявитель приводит обоснования спроса (потребности) на услуги (продукцию), создаваемые в результате реализации инвестиционного проекта, для обеспечения проектируемого (нормативного) уровня использования проектной мощности объекта капитального строительства.

23. Критерий - обеспечение планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой в объемах, достаточных для реализации инвестиционного проекта.

Заявитель приводит обоснование планируемого обеспечения создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой.

Балл равен 1 в случаях:

- а) если на площадке, отводимой под предлагаемое строительство, уже имеются все виды инженерной и транспортной инфраструктуры в необходимых объемах;
- б) если для предполагаемого объекта капитального строительства в силу его функционального назначения инженерная и транспортная инфраструктура не требуется (например, берегоукрепительные работы).

Балл равен 0,5 - если средневзвешенный уровень обеспеченности планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой менее 100 процентов, но не менее 75 процентов от требуемого объема и инвестиционным проектом предусмотрены затраты на обеспечение планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой в необходимых объемах.

Балл равен 0 - если средневзвешенный уровень обеспеченности планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой менее 75 процентов от требуемого объема и инвестиционным проектом не предусмотрены затраты на обеспечение планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой в необходимых объемах.

Средневзвешенный уровень обеспеченности инженерной и транспортной инфраструктурой рассчитывается:

$$И = \sum_{i=1}^n u_i / n,$$

где:

u_i - уровень обеспеченности i -м видом инженерной и транспортной инфраструктуры (энергоснабжение; водоснабжение, теплоснабжение, телефонная связь, объекты транспортной инфраструктуры), в процентах;

n - количество видов необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры.

IV. Расчет интегральной оценки эффективности

24. Интегральная оценка (Эинт) определяется как средневзвешенная сумма оценок эффективности на основе качественных и количественных критериев по следующей формуле:

$$\mathcal{E}_{инт} = \mathcal{C}_1 * 0,2 + \mathcal{C}_2 * 0,8,$$

где:

\mathcal{C}_1 - оценка эффективности на основе качественных критериев;

\mathcal{C}_2 - оценка эффективности на основе количественных критериев;

0,2 и 0,8 - весовые коэффициенты оценок эффективности на основе качественных и количественных критериев соответственно.

Расчет интегральной оценки приведен в Таблице 3 "Расчет интегральной оценки эффективности" Приложения 1.

25. При осуществлении оценки эффективности предельное (минимальное) значение интегральной оценки устанавливается равным 70%. Соответствие или превышение числового значения интегральной оценки установленному предельному значению свидетельствует об эффективности инвестиционного проекта и целесообразности его финансирования полностью или частично за счет средств федерального бюджета.

Приложение 1

к Методике оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденной Приказом Минэкономразвития России от 24 февраля 2009 года N 58

Расчет интегральной оценки эффективности инвестиционного проекта

Наименование проекта _____
Форма реализации инвестиционного проекта (новое строительство, реконструкция или техническое перевооружение действующего производства) _____
Заявитель _____
Тип проекта _____

Таблица 1

Оценка соответствия инвестиционного проекта качественным критериям

№	Критерий	Допустимые баллы оценки	Балл оценки (b1) (или «Критерий не применим»)	Ссылки на документальные подтверждения
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его осуществления	1: 0		Цель и задачи проекта, количественные показатели результатов реализации проекта в соответствии с паспортом инвестиционного проекта и обоснованием экономической целесообразности осуществления капитальных вложений
2.	Соответствие цели инвестиционного проекта приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально-экономического развития Российской Федерации, государственной программе вооружения, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды	1: 0		Приводится наименование документа, приоритет и цель, которым соответствует цель реализации инвестиционного проекта

№	Критерий	Допустимые баллы оценки	Балл оценки (б/1) (или «Критерий не применим»)	Ссылки на документальные подтверждения
3.	Комплексный подход к реализации конкретной проблемы в рамках инвестиционного проекта во взаимосвязи с программными мероприятиями, реализуемыми в рамках долгосрочных (федеральных) целевых программ, ведомственных целевых программ и соответствующих региональных программ	1; 0		Для инвестиционных проектов, включенных в целевые программы, указываются цели, задачи, конкретные программные мероприятия, достижение и реализацию которых обеспечивает осуществление инвестиционного проекта. Для инвестиционных проектов, не включенных в целевые программы, указываются реферативный документ, содержащий оценку влияния реализации инвестиционного проекта на комплексное развитие территорий соответственно Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований
4.	Необходимость строительства (реконструкции и технического перевооружения) объекта капитального строительства, создаваемого в рамках инвестиционного проекта, в связи с осуществлением соответствующими государственными и муниципальными органами полномочий, отнесенных к предмету их ведения	1; 0		Обоснование необходимости строительства (реконструкции, технического перевооружения) объекта капитального строительства, в связи с осуществлением соответствующими государственными и муниципальными органами полномочий, отнесенных к предмету их ведения
5.	Отсутствие в достаточном объеме замещающей продукции (работ и услуг), производимой иными организациями	1; 0		Указываются объемы, основные характеристики продукции (работ, услуг), не имеющей мировых и отечественных аналогов, либо замещаемой импортируемой продукцией; объемы производства, основные характеристики, наименование и месторасположение производителя замещающей отечественной продукции (работ и услуг)
6.	Обоснование необходимости реализации инвестиционного проекта с привлечением средств федерального бюджета	1; 0 Критерий не применим для объектов капитального строительства, относящихся к государственной собственности субъектов Российской Федерации (муниципальной собственности)		1. Указывается наименование долгосрочной (федеральной) целевой программы, ведомственной целевой программы, в которую планируется включить инвестиционный проект, или поручений Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации. 2. Реквизиты документов (договоров, протоколов, соглашений и т.п.), подтверждающих намерения участников инвестиционного проекта о его софинансировании с указанием планируемого объема капитальных вложений со стороны каждого участника

№	Критерий	Допустимые баллы оценки	Балл оценки (б/1) (или «Критерий не применим»)	Ссылки на документальные подтверждения
7.	Наличие долгосрочных (региональных и муниципальных) целевых программ, реализуемых за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (местных бюджетов), предусматривающих строительство, реконструкцию и (или) техническое перевооружение объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации (муниципальной собственности), реализуемых в рамках инвестиционных проектов	1; 0 Критерий не применим для объектов капитального строительства, не относящихся к государственной собственности субъектов Российской Федерации (муниципальной собственности)		1. Указывается наименование долгосрочной (региональной и муниципальной) целевой программы, реализуемой за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (местных бюджетов), дата ее утверждения. 2. Реквизиты документов (договоров, протоколов, согласений и т.п.), подтверждающих решение участников проекта о его софинансировании с указанием намечаемого объема капитальных вложений со стороны каждого участника
8.	Целесообразность использования при реализации инвестиционного проекта дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования	1; 0 Критерий не применим к инвестиционным проектам, не использующим дорогостоящие строительные материалы, художественные изделия для отделки интерьеров и фасада, машины и оборудование		1. Наличие обоснования невозможности достижения цели и результатов реализации проекта без использования дорогостоящих строительных материалов, художественных изделий для отделки интерьеров и фасада, машин и оборудования. 2. Документально подтвержденные данные по проекту-аналогу
9.	Наличие положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий	1; 0 Критерий не применим к инвестиционным проектам, по которым планируется предоставление средств федерального бюджета на подготовку проектной документации либо проектная документация будет разработана без использования средств федерального бюджета		1. Реквизиты положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий (в случае ее необходимости согласно законодательству Российской Федерации). 2. В случае, если проведение государственной экспертизы проектной документации не требуется: а) ссылка на соответствующие пункты и подпункты статьи 49 Градостроительного кодекса Российской Федерации; б) документальное подтверждение наличия согласования задания на разработку проектной документации с субъектом бюджетного планирования

№	Критерий	Допустимые баллы оценки	Балл оценки (б1) (или «Критерий не применим»)	Ссылки на документальные подтверждения
	$K_1 = 9$	$K_{\text{нпг}} =$	$\sum_{i=1}^{K_1} b_{i1} =$	
	Оценка эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, на основе качественных критериев, Ч	$Ч_1 = \sum_{i=1}^{K_1} b_{i1} * 100\% / (K_1 - K_{\text{нпг}}),$		

Оценка соответствия инвестиционного проекта количественным критериям

N	Критерий	Допустимые баллы оценки	Балл оценки Z_i	Весовой коэффициент критерия $P_i, \%$	Средневзвешенный балл $(\sum_{i=1}^n Z_i \cdot P_i) / 21\%$	Ссылки на документальные подтверждения
1.	Значения количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта	1; 0				Значения количественных показателей, результатов реализации проекта в соответствии с паспортом проекта
2.	Отношение сметной стоимости инвестиционного проекта к значениям количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта	1; 0,5; 0				Основные сведения и технико-экономические показатели проекта-аналога, реализуемого (или реализованного) в Российской Федерации или за рубежом (при отсутствии аналогов на территории России)
3.	Наличие потребителей продукции (услуг), создаваемой в результате реализации инвестиционного проекта, в количестве, достаточном для обеспечения проектируемого (нормативного) уровня использования проектной мощности объекта капитального строительства	1; 0,5; 0				Обоснование спроса (потребности) на услуги (продукцию), создаваемые в результате реализации инвестиционного проекта, для обеспечения проектируемого (нормативного) уровня использования проектной мощности объекта
4.	Отношение проектной мощности создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства к мощности, необходимой для производства продукции (услуг) в объеме, предусмотренном для федеральных государственных нужд	1; 0				Приводятся документально подтвержденные данные о мощности, необходимой для производства продукции (услуг) в объеме, предусмотренном для федеральных государственных нужд
5.	Обеспечение планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой в объемах, достаточных для реализации инвестиционного проекта	1; 0,5; 0				Обоснование планируемого обеспечения создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурой в объемах, достаточных для реализации инвестиционного проекта
					$C_2 = \sum_{i=1}^n Z_i \cdot P_i,$	

Расчет интегральной оценки эффективности инвестиционного проекта

Показатель	Оценка эффективности	Весовой коэффициент
Оценка эффективности на основе качественных критериев, $Ч_1$		0,2
Оценка эффективности на основе количественных критериев, $Ч_2$		0,8
Интегральная оценка эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, $Э_{инт}$	$Э_{инт} = Ч_1 * 0,2 + Ч_2 * 0,8$	1,0

Приложение 2

к Методике оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденной Приказом Минэкономразвития России от 24 февраля 2009 года
N 58

ЗНАЧЕНИЯ ВЕСОВЫХ КОЭФФИЦИЕНТОВ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ КРИТЕРИЕВ

а процентах

N	Критерий	Строительство (реконструкция) объектов капитального строительства:	
		здравоохранения, образования, культуры и спорта; коммунальной инфраструктуры, административных и иных зданий, охраны окружающей среды	производственного назначения, транспортной инфраструктуры, инфраструктуры национальной инновационной системы и другие
2.1.	Значения количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта	5	5
2.2.	Отношение сметной стоимости инвестиционного проекта к значениям количественных показателей (показателя) результатов реализации инвестиционного проекта	40	40
2.3.	Наличие потребителей услуг (продукции), создаваемых в результате реализации инвестиционного проекта, в количестве, достаточном для обеспечения проектируемого (нормативного) уровня использования проектной мощности объекта	20	18
2.4.	Отношение проектной мощности создаваемого (реконструируемого) объекта капитального строительства к мощности, необходимой для производства продукции (услуг) в объеме, предусмотренном для федеральных государственных нужд	15	19
2.5.	Возможность обеспечения планируемого объекта капитального строительства инженерной и транспортной инфраструктурами в объемах, достаточных для реализации проекта	20	18
	Итого	100	100

Приложение 3

к Методике оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденной Приказом Минэкономразвития России от 24 февраля 2009 года
N 58

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ЦЕЛЬ И РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Объекты капитального строительства	Количественные показатели:	
	характеризующие прямые (непосредственные) результаты проекта	характеризующие конечные результаты проекта
Строительство (реконструкция) объектов здравоохранения, образования, культуры и спорта		
Учреждения здравоохранения (медицинские центры, больницы, поликлиники, родильные дома, диспансеры и др.)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта: количество койко-мест; количество посещений в смену. 2. Общая площадь здания, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Рост обеспеченности населения региона, муниципального образования или входящих в него поселений (в зависимости от масштаба проекта) медицинскими услугами, врачами и средним медперсоналом, в процентах к уровню обеспеченности до реализации проекта. <p>В случае создания (реконструкции) специализированных медицинских центров, клиник - снижение заболеваемости, смертности по профилю медицинского учреждения</p>
Дошкольные и общеобразовательные учреждения, центры детского творчества	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта: количество мест. 2. Общая площадь здания, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Рост обеспеченности региона, муниципального образования или входящих в него поселений (в расчете на 100 детей) местами в дошкольных образовательных, общеобразовательных учебных учреждениях, центрах детского творчества, в процентах к уровню обеспеченности до реализации проекта
Учреждения культуры (театры, музеи, библиотеки и т.п.)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта: количество мест; количество посетителей в день. Для библиотек - число единиц библиотечного фонда. 2. Общая площадь здания, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Рост обеспеченности региона, муниципального образования или входящих в него поселений (в расчете на 1000 жителей) местами в учреждениях культуры, в процентах к уровню обеспеченности до реализации проекта
Учреждения социальной защиты населения (дома инвалидов и престарелых, детей-инвалидов, детские дома)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта: количество мест. 2. Общая площадь здания, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Рост обеспеченности региона, муниципального образования или входящих в него поселений местами в учреждениях социальной защиты, в процентах к уровню обеспеченности до реализации проекта
Объекты физической культуры и спорта (стадионы, спортивные центры, ледовые арены, плавательные бассейны и другие спортивные сооружения)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта: пропускная способность спортивных сооружений; количество мест, тыс. человек. 2. Общая площадь здания, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Рост обеспеченности региона, муниципального образования или входящих в него поселений объектами физической культуры и спорта, рост количества мест в процентах к уровню обеспеченности до реализации проекта

Объекты капитального строительства	Количественные показатели:	
	характеризующие прямые (непосредственные) результаты проекта	характеризующие конечные результаты проекта
Строительство (реконструкция) общественных зданий и жилых помещений		
Жилые дома	1. Общая площадь объекта, кв. м. 2. Полезная жилая площадь объекта, кв. м. 3. Количество квартир	Сокращение количества очередников на улучшение жилищных условий в регионе, муниципальном образовании или входящих в него поселениях, в процентах к количеству очередников до реализации проекта
Административные здания	1. Общая площадь объекта, кв. м. 2. Полезная и служебная площадь объекта, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м	Обеспечение комфортных условий труда работников, кв. м общей (полезной, служебной) площади здания на одного работника
Общешития; казармы для военнослужащих	1. Количество мест. 2. Общая площадь объекта, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м	Обеспечение комфортных условий проживания, кв. м общей площади объекта на одного проживающего
Здания ... высших учебных заведений, военных училищ	1. Количество учебных мест. 2. Общая и полезная площадь объекта, кв. м. 3. Строительный объем, куб. м	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Обеспечение комфортных условий труда работников и обучения учащихся, кв. м общей (полезной) площади зданий на одного учащегося
Строительство (реконструкция) объектов коммунальной инфраструктуры и охраны окружающей среды		
Очистные сооружения (для защиты водных ресурсов и воздушного бассейна от бытовых и техногенных загрязнений)	Мощность объекта: объем переработки очищаемого ресурса, куб. м (тонн) в сутки (год)	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Сокращение концентрации вредных веществ в сбросах (выбросах), в процентах к их концентрации до реализации проекта. 3. Соответствие концентрации вредных веществ предельно допустимой концентрации
Береговые сооружения для защиты от наводнений, противоползневые сооружения	1. Общая площадь (объем) объекта, кв. м (куб. м) . 2. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения	1. Общая площадь защищаемой от наводнения (оползня) береговой зоны, тыс. кв. м. 2. Предотвращенный экономический ущерб (по данным экономического ущерба от последнего наводнения, оползня), млн. руб.
Объекты по переработке и захоронению токсичных промышленных отходов (ТПО)	Мощность объекта: объем переработки очищаемого ресурса, куб. м (тонн) в сутки (год)	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Срок безопасного хранения захороненных ТПО, лет
Мелиорация и реконструкция земель сельскохозяйственного назначения	Общая площадь мелиорируемых и реконструируемых земель, гектары	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Предотвращение выбытия из сельскохозяйственного оборота сельскохозяйственных земель, гектары. 3. Прирост сельскохозяйственной продукции в результате проведенных мероприятий, тонн

Объекты капитального строительства	Количественные показатели:	
	характеризующие прямые (непосредственные) результаты проекта	характеризующие конечные результаты проекта
Объекты коммунальной инфраструктуры (объекты водоснабжения, водоотведения, тепло-, газо- и электроснабжения)	1. Мощность объекта в соответствующих натуральных единицах измерения. 2. Размерные и иные характеристики объекта (газопровода- отвода - км, давление; электрических сетей - км, напряжение и т.п.)	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Увеличение количества населенных пунктов, имеющих водопровод и канализацию, единицы. 3. Увеличение уровня газификации региона, муниципального образования или входящих в него поселений, в процентах к уровню газификации до начала реализации проекта
Сортировка, переработка и утилизация твердых бытовых отходов	Мощность объекта: объем переработки твердых бытовых отходов, тонн в сутки (год)	1. Количество создаваемых(сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Закрытие существующих свалок твердых бытовых отходов, общая площадь рекультивированных земель, гектары
Строительство (реконструкция) производственных объектов		
Производственные объекты	Мощность объекта, в соответствующих натуральных единицах измерения	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Конечные результаты с учетом типа проекта (например, повышение доли конкурентоспособной продукции (услуг) в общем объеме производства, в процентах)
Строительство (реконструкция) инфраструктуры инновационной системы		
Инфраструктура научно-технической и инновационной деятельности (научные центры по разработке нанотехнологий; микропроизводства; автоматизированного проектирования; производственно-экспериментальные базы и другие)	1. Общая площадь объекта, кв. м. 2. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Количество новых технологий, уровень новизны образцов новой техники
Инфраструктура коммерциализации инноваций (особые экономические зоны, технопарки, инновационно-технологические центры, бизнес-инкубаторы и т.п.)	1. Общая площадь объекта, кв. м. 2. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Повышение доли инновационно-активных организаций, осуществляющих технологические инновации, в общем числе организаций, процентов. 3. Повышение доли инновационной продукции в общем объеме выпускаемой продукции, в процентах
Строительство (реконструкция) объектов транспортной инфраструктуры		
Пути сообщения общего пользования (железнодорожные пути; автомобильные дороги с твердым покрытием; магистральные трубопроводы)	1. Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования, км. 2. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения	1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Объем (увеличение объема): грузооборота транспорта общего пользования, тонно-км в год; пассажирооборота железнодорожного, автобусного и другого транспорта, пассажиро-км в год. 4. Сокращение времени пребывания грузов, пассажиров в пути, процентов. 5. Увеличение доли населенных пунктов, связанных дорогами с твердым покрытием с сетью путей сообщения общего пользования

Объекты капитального строительства	Количественные показатели:	
	характеризующие прямые (непосредственные) результаты проекта	характеризующие конечные результаты проекта
Мосты, тоннели	<ol style="list-style-type: none"> 1. Общая площадь объекта, кв. м. 2. Эксплуатационная длина объекта, км. 3. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Объем (увеличение объема) грузооборота транспорта общего пользования, тонно-км в год. 2. Объем (увеличение объема) пассажирооборота железнодорожного, автобусного и другого транспорта, пассажиро-км в год. 3. Сокращение времени пребывания грузов, пассажиров в пути, процентов
Аэропорты (аэровокзалы, взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянки самолетов, объекты навигации и управления воздушным движением и т.п.)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта (объем перевозимых грузов, тонн; количество перевозимых пассажиров, человек). 2. Общая площадь объекта, кв. м. 3. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Объем (увеличение объема) грузооборота воздушного транспорта, тонно-км в год. 3. Объем (увеличение объема) пассажирооборота воздушного транспорта, пассажиро-км в год. 4. Сокращение времени пребывания грузов, пассажиров в пути, процентов
Морские и речные порты, портопункты и причалы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Мощность объекта (объем перевозимых грузов, тонн; количество перевозимых пассажиров, человек). 2. Общая площадь объекта, кв. м. 3. Иные размерные характеристики объекта в соответствующих единицах измерения 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Количество создаваемых (сохраняемых) рабочих мест, единицы. 2. Объем (увеличение объема) грузооборота водного транспорта, тонно-км в год. 3. Объем (увеличение объема) пассажирооборота водного транспорта, пассажиро-км в год. 4. Сокращение времени пребывания грузов, пассажиров в пути, процентов

Приложение 4

к Методике оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденной Приказом Минэкономразвития России от 24 февраля 2009 года
N 58

Сведения и количественные показатели результатов реализации инвестиционного проекта-аналога

Наименование инвестиционного проекта _____
 Срок реализации _____
 Месторасположение объекта _____
 Форма реализации инвестиционного проекта
 (строительство, реконструкция объекта капитального строительства,
 иные инвестиции в основной капитал) _____

Сметная стоимость и количественные показатели результатов реализации инвестиционного проекта

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя по проекту
	Сметная стоимость объекта-аналога, по заключению государственной экспертизы (с указанием года ее получения) / в ценах года расчета сметной стоимости планируемого объекта капитального строительства, реализуемого в рамках инвестиционного проекта, представляемого для проведения оценки эффективности (с указанием года ее определения)	млн. руб.	/
	в том числе:		
	строительно-монтажные работы из них дорогостоящие работы и материалы		/
	приобретение машин и оборудования из них дорогостоящие машины и оборудование		/
	прочие затраты		/
Показатели, характеризующие прямые результаты реализации проекта-аналога			
1.			
...			
Показатели, характеризующие конечные результаты реализации проекта-аналога			
1.			
...			

Вступительное слово на совещании по вопросам безопасности дорожного движения

6 августа 2009 года

МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРКИ

Д. МЕДВЕДЕВ: Уважаемые коллеги!

Мы с вами встретились для того, чтобы обсудить очень сложную для нашей страны тему и в ежедневном режиме абсолютно актуальную.

Есть, конечно, формальные поводы. И есть фактические события, которые случаются. В июле на дорогах нашей страны произошло несколько очень крупных аварий. Они всё время происходят, но произошло просто несколько очень тяжёлых ДТП, в результате которых погибло сразу же большое количество людей. Это десятки людей. Но это резонансные ДТП. А за несколько дней, я просто уточнил, у нас по 300–400 человек на дорогах погибает. Только что принесли мне информацию: уже за сегодняшний день несколько человек погибло. Сообщение из Волгограда – опять столкновение, из Красноярска, из других мест.

Эти трагические события заставляют нас ещё раз вернуться к теме безопасности дорожного движения и признать тот факт, который и так всеми признаётся, – о том, что у нас ситуация в этой сфере очень тяжёлая, просто неудовлетворительная. Только в этом году число погибших составило уже более 11 тысяч человек, ранения и травмы на дорогах получили 110 тысяч человек. Но, конечно, никакими цифрами, никакими индикаторами невозможно измерить человеческое горе, которое связано с потерей близких. На дорогах, в обычной жизни.

Есть и другая сторона проблемы – экономическая сторона проблемы. По оценкам экспертов, за последние пять лет совокупные потери страны, именно экономики нашей страны, от дорожно-транспортных происшествий составляют 5,5 триллиона рублей. 5,5 триллиона рублей – это сопоставимо со всеми расходами на здравоохранение за тот же период. Конечно, справедливости ради я должен упомянуть и о том, что принятые некоторое время назад решения по повышению безопасности дорожного движения дали определённые результаты, их не видеть тоже нельзя было бы. За первые шесть месяцев текущего года количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 7 процентов, число жертв на дороге – почти на 14 процентов. Эти цифры есть, но, если говорить откровенно, по сравнению с другими странами Европы у нас по-прежнему один из самых высоких уровней риска погибнуть на дороге, самых высоких уровней риска. И в конечном счёте дело не в том, как мы смотримся на фоне других стран, это не самое главное. Дело в том, что наши дороги были и остаются очень опасными для наших граждан.

Хотел бы сразу сказать, что, конечно, то, что происходило, – это не следствие некоего рокового стечения обстоятельств, это просто резонансные события. Мы знаем, что жизнь состоит из мелких событий – таких же печальных, просто они делятся на более дробные случаи. И здесь, как в зеркале, отразились все наши проблемы. Проблемы, связанные с организацией движения, состоянием дорог, ответственностью самих участников дорожно-транспортного движения, то есть те проблемы, которые так и не нашли пока своего системного решения. Остановлюсь на некоторых из них для начала разговора.

Во-первых, сегодня обязанность организации дорожного движения возложена на органы исполнительной власти, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Однако результаты проверки, которую проводило Контрольное управление Президента, показывают: организацией дорожного движения на межмуниципальных, на муниципальных дорогах фактически не занимается никто. Но именно в городах и посёлках происходит практически две трети всех дорожно-транспортных происшествий.

Второе, тоже нам хорошо известное, – дела с капитальным и текущим ремонтом автомобильных дорог обстоят весьма и весьма посредственно. Более чем половина субъектов нашей страны не финансируют эти затраты в установленном объёме. Здесь есть, конечно, вполне очевидные объективные причины. С этим в последние годы у нас были трудности. Эти трудности, не будем скрывать, усилились в период финансового кризиса. Это так. Тем не менее даже в этих условиях что-то делать нужно.

Третье. Серьёзной причиной аварийности на дорогах является несовершенство нормативной базы, которая регламентирует и организацию самих перевозок, и безопасность дорожного движения. Я думаю, что мы должны будем принять ряд решений по итогам нашего сегодняшнего совещания, жёстких решений, если хотите, радикальных по некоторым направлениям. И вы должны будете мне в короткие сроки представить конкретные предложения. Правительственная комиссия, которая у нас действует по обеспечению безопасности дорожного движения, должна взять все эти вопросы на контроль. Я думаю, что можно было бы и на президиуме Государственного совета вернуться к этой теме.

Особая составляющая – оказание медицинской помощи пострадавшим. Мы эту тему начинали в рамках национального проекта «Здоровье», кое-что смогли сделать, конечно, это совсем недостаточно пока. Задача заключается в том, чтобы сократить, причём существенно, временные рамки поступления информации о дорожно-транспортных происшествиях, временные рамки прибытия «скорой помощи» и готовности медицинских учреждений к приёму раненых. Комплексная, сложная задача, мы начали ею заниматься, тоже об этом сегодня поговорим.

Организация движения, состояние дорог – это, бесспорно, основные причины дорожно-транспортных происшествий, и мы об этом говорим. Об этом люди пишут в самых разных своих обращениях к нам. Но есть ещё один важный момент, о котором мы меньше говорим, – это ответственность самих участников дорожного движения. Это правда, мы об этом стесняемся говорить, гораздо проще зачастую свалить всё на гаишников, на правила, на состояние дорог, на отсутствие медицинской помощи, и это будет во многом справедливо, но неплохо бы и на себя ещё посмотреть. Нам необходимо предъявить к самим себе самые жёсткие требования. Никого не может устроить такое отношение людей к своей жизни и к жизни окружающих, ведь почти 85 процентов причин ДТП – это человеческий фактор, и это объективная информация. Основная причина – нарушение правил дорожного движения. Многие нарушают правила даже потому, что не знают о них.

Если вернуться к этой резонансной аварии, которая произошла в Ростовской области, когда сразу больше 20 человек погибло. Оба водителя, насколько я понимаю, по 20 лет стажа имеют, это не новички какие-то, не молокососы, которые случайным образом баранку получили, – нарушают правила, причём непонятно зачем. Это ментальная проблема.

У нас, конечно, плохо ведётся и работа среди детей, подростков, мало внимания этому уделяется в школе. Это превратило всё в такие общие места, рутинные – никому это не интересно, а хороним десятки тысяч человек ежегодно.

Нам необходимо повысить требования к качеству подготовки водителей. В автошколах сегодня практически нет никакой ответственности за поведение их выпускников на дорогах. Нет ни современной материально-технической базы, ни квалифицированных инструкторов, да и права, мы знаем, как даются после этих школ: кругом взятки, экзамены на права сдаются абсолютно формально. Пройдя такую школу, ничего, кроме отвращения к ней, не получишь. И присутствующие здесь, кто был на обучении в этих школах, знают, как там дела устроены. Не удивительно, что более трети ДТП совершаются водителями, которые только-только получили права, хотя, казалось бы, они должны быть особенно внимательны при исполнении своих обязанностей на дорогах.

Ещё два момента. Они довольно активно обсуждаются в общественной среде, в том числе у меня в блоге, – это работа самих сотрудников ГИБДД и поведение участников движения на дорогах.

Сначала по сотрудникам ГИБДД. Основная претензия, конечно, к сотрудникам ГИБДД заключается в том, что они не стремятся предупреждать правонарушения, а наказывают только

уже за совершённые действия. Так и пишут: давно не секрет, что они не стремятся предотвратить нарушения, стремятся только наказать, никогда не встанут перед новым «кирпичом», чтобы разворачивать водителей, не заметивших его, а, наоборот, будут заниматься вполне понятными другими вещами. На это нужно обратить самое пристальное внимание самой службе, Министерству внутренних дел. Это отдельная тема, требующая разговора.

И последнее, в отношении культуры поведения на дорогах, я уже начал об этом говорить. Конечно, мы не выбираем себе соседей ни по дому, ни по лестнице, тем более по дорожным вопросам. Но от этого зависит наша безопасная и комфортная жизнь, и то, как мы себя ведём, в конечном счёте связано со степенью уважения друг к другу. Это всегда пример для нас, может быть, не очень приятный, но вспомните, как ездят за границей и как ездят у нас, – вот она, степень взаимного уважения. В равной степени это должно относиться ко всем, кто ежедневно оказывается в общем транспортном потоке, и касаться всех: и тех, кто едет на обычном транспорте, и тех, кто едет на транспорте, оснащённом спецсигналами. Это вопрос культуры и взаимного уважения в конечном счёте, а из них, из этих качеств, вытекают и вполне реальные последствия – либо сверхдраматические и трагические, либо обычные.

Я надеюсь, у нас будет сегодня серьёзное обсуждение этой темы. Работу построим следующим образом: десять минут для доклада нашему начальнику Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Виктору Николаевичу Кирьянову, а потом я ещё дам слово ключевым министрам по три минуты сделать сообщения. Растекаться не будем, тема всем понятна, действовать надо.

<...>

Участники совещания по вопросам безопасности дорожного движения

- ШУВАЛОВ – Первый заместитель Председателя Правительства
Игорь Иванович
- ДВОРКОВИЧ – помощник Президента
Аркадий Владимирович
- ЧУЙЧЕНКО – помощник Президента – начальник Контрольного управления
Константин Анатольевич
Президента
- ГОЛИКОВА – Министр здравоохранения и социального развития
Татьяна Алексеевна
- НУРГАЛИЕВ – Министр внутренних дел
Рашид Гумарович
- ФУРСЕНКО – Министр образования и науки
Андрей Александрович
- ШОЙГУ – Министр по делам гражданской обороны, чрезвычайным
Сергей Кужугетович
ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
- ЧАЙКА – Генеральный прокурор
Юрий Яковлевич
- УСТИНОВ – полномочный представитель Президента в Южном
Владимир Васильевич
федеральном округе
- ЛЯМОВ – заместитель Министра транспорта
Николай Сергеевич
- КИРЬЯНОВ – начальник Департамента обеспечения безопасности
Виктор Николаевич
дорожного движения Министерства внутренних дел – главный
государственный инспектор безопасности дорожного
движения
- КАРЛОВ – председатель центрального совета Всероссийского общества
Анатолий Маркович
автомобилистов
- КУЧЕРЕНА – член Общественной палаты
Анатолий Григорьевич
- ЧУКОВ – вице-президент Федерации объединений автошкол
Владимир Иванович

Стенографический отчёт о совещании по вопросам безопасности дорожного движения

6 августа 2009 года

Московская область, Горки

Д. МЕДВЕДЕВ: Уважаемые коллеги!

Мы с вами встретились для того, чтобы обсудить очень сложную для нашей страны тему и в ежедневном режиме абсолютно актуальную.

Есть, конечно, формальные поводы. И есть фактические события, которые случаются. В июле на дорогах нашей страны произошло несколько очень крупных аварий. Они всё время происходят, но произошло просто несколько очень тяжёлых ДТП, в результате которых погибло сразу же большое количество людей. Это десятки людей. Но это резонансные ДТП. А за несколько дней, я просто уточнил, у нас по 300–400 человек на дорогах погибает. Только что принесли мне информацию: уже за сегодняшний день несколько человек погибло. Сообщение из Волгограда – опять столкновение, из Красноярска, из других мест.

Эти трагические события заставляют нас ещё раз вернуться к теме безопасности дорожного движения и признать тот факт, который и так всеми признаётся, – о том, что у нас ситуация в этой сфере очень тяжёлая, просто неудовлетворительная. Только в этом году число погибших составило уже более 11 тысяч человек, ранения и травмы на дорогах получили 110 тысяч человек. Но, конечно, никакими цифрами, никакими индикаторами измерить человеческое горе, которое связано с потерей близких. На дорогах, в обычной жизни.

Есть и другая сторона проблемы – экономическая сторона проблемы. По оценкам экспертов, за последние пять лет совокупные потери страны, именно экономики нашей страны, от дорожно-транспортных происшествий составляют 5,5 триллиона рублей. 5,5 триллиона рублей – это сопоставимо со всеми расходами на здравоохранение за тот же период. Конечно, справедливости ради я должен упомянуть и о том, что принятые некоторое время назад решения по повышению безопасности дорожного движения дали определённые результаты, их не видеть тоже нельзя было бы. За первые шесть месяцев текущего года количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 7 процентов, число жертв на дороге – почти на 14 процентов. Эти цифры есть, но, если говорить откровенно, по сравнению с другими странами Европы у нас по-прежнему один из самых высоких уровней риска погибнуть на дороге, самых высоких уровней риска. И в конечном счёте дело не в том, как мы смотримся на фоне других стран, это не самое главное. Дело в том, что наши дороги были и остаются очень опасными для наших граждан.

Хотел бы сразу сказать, что, конечно, то, что происходило, – это не следствие некоего рокового стечения обстоятельств, это просто резонансные события. Мы знаем, что жизнь состоит из мелких событий – таких же печальных, просто они делятся на более дробные случаи. И здесь, как в зеркале, отразились все наши проблемы. Проблемы, связанные с организацией движения, состоянием дорог, ответственностью самих участников дорожно-транспортного движения, то есть те проблемы, которые так и не нашли пока своего системного решения. Остановлюсь на некоторых из них для начала разговора.

Во-первых, сегодня обязанность организации дорожного движения возложена на органы исполнительной власти, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Однако результаты проверки, которую проводило Контрольное управление Президента, показывают: организацией дорожного движения на межмуниципальных, на муниципальных дорогах фактически не занимается никто. Но именно в городах и посёлках происходит практически две трети всех дорожно-транспортных происшествий.

Второе, тоже нам хорошо известное, – дела с капитальным и текущим ремонтом автомобильных дорог обстоят весьма и весьма посредственно. Более чем половина субъектов нашей страны не финансируют эти затраты в установленном объёме. Здесь есть, конечно, вполне очевидные объективные причины. С этим в последние годы у нас были трудности. Эти трудности, не будем скрывать, усилились в период финансового кризиса. Это так. Тем не менее даже в этих условиях что-то делать нужно.

Третье. Серьёзной причиной аварийности на дорогах является несовершенство нормативной базы, которая регламентирует и организацию самих перевозок, и безопасность дорожного движения. Я думаю, что мы должны будем принять ряд решений по итогам нашего сегодняшнего совещания, жёстких решений, если хотите, радикальных по некоторым направлениям. И вы должны будете мне в короткие сроки представить конкретные предложения. Правительственная комиссия, которая у нас действует по обеспечению безопасности дорожного движения, должна взять все эти вопросы на контроль. Я думаю, что можно было бы и на президиуме Государственного совета вернуться к этой теме.

Особая составляющая – оказание медицинской помощи пострадавшим. Мы эту тему начинали в рамках национального проекта «Здоровье», кое-что смогли сделать, конечно, это совсем недостаточно пока. Задача заключается в том, чтобы сократить, причём существенно, временные рамки поступления информации о дорожно-транспортных происшествиях, временные рамки прибытия «скорой помощи» и готовности медицинских учреждений к приёму раненых. Комплексная, сложная задача, мы начали ею заниматься, тоже об этом сегодня поговорим.

Организация движения, состояние дорог – это, бесспорно, основные причины дорожно-транспортных происшествий, и мы об этом говорим. Об этом люди пишут в самых разных своих обращениях к нам. Но есть ещё один важный момент, о котором мы меньше говорим, – это ответственность самих участников дорожного движения. Это правда, мы об этом стесняемся говорить, гораздо проще зачастую свалить всё на гаишников, на правила, на состояние дорог, на отсутствие медицинской помощи, и это будет во многом справедливо, но неплохо бы и на себя ещё посмотреть. Нам необходимо предъявить к самим себе самые жёсткие требования. Никого не может устроить такое отношение людей к своей жизни и к жизни окружающих, ведь почти 85 процентов причин ДТП – это человеческий фактор, и это объективная информация. Основная причина – нарушение правил дорожного движения. Многие нарушают правила даже потому, что не знают о них.

Если вернуться к этой резонансной аварии, которая произошла в Ростовской области, когда сразу больше 20 человек погибло. Оба водителя, насколько я понимаю, по 20 лет стажа имеют, это не новички какие-то, не молокососы, которые случайным образом баранку получили, – нарушают правила, причём непонятно зачем. Это ментальная проблема.

У нас, конечно, плохо ведётся и работа среди детей, подростков, мало внимания этому уделяется в школе. Это превратило всё в такие общие места, рутинные – никому это не интересно, а хороним десятки тысяч человек ежегодно.

Нам необходимо повысить требования к качеству подготовки водителей. В автошколах сегодня практически нет никакой ответственности за поведение их выпускников на дорогах. Нет ни современной материально-технической базы, ни квалифицированных инструкторов, да и права, мы знаем, как даются после этих школ: кругом взятки, экзамены на права сдаются абсолютно формально. Пройдя такую школу, ничего, кроме отвращения к ней, не получишь. И присутствующие здесь, кто был на обучении в этих школах, знают, как там дела устроены. Не удивительно, что более трети ДТП совершаются водителями, которые только-только получили права, хотя, казалось бы, они должны быть особенно внимательны при исполнении своих обязанностей на дорогах.

Ещё два момента. Они довольно активно обсуждаются в общественной среде, в том числе у меня в блоге, – это работа самих сотрудников ГИБДД и поведение участников движения на дорогах.

Сначала по сотрудникам ГИБДД. Основная претензия, конечно, к сотрудникам ГИБДД заключается в том, что они не стремятся предупреждать правонарушения, а наказывают только уже за совершённые действия. Так и пишут: давно не секрет, что они не стремятся предотвратить нарушения, стремятся только наказать, никогда не встанут перед новым «кирпичом», чтобы разворачивать водителей, не заметивших его, а, наоборот, будут заниматься вполне понятными другими вещами. На это нужно обратить самое пристальное внимание самой службе, Министерству внутренних дел. Это отдельная тема, требующая разговора.

И последнее, в отношении культуры поведения на дорогах, я уже начал об этом говорить. Конечно, мы не выбираем себе соседей ни по дому, ни по лестнице, тем более по дорожным вопросам. Но от этого зависит наша безопасная и комфортная жизнь, и то, как мы себя ведём, в конечном счёте связано со степенью уважения друг к другу. Это всегда пример для нас, может быть, не очень приятный, но вспомните, как ездят за границей и как ездят у нас, – вот она, степень взаимного уважения. В равной степени это должно относиться ко всем, кто ежедневно оказывается в общем транспортном потоке, и касаться всех: и тех, кто едет на обычном транспорте, и тех, кто едет на транспорте, оснащённом спецсигналами. Это вопрос культуры и взаимного уважения в конечном счёте, а из них, из этих качеств, вытекают и вполне реальные последствия – либо сверхдраматические и трагические, либо обычные.

Я надеюсь, у нас будет сегодня серьёзное обсуждение этой темы. Работу построим следующим образом: десять минут для доклада нашему начальнику Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Виктору Николаевичу Кирьянову, а потом я ещё дам слово ключевым министрам по три минуты сделать сообщения. Растекаться не будем, тема всем понятна, действовать надо.

В.КИРЬЯНОВ: Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые участники совещания!

В своём выступлении я хотел бы остановиться на следующем.

Первое. Являясь представителем надзорного органа, считаю, что усиление ответственности водителей – это важный элемент повышения безопасности движения. Принятые законодателями решения это убедительно сегодня подтвердили. Но постоянное увеличение штрафов и санкций, особенно к водителям и пешеходам, не даст эффекта, если не анализировать условия, которые порождают эти правонарушения.

Необходимо обратиться к организации перевозок пассажиров и грузов. Сегодня извлечение прибыли работодателями и водителями рассматривается как главная цель – в ущерб интересам пассажиров и безопасности. Руководители органов власти на местах не препятствуют выходу на рынок недобросовестных перевозчиков. Остаётся несовершенной нормативная база.

В 131-м и 184-м законах о компетенции органов власти субъектов и местного самоуправления безопасность движения не получила сегодня нормативного закрепления. В Совете Федерации прошли слушания, и после этого мы отправили дополнения в Минрегион по исправлению ситуации.

В Правилах перевозки пассажиров и багажа отсутствуют даже минимальные требования по безопасности пассажирских перевозок. Нет норм об обязательном оборудовании транспорта (кроме международных перевозок) контрольными устройствами режима труда и отдыха водителей. Массово стали работать водители, не имеющие необходимого стажа, российских водительских удостоверений. Это прежде всего те, кто приехал из стран СНГ.

С апреля 2007 года завис принятый в первом чтении проект федерального закона об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок. При этом в нём отсутствует механизм допуска на маршруты, требования к регулярным пассажирским перевозкам и так далее.

Ещё хуже положение при грузовых перевозках, за исключением междугородных, где какие-либо регулирующие начала, кроме правил движения, практически сегодня отсутствуют. За режимом труда и отдыха водителей, конечно, никто не следит. Сегодня очень часто водители работают по 18–20 часов, поэтому и засыпают за рулём: последние дорожные происшествия свидетельствуют об

этом. Важно решение по школьным автобусам. Это, конечно, повлияло на безопасность дорожного движения, безопасность детей, но сегодня надо идти и дальше. Большая часть школьных автобусов находится на балансе организаций, не контролирующих режим труда и отдыха, медицинские проверки отсутствуют. Ну и конечно, техническое состояние, к сожалению, тоже сегодня начало уже хромать.

Второе. За последние годы значительно увеличен выпуск современных автомобилей – это на территории России «Форд», «Тойота», «БМВ» и другие. Однако дорожно-транспортная структура катастрофически отстает, темпы роста автопарка в три раза превышают темпы строительства новых городских дорог и инженерных сооружений. В результате заторы и пробки сегодня затронули даже региональные центры. По данным Московского автодорожного института, ущерб от пробок только в Москве составляет не менее 38 миллиардов рублей ежегодно. В Градостроительном кодексе практически не отражены вопросы организации движения транспорта и пешеходов, Земельный кодекс не предусматривает выделения земель для стоянок и парковок. До сих пор не принят документ о головном органе, отвечающем за организацию движения транспорта и пешеходов. Мы полагаем, что необходимо принимать меры по развитию общественного транспорта, вводить ограничения на въезд в город и создавать условия для мотивации перемещения на индивидуальных автомобилях. Принимая такие решения, надо предусматривать удобства для граждан: я имею в виду наличие перехватывающих стоянок, доступность остановок общественного транспорта и так далее. Думаю, мы должны не заставлять людей пользоваться общественным транспортом, а, прежде всего, сделать так, чтобы им было удобно самим, и они сами тогда поедут на этом автобусе.

Следующий вопрос инфраструктуры – обеспечить техническую исправность машин на всех этапах жизненного пути. Регистрация и техосмотр – фактически единственный инструмент государства, побуждающий владельцев поддерживать автомобили сегодня в исправном состоянии, так как система техобслуживания и ремонта должным образом сегодня не организована. Рынок авторемонтных услуг на первый взгляд вроде бы насыщен, но когда начинаем проверять, видим, что техническая база в большинстве случаев устаревшая, ремонтные рабочие тоже неквалифицированные. Поэтому этот вопрос тоже надо поднимать.

Третью. Крайне тяжело идет процесс изменения общественного сознания по проблеме безопасности дорожного движения. Граждане зачастую не понимают сути реформ в этой сфере. Много мнимых правозащитников, ложных информаторов, популистских и часто просто очернительных публикаций и передач. Очень сложно решаются вопросы по размещению рекламы на телеканалах.

Отсюда первостепенной задачей является обеспечение информационно-пропагандистского сопровождения предпринимаемых государством сегодня мер. В информационной работе важно налаживание непосредственного диалога с населением. Определенные подвиги, конечно, имеются – это пресс-конференции, публичные акции, элементы социальной рекламы в городах. И это далеко не полный список. На II международном фестивале рекламы в области безопасности дорожного движения российский ролик занял первое место, при этом более 60 процентов опрошенных заявили об изменении своего отношения к проблеме после просмотра этих фильмов.

Активизировано взаимодействие с бизнес-сообществом. Ряд автомобильных фирм и торговых домов сегодня уже проводят пропагандистские мероприятия в области безопасности дорожного движения, выезжая в регионы. Необходимо развитие взаимодействия с институтами гражданского общества. В России есть Всероссийское общество автомобилистов, другие объединения, которые при активной совместной работе могут не только защитить права водителей, но и участвовать в формировании их транспортной культуры. Сегодня большое количество, и доля автовладельцев – 70 процентов, остались у нас практически не охваченными. За границей есть автоклубы, которые работают в этом направлении – у нас, к сожалению, пока этого нет.

Четвертое. В деятельности по надзору за соблюдением правил движения магистральным путем появляется внедрение средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.

Сейчас активно идёт работа по использованию опыта более 30 стран, где такие приборы давно применяются. Первые примеры в ряде субъектов показывают, что создание системы автоматического контроля, кроме положительного влияния на состояние аварийности, оправдано ещё и экономически. Ежемесячные поступления в бюджет региона могут достигнуть сегодня десятков миллионов. Конечно, мы за то, чтобы этих десятков миллионов было намного меньше, потому что это – нарушения. Применение подобной техники будет способствовать неотвратимости наказания, сокращению числа конфликтных ситуаций с водителями. Здесь же важная задача – формирование современного облика Госавтоинспекции. Условия движения предъявляют к ней сегодня повышенные требования. Сегодня сделаны первые шаги: перепрофилирован на подготовку наших специалистов Орловский институт МВД, поставлен вопрос о социально-правовой защищённости личного состава, улучшается техническое оснащение. Особое внимание уделяется навыкам взаимоотношений с участниками дорожного движения, принят регламент. Это тоже очень важный документ во взаимоотношениях с участниками дорожного движения. Являясь составной частью милиции, Госавтоинспекция принимает непосредственное участие в охране общественного порядка и борьбе с преступностью, причём объём этой работы зачастую не меньше объёма работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

И последнее, что я хотел бы сказать. Начиная с 2004 года, когда погибли 34,5 тысячи человек и фактически сложилась кризисная ситуация у нас в России, проведённые целевые мероприятия позволили эту ситуацию переломить. Значительную роль сыграл и президент Госсвета, который прошёл в 2005 году. Федеральные, региональные и местные программы составили базис всей деятельности, а правительственные и региональные комиссии внесли существенное организующее начало в работу исполнительной власти прежде всего, конечно, на местах.

Стало значительно больше уделяться внимания именно спасению жизни, так как дорожные происшествия – к сожалению, неизбежные издержки автомобилизации. И во всех развитых странах решается основная задача – спасти жизнь человека, максимально уменьшить тяжесть последствий.

Должен доложить, что значительные мероприятия проведены по линии Минздравсоцразвития, МЧС, Минобрнауки, Минтранса. И есть некоторые результаты. С 2004 года число погибших сократилось на 4,5 тысячи человек. Если говорить вообще о сохранённых жизнях человеческих, то почти 13,5 тысячи жизней – это на фоне увеличения на 25 процентов количества автотранспорта в стране. Сегодня это количество составляет 42 миллиона автомобилей.

По предварительным итогам семи месяцев этого года в целом по стране число погибших уменьшилось больше чем на 10 процентов. Таким образом, реализация мероприятий первых трёх лет федеральной целевой программы подтвердила эффективность программно-целевого подхода.

Вместе с тем случившееся в июле обострение с аварийностью отражает слабые стороны и ещё нерешённые проблемы формируемой в современных условиях системы управления безопасности дорожного движения у нас в стране. Сейчас важно не перечёркивать наработанное за последние несколько лет, а последовательно наращивать усилия, и мировой опыт именно об этом тоже говорит.

Д.МЕДВЕДЕВ: Многие вещи, которые Вы назвали, безусловно, справедливы. Я не могу согласиться с тем, что нам удалось что-то там переломить. Мы только-только находимся в начале пути по исправлению этой ситуации. Действительно, задача очень сложная, она решается в период, когда произошёл обвальная прирост автомобильного транспорта в стране, но тем не менее никаких сильно выдающихся результатов мы пока не достигли, хотя, конечно, любая сохранённая жизнь – это уже хорошо, и это уже плюс, это понимание того, что мы движемся в правильном направлении. Но этого мало, именно поэтому я вас сегодня и собрал, потому что всё равно даже при наличии тех мер, которые мы предпринимали, количество дорожно-транспортных происшествий и количество погибших на дорогах всё равно критичное, запредельное для любой страны.

Несколько слов я прошу Генерального прокурора сказать по поводу контроля за состоянием законности в этой сфере.

Ю.ЧАЙКА: Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги!

Проблема обеспечения законности в сфере безопасности дорожного движения находится в постоянной сфере внимания Генеральной прокуратуры. В начале 2007 года Генеральной прокуратурой проведена комплексная проверка исполнения законодательства в этой сфере во всех субъектах Российской Федерации, подчеркиваю, во всех. На завершающем её этапе с целью анализа ситуации и выработки предложений, направленных на совершенствование деятельности по повышению безопасности на дорогах, было подключено Министерство внутренних дел.

По итогам нашей совместной работы была выработана фактически комплексная программа неотложных мер в области обеспечения безопасности дорожного движения. Предложения касались всех основных компонентов: нормативно-правового регулирования, организационных вопросов, усиления контрольных полномочий. Они распространялись не только на федеральный, но и на региональный уровни власти и на местное самоуправление. Эти предложения были внесены за двумя подписями Президенту Российской Федерации, который их полностью поддержал и поручил Правительству России их реализовать.

К сожалению, больше половины из того, что нами предлагалось, так до сих пор и не реализовано. Не внесены изменения в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом в части ужесточения условий лицензирования и усиления контроля за соблюдением лицензионных требований. Не решены проблемы медицинского обеспечения безопасности дорожного движения. Не внесены изменения в государственные образовательные стандарты общего образования по изучению правил безопасности поведения на дорогах детьми в дошкольных и общеобразовательных учреждениях. Не приняты меры по укреплению организационно-функционального единства системы Госавтоинспекции. Не обеспечивается выполнение полномочий органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления по обустройству дорог переходами, ограждениями, светофорами и так далее.

В апреле текущего года Генеральной прокуратурой вновь была проанализирована ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения в стране. По результатам направлена информация Председателю Правительства Российской Федерации Владимиру Владимировичу Путину.

В настоящее время по нашему предложению Министерство внутренних дел приступило к разработке нормативно-правовой базы по применению специальных устройств регистрации времени труда и отдыха водителей, так называемых тахографов, на грузовые автомобили и пассажирские автобусы, осуществляющие коммерческие перевозки грузов и пассажиров. Это позволит исключить управление транспортными средствами водителями в состоянии повышенного утомления, зачастую обусловленного несоблюдением ими режима труда и отдыха.

Кроме того, с учётом складывающейся ситуации считаю целесообразным предложить: первое – завершить выполнение в полном объёме предложенной нами совместно с МВД программы мероприятий в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 21 июля 2007 года.

Второе. Ускорить разработку федерального закона о медицинском обеспечении безопасности дорожного движения. Принятие этого закона предусмотрено статьёй 23 Федерального закона о безопасности дорожного движения, действующего с 1995 года. Прошло почти 15 лет, а ситуация не изменилась. Этот закон должен регулировать порядок организации медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, периодичность обязательных медицинских освидетельствований, порядок их проведения, перечень медицинских противопоказаний, при которых запрещается управлять транспортными средствами.

Третье. Ускорить разработку и утверждение технических регламентов по требованиям к обеспечению безопасности автомобильных дорог при их эксплуатации и требованиям к обеспечению безопасности автомобильных дорог при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте.

В настоящее время национальные стандарты, действующие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с Федеральным законом о техническом регулировании, носят лишь рекомендательный характер и не являются обязательными к исполнению. Закон действует со 2002 года, а новый технический регламент в этой сфере до сих пор не принят.

И последнее. Принятие таких технических регламентов потребует скорректировать и градостроительное законодательство, действующие нормативно-правовые акты по расчёту пропускной способности улиц, дорог, их обустройству и оборудованию, ориентированные на устаревший уровень автомобилизации. Мы продолжаем эту работу вместе с МВД.

Д.МЕДВЕДЕВ: Пожалуйста, Татьяна Алексеевна, Вам слово.

Т.ГОЛИКОВА: Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги!

Мы начиная с прошлого года, базируясь на той ситуации и на тех показателях, которые складываются по смертности на дорогах в результате дорожно-транспортных происшествий, начали новое направление национального проекта – оказание медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

В 2008 году в национальном проекте участвовало 12 субъектов Российской Федерации. И национальный проект построен таким образом, что мы выбираем крупные федеральные дорожные трассы, где наибольшее количество пострадавших, наибольшее количество аварий, и в первую очередь они попадают в национальный проект. Национальный проект предполагает оснащение учреждений, находящихся вдоль федеральных трасс, современным медицинским оборудованием, оборудованием, способным быстро поставить диагноз и быстро оценить ситуацию, но, кроме этого, национальный проект предполагает принципиальные изменения схемы движения и поступления больных. И в рамках этого национального проекта во всех субъектах, которые в нём участвуют, создаются травмоцентры первого, второго и третьего уровней, и за каждым из них закреплена соответствующая функциональная нагрузка.

Я хочу сказать, что в 2008 году в рамках национального проекта участвовали следующие федеральные дороги: М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-10 «Россия» (Москва – Санкт-Петербург) и А-216, А-229 (это Калининградская область). В принципе, если говорить о показателях, которые были достигнуты в результате реализации на этих автомобильных дорогах всех составляющих национального проекта, то я приведу только два показателя и только по этим 12 субъектам Российской Федерации. Число пострадавших с сочетанной травмой и доставленных в травмоцентры возросло на 20,6 процента в этих субъектах, и число погибших на месте ДТП сократилось в этих же субъектах на 13,9 процента. Причём я должна сказать, что смысл всех этих мероприятий в том числе связан с тем, что первую помощь необходимо оказать в так называемый золотой час. В случае если в этот час помощь оказана, естественно, это будет иметь свой эффект.

Что касается этого года, то в нацпроекте участвуют две федеральных дороги и 13 субъектов Российской Федерации. Это М-7 «Волга» (Москва – Уфа) и М-8 «Холмогоры» (Москва – Архангельск). Все субъекты Российской Федерации готовы, все подготовительные работы завершены, денежные средства им перечислены, и сейчас уже идёт организация травмоцентра первого, второго и третьего уровней.

Что касается в целом этого проекта, то мы предполагали, что он должен завершиться по 2012 год включительно. Безусловно, он связан с возможными финансовыми ограничениями, но тем не менее на 2010 год мы тоже определили две федеральных трассы. Это М-5 «Урал» (Москва – Челябинск) – самая протяжённая и, в общем, трасса, на которой достаточно большое количество дорожно-транспортных происшествий происходит. И следующую трассу мы определили М-60 «Усури», она протяжённостью 763 километра. И в этом проекте в 2010 году будет участвовать 17 субъектов Российской Федерации.

Но тем не менее я бы хотела обратить внимание на другое – что для территорий с низкой плотностью населения и отдалённостью учреждений здравоохранения от автомобильных дорог с

целью сокращения времени доставки пострадавших в лечебные учреждения, а, как правило, в таких субъектах лечебные учреждения находятся далеко от федеральных дорог и вообще далеко от дорог, всё-таки мы считаем, что целесообразно вернуться к развитию системы эвакуации с использованием вертолётов. И, может быть, нужно провести в 2010–2011 годах пилотный проект в отдельно взятых регионах, с тем чтобы посмотреть, как это будет работать.

И что касается наших предложений, то я бы здесь обратила внимание на следующее. Мы совместно с нашими коллегами из Министерства внутренних дел и Министерства по чрезвычайным ситуациям, к сожалению, очень долго согласовывали, но всё-таки сейчас принят в первом чтении и, я надеюсь, в сентябре будет принят во втором и третьем чтениях законопроект о внесении изменений в Основы законодательства об охране здоровья граждан, где определяется понятие первой помощи и где определен круг лиц, обязанных её оказывать. Это потребует изменить порядок сдачи квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, предусмотрев новые правила приёма теоретического и практического экзамена по первой медицинской помощи при сдаче водителями непосредственно квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортным средством.

Кроме этого, мы считаем, что, несмотря на имеющееся законодательство, несмотря на все законы, постановления, приказы Минздрава и других федеральных органов, нам всё-таки надо в целях выполнения работодателями возложенных на них Трудовым кодексом обязанностей по отстранению от работы, недопущению к работе тех, кто не прошел медицинский осмотр, тех, кто не прошел обязательное психиатрическое освидетельствование, разработать и внедрить новую учётную форму (мы её условно пока назвали «заключение») по результатам предварительного первичного медицинского осмотра и рассматривать это заключение как один из обязательных документов наряду с водительским удостоверением, ПТС и полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортных средств. Может быть, это предложение неожиданное, но тем не менее мы считаем, что, если мы этим займемся, это будет иметь свой эффект.

Кроме того, необходимо повысить ответственность работодателей при проведении предрейсовых и послесменных медицинских осмотров работников. К сожалению, это не секрет, что зачастую это или не проводится, или проводится с недолжной эффективностью, или, нам хорошо известно, если человек накануне выпил, пришёл, его заставляют часик-два погулять, а после этого он снова проходит предварительный медосмотр, его уже допускают на рейс.

Кроме этого, считаем необходимым (и мы с такой просьбой обращались в Минтранс, хотя мы обратились недавно), считаем целесообразным совместно с нами в рамках создания травмоцентров оснащать федеральные трассы специальными баннерами с указанием направления движения и расстоянием до учреждения здравоохранения, в котором как раз оказывается специализированная медицинская помощь.

И последнее. На недавнем селекторе, который мы проводили по итогам реализации национального проекта за первое полугодие 2009 года, рассматривали Ростовскую область. На этом селекторе прозвучали предложения, в том числе от Ростовской области, по поводу необходимости при строительстве и реконструкции федеральных автомобильных дорог всё-таки устанавливать жёсткие разделительные полосы для встречного движения.

Д.МЕДВЕДЕВ: Спасибо, Татьяна Алексеевна. Всё то, что Вы называете, актуально и важно, нужно обязательно этим будет заниматься, как и другими вещами, но мы потом продолжим обсуждение.

Сергей Кужугетович, Вам слово.

С.ШОЙГУ: Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги!

Я начну, пожалуй, с того самого «золотого часа», о котором только что сказала Татьяна Алексеевна, это как раз час нашей ответственности. Ответственность взята не так давно, начали мы с реагирования на 7 процентов ДТП – сегодня мы реагируем на каждое четвертое ДТП, в частности по этому году более 20 тысяч спасательных операций и 9697, если говорить точнее, людей, которые

спасены и которым оказана помощь. Здесь я абсолютно согласен с тем, что Вы сказали, Дмитрий Анатольевич, что касается нормативной базы по нашим дорогам. Здесь совершенно конкретные предложения, их несколько.

Первое, об этом уже говорил Юрий Яковлевич, – у нас, к сожалению, непростительно затянута работа по техническому регламенту по дорогам. Жизнь меняется, количество машин увеличивается, способы и методы оказания помощи совершенствуются и в рамках национального проекта медицинской помощи, и в наших проектах, но, к сожалению, пока дороги строятся по старым проектам.

В тех субъектах, в которых идёт национальный проект оказания медицинской помощи, пока нет обязательного – при дорожной больнице, я имею в виду, – обязательного строительства вертолётных площадок. У нас страна очень большая: ДТП, пробки – мы не всегда успеваем.

Следующее. Техническим регламентом по пожарной безопасности у нас установлено время прибытия на пожары в городах до 10 минут, в сельской местности – до 20 минут. Если эта норма не выполняется – значит, надо принимать срочные меры либо по строительству дополнительных депо, либо по оснащению дополнительной техникой. Точно такую же норму надо вводить и на ДТП – время прибытия спасательных медицинских подразделений. И вводить её надо в технических регламентах.

Поэтому я ещё раз повторюсь, что для нас этот пункт, конечно, крайне важен, потому что весь дальнейший расчёт идёт от него. Если мы сегодня, допустим, говорим о том, что горная трасса, тяжёлая трасса (Чуйский тракт, Усинский тракт, ТрансКАМ), – надо в обязательном порядке совмещать подразделения: дорожную службу, спасательное медицинское подразделение и, естественно, ГАИ, я имею в виду дорожную инспекцию, то сегодня это не прописано ни в одном законе, к сожалению. Когда у нас возникают серьёзные проблемы с лавинами в Забайкалье, в Саянах, на Кавказе, то мы раз за разом вспоминаем о том, что нам нужна та или иная техника, которая, на наш взгляд, в обязательном порядке должна быть прописана в технических регламентах.

Следующее. Частью это было упомянуто в докладе Татьяны Алексеевны, что необходимо начинать пилотный проект о применении вертолётов. Мы его начали. Начали мы его в Москве и Санкт-Петербурге, начали 4 года назад. За это время только с дорог более тысячи пострадавших доставлены в три медицинских учреждения, которые оборудованы вертолётными площадками (два в Москве и одно в Санкт-Петербурге). Мы разработали эту программу, дали свои предложения. Предложения доложили Вам, Дмитрий Анатольевич, доложили Председателю Правительства. И считаем крайне необходимым включение этих предложений – во всяком случае, на первом этапе по трём трассам: это трасса «Дон», трасса на Санкт-Петербург и трасса на Казань. В дальнейшем добавлять ещё две трассы на Минск и Киев. Обеспечение их, естественно, и вертолётными площадками, и дежурными подразделениями с применением вертолётов – точнее, того персонала, которым как раз оснащаются в субъектах лечебные учреждения.

Ну и, наконец, последнее, о чём хотелось бы сказать в этой ситуации, – это по нашей совместной работе по федеральным целевым программам (у нас их несколько), касающимся безопасности на дорогах. Основная из них, конечно, это та, что идёт, где является головной организацией Министерство внутренних дел, но, кроме этого, есть ещё ряд программ.

В частности, ещё раз возвращаюсь к программам, касающимся дорожного строительства. Деньги, средства выделяются очень большие на транспортное строительство, на дорожное строительство по стране, но, к великому сожалению, во многих случаях – я не побоюсь сказать, в большинстве случаев – у нас отсутствует современная норма безопасности на дорогах. Я имею в виду опять же вертолётные площадки, я имею в виду ловушки, я имею в виду обеспечение совместными пунктами безопасности.

Поэтому хотелось бы, конечно, чтобы в протокол нашего сегодняшнего совещания попали, Дмитрий Анатольевич, уже конкретные какие-то сроки по утверждению технического регламента по дорожному строительству.

Д.МЕДВЕДЕВ: Я по итогам нашего совещания, естественно, дам целый набор поручений, потому что это не просто разговор на актуальную тему, возникшую в результате резонансных происшествий на дорогах, – надо действовать. У меня уже есть свои прикидки. Я их анонсировать не буду, потому что по некоторым из них ещё нужно обменяться впечатлениями, но со многим из того, что здесь прозвучало, я согласен.

Вы упомянули необходимость внесения в регламент времени прибытия на дорожно-транспортное происшествие. Я в целом, безусловно, за – надо только взвесить, чтобы это была работающая норма, чтобы мы декларацию не зафиксировали, что должны прибывать за 15 минут, а прибывать будут иначе. То есть мы должны взвесить это в зависимости от текущей ситуации на дорогах, от наших транспортных возможностей, удалённости и выйти на норму, которая будет обеспечена – естественно, стараясь её подтягивать. Мы, кстати, за последнее время ведь по линии скорой помощи это время сократили. Я помню, мы специально с Вами, Татьяна Алексеевна, этим занимались и практически в два раза, по-моему, приблизили время прибытия в пределах как раз того самого «золотого часа».

**Доклад начальника Департамента ОБДД МВД России В.Н. Кирьянова
в рамках «Парламентского часа» в Государственной Думе
Федерального Собрания Российской Федерации
10 апреля 2009 года
о ходе реализации федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»**

Уважаемые депутаты!

Прежде всего, позвольте выразить признательность за то, что Государственная Дума постоянно уделяет внимание вопросам безопасности дорожного движения – этой актуальной и болезненной для нашего общества проблеме.

Аварийность на автотранспорте остается одной из острейших социально-экономических и демографических проблем, которая уже создает угрозу национальной безопасности.

Для понимания существа проблемы кратко остановлюсь на истории.

С начала 90-х годов при смене социально-экономической системы практически все механизмы государственного управления безопасностью движения, действовавшие ранее, были разрушены.

На автотранспорте быстро произошла приватизация, в результате до 90% автопарка перешло в собственность физических лиц. Стремление к получению максимальной прибыли обусловило выпуск на линию транспорта с неисправностями, морально и физически устаревших (*более 50% как легковых, так и грузовых автомобилей эксплуатируются свыше 10 лет, то есть фактически за пределами срока службы*), упразднение всех видов медицинского контроля водителей, ликвидацию служб и инженеров по безопасности движения.

Проведенные реформы на автотранспорте значительно опередили формируемые в новых условиях методы профилактики, которые и до настоящего времени - крайне неэффективны. Следует добавить, что улично-дорожная сеть не соответствует интенсивности транспортных потоков. *Основные магистрали перегружены в 2-3 раза*. Плотность дорожной сети в крупных городах составляет немногим более половины от нормативов.

Аварийность стала определяться дисциплиной физических лиц, то есть водителей, с которыми практически никакой профилактической работы не проводится.

Смена социальных ориентиров вызвала бурный рост правового нигилизма, пренебрежения к социально-правовым нормам, ощущение безнаказанности и вседозволенности.

В России число нарушений примерно в 1,5 раза превысило численность автопарка. На дорогах начала явственно прослеживаться тенденция повышения агрессивности. Превышение скорости, выезд на встречную полосу, алкоголь стали причиной почти 70% ДТП с пострадавшими.

Приведенные данные свидетельствовали о системном кризисе в деятельности по обеспечению безопасности движения.

Это, естественно, привело к всплеску дорожно-транспортного травматизма.

За 10 лет - с девяносто шестого по две тысячи пятый год – погибли около 315 тысяч человек, около 2 млн. получили увечья. Ежегодный ущерб по оценкам Минэкономразвития составил порядка 2,5 % ВВП. Количество погибших составило треть от всех погибших в Европе. У нас один из самых высоких показателей смертности на 100 тыс. населения.

Следовательно, уплачиваемая цена за повышение мобильности, слишком высока.

По нашей инициативе был проведен глубокий анализ, изучен зарубежный опыт, проведены консультации с мировыми экспертами. Стало ясно, что изменить положение дел в рамках текущей деятельности невозможно. Улучшить ситуацию можно только программно-целевым методом, который позволит объединить усилия государства и общества на всех уровнях. Для справки – только на федеральном уровне к проблеме уже привлечено около сорока органов власти.

Итогом аналитики стала концепция повышения безопасности, которая в 2005 г. была доложена и одобрена Министром внутренних дел и Министром экономического развития.

Концепция легла в основу материалов для рассмотрения по инициативе МВД положения дел на президиуме Госсовета под председательством Президента.

По поручению Президента в кратчайшие сроки была подготовлена федеральная целевая программа «Повышение безопасности движения в 2006-2012 годах», которая была утверждена в феврале 2006 г. Правительством. Причем начало реализации Программы с 2007 г. было перенесено на 2006 г.

Сложная задача, поставленная перед нами, начала осуществляться в условиях, когда высокими темпами увеличивалось количество автомобилей, когда катастрофически отстает развитие дорожно-транспортной инфраструктуры как от международных стандартов так и от реальных потребностей дорожного движения, когда правовое сознание граждан находится на низком уровне, когда население отрицательно относится к попыткам наведения порядка в тех или иных областях дорожного движения, когда вся система госуправления в этой области действовала крайне неэффективно.

Послания Президента, решения президиума Госсовета, Государственной Думы, Совета Федерации и Правительства, создали фундамент, на котором сейчас базируется вся деятельность по безопасности движения.

Конкретным инструментом реализации государственной воли стала Федеральная программа.

И уже менее чем через 2 года мы отметили начало стабилизации аварийности, которая к концу восьмого года достигла заметных позитивных изменений.

Число погибших сократилось на 10,1%, раненых – на 7,3%, уменьшился детский травматизм. Общее число ДТП снизилось на 6,6%.

Еще большие изменения, если сравнить 2008 г. и 2004 г. – принятый как базовый. Число погибших сократилось на четыре тысячи пятьсот семьдесят человек. А всего за три года были сохранены жизни более 13,5 тысяч человек.

Были проведены целенаправленные мероприятия по повышению безопасности пешеходов.

Почти на 20% сократились ДТП с особо тяжкими последствиями.

Резонный вопрос: «За счет чего удалось достичь перелома в динамике и структуре аварийности?».

Отвечу кратко.

Первое – это заметная активизация работы органов власти на федеральном, региональном и местном уровнях. Так на федеральном уровне мы активно работаем с Минтрансом, Минздравсоцразвития, Минобрнауки, МЧС и другими ведомствами.

Второе – усиление работы средств массовой информации, рекламы, других средств воздействия на сознание граждан;

Третье – это административное принуждение участников движения к соблюдению Правил.

Далее остановлюсь только на наиболее значимых мероприятиях.

Регулярно проводились выездные совещания с участием полномочных представителей Президента в округах, руководителей министерств, участвующих в федеральной программе, председателей региональных комиссий по безопасности движения.

Такие акции значительно активизировали работу всей системы региональных и местных органов власти. Конкретно это выразилось в более активном участии в реализации Федеральной программы, наращивании объемов региональных и местных программ.

Теперь программы приняты во всех субъектах, и в половине муниципальных образований. Со всеми субъектами заключены соглашения о софинансировании работ.

В 2008 г. привлечено финансирование по всем госзаказчикам по сравнению с аналогичными показателями за прошедший год больше, чем на одну треть.

Очевидно, что объединение в единую систему федеральных, региональных и муниципальных программ создало реальную основу для целенаправленного воздействия на основные причины и факторы, порождающие как высокий уровень аварийности, так и высокую тяжесть последствий.

В информационно-пропагандистской работе значительно возросли и масштаб мероприятий, и их качество.

Фактически можно говорить, что создана система информационно-пропагандистского сопровождения мер по безопасности движения. Регулярно иницируются публикации в СМИ по самым актуальным вопросам, постоянно проводятся пресс-конференции, круглые столы, брифинги, выступления, как руководителей МВД, Департамента, так и руководителей Госавтоинспекций субъектов. Оригинальные публичные акции с различной тематикой проведены в Санкт-Петербурге (безопасность движения, как комплексная проблема большого города), Архангельске (безопасность движения в районах Крайнего Севера), Новосибирске (Аудиоролики с участием Героя России А.А. Карелина), Воронеже (Весеннее настроение на улицах родного города), Краснодарском и Красноярском краях, Амурской области, Москве и Московской области, других субъектах.

Удалось обозначить новое эффективное направление в социальной рекламе. Один из социальных роликов признан лучшим на Втором всемирном фестивале фильмов по безопасности движения. Исследования по воздействию социальных роликов показывают, что более 60% опрошенных признают, что их просмотр изменил их отношение к проблеме. **(своими словами)**

Улучшена подача тематических материалов в СМИ. Активизировано взаимодействие с бизнес-сообществом – прежде всего с крупнейшими автомобильными производителями и торговыми сетями, которые поддержали предложение по участию в пропагандистских мероприятиях. Так, фирма Мерседес-Бенц в рамках совместной Программы готовит целевые мероприятия по обучению безопасному поведению на дороге школьников в Нижнем Новгороде, Казани, Волгограде, Краснодаре, в летнем лагере «Орленок».

В свою очередь в гипермаркете Ашан с 22 марта по 5 апреля с.г. установлены информационные плакаты, на мониторах и по телевизорам для продажи демонстрируются видеоролики по безопасности движения. В соответствующих отделах пропагандируется безопасность детей, необходимость применения детских удерживающих устройств. Регулярно идет информация по громкой радиосвязи.

Подобные акции в Ашане готовятся в 8-ми регионах страны.

В целом задача заключается в том, чтобы приведенные виды работы приобрели системный характер.

Важным рычагом повышения личной ответственности участников движения могут стать общественные объединения автовладельцев. Опыт ряда стран (ФРГ, Великобритания, Швеция) показывает, что объединения водителей на базе клубов дает возможность не только эффективно защитить их права, но и последовательно формировать стереотипы транспортной культуры, повысить правосознание. Показательно, в этом случае эффект может быть получен без использования бюджетных средств.

Пристальное внимание уделяется безопасности детей.

В целом по стране работа по профилактике ДТП с детьми усиливается. В истекшем году более двухсот школ из 53 регионов приняли участие в финале Всероссийского конкурса по профилактике дорожного травматизма. Во многих городах был развернут передвижной детский автогородок. Продолжается строительство больших детских автогородков (по одному на каждый федеральный округ), оборудование школьных уголков безопасности движения. Реализуется программа «Школьный автобус».

Регулярно проводятся Всероссийский конкурс «Безопасное колесо», межгосударственные слеты юных инспекторов движения, которых на сегодня в стране насчитывается более 280 тысяч детей. Ребята сами учатся навыкам безопасного поведения на дорогах, а затем полученные

знания передают своим сверстникам. Без сомнения, это наш большой резерв воспитания будущих законопослушных участников движения.

В рамках Программы идет работа по улучшению системы оказания помощи пострадавшим. Главное – быстрое прибытие на место ДТП и оказание помощи.

Отрабатываются механизмы взаимодействия Госавтоинспекции, скорой медпомощи, дорожных служб, спасателей с Единой системой ликвидации чрезвычайных ситуаций. На дорогах устанавливаются табло с информацией о службах спасения и медицины.

Проводились учения МЧС, Минздравсоцразвития, МВД, региональных и местных органов, с участием Всероссийского центра медицины катастроф, в частности в 2008 г. – в Ростове-на-Дону, Петрозаводске и Московской области.

Отдельно хочу поблагодарить Минздравсоцразвития, так как заметно активизировалась работа по оказанию медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Уважаемые депутаты!

Как известно, в СССР в течение многих лет организацией движения транспорта и пешеходов занималась Госавтоинспекция.

Теперь согласно законодательству планирование, финансирование и реализация мероприятий по организации движения отнесены к компетенции федеральных, региональных и местных органов, в ведении которых находятся дороги. Однако они не уделяют должного внимания этому вопросу.

В Генеральных схемах развития городов организация движения должного отражения не находят. Практически отсутствуют положения и в Градостроительном кодексе. В Земельном кодексе – в части выделения земель для организации стоянок и парковок. Как следствие - проводимые мероприятия носят локальный характер, не взаимосвязаны. В структуре управления городским хозяйством, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга нет подразделений по организации движения.

Вопрос организации движения специально рассматривался в Правительстве. Принято решение и подготовлен проект постановления правительства о возложении функции по выработке госполитики и правовому регулированию на Минтранс России.

Уважаемые депутаты!

Программной целью в 2009 годк является развитие положительных тенденций в снижении основных показателей аварийности – то есть снижению погибших, и улучшению важнейших индикаторов программы.

Зарубежный опыт показывает, что кардинальные изменения в динамике дорожного травматизма могут быть только при системной, целенаправленной, долгосрочной работе.

Следовательно успокаиваться на некоторых позитивных результатах мы не имеем права - уровень аварийности еще слишком высок. Так, наряду с общими позитивными изменениями в 9-ти регионах продолжился рост числа погибших (*Карачаево-Черкесская и Мордовская Республики, Камчатский край, Амурская Калужская, Кировская, Липецкая, Магаданская, Томская области*).

Одновременно, если в 2003-2006 годах ежегодный прирост автопарка составлял чуть более одного миллиона транспортных средств, то в 2007 и 2008 годах он превысил 2,6 миллиона. При этом мобильность населения в России еще почти в 2,5 раза меньше, чем в развитых странах Запада.

Таким образом, обстановка в дорожном движении будет только усложняться. Это естественно потребует дальнейшего усиления работы органов власти на всех уровнях управления.

Рассмотрим первоочередные задачи.

По статистике количество погибших пешеходов и водителей составляют по 36%, 28% - доля пассажиров.

Известно, что большинство ДТП с пешеходами связано с отсутствием условий для их передвижения: обустройством переходов, применением светоотражающих элементов на одежде, сумках; контролем, чтобы уступали дорогу пешеходу. Подвижки безусловно есть.

Так, хочу доложить, что при проверке 135 тысяч пешеходных переходов выявлено большое число недостатков. Были направлены материалы в судебные и прокурорские инстанции, органы власти субъектов. Эту работу поддержала Генеральная Прокуратура. Улучшение условий для пешеходов находят положительный отклик и в обществе.

Однако много недостатков не устранено. В целом же профилактическую работу по повышению безопасности пешеходов мы будем усиливать.

Меры по сохранению жизни водителей и пассажиров, особенно детей, также носят многоплановый характер.

Особое внимание – повсеместному применению ремней безопасности, мотошлемов, детских удерживающих устройств.

Отмечу - если до принятия ФЦП ремнями пользовались только 15 – 20%, то сейчас уже около 60%. Однако и этот уровень нас не удовлетворяет. В странах развитой автомобилизации этот показатель 90 – 95 % и более.

Одновременно следует констатировать, что дисциплина водителей является объективно низкой. Имеют место недостаточная культура поведения, несоблюдение Правил, неадекватная оценка навыков вождения. По причине нарушений водителями совершается более 80 % всех ДТП.

В таких условиях административно-правовое воздействие на нарушителей остается важным условием.

Ужесточение наказаний, принятое Думой, безусловно, оказало влияние на снижение аварийности.

Социологические интернет-опросы показывают: почти 70% населения поддерживают усиление ответственности за нарушения Правил.

Одновременно, общественное мнение все больше склоняется к тому, что недисциплинированность отдельных водителей реально угрожает безопасности подавляющего большинства.

На этом фоне вызывает недоумение позиция отдельных правозащитников, некоторых СМИ. Они ради псевдорейтинга спекулируют на доверии к Госавтоинспекции, пытаются внедрить в сознание несостоятельный тезис о карательной политике государства, тотальном ущемлении прав водителей. В действительности, решения Думы – это адекватная реакция государства на сложную ситуацию с аварийностью, особенно с человеческими жертвами. Демократические традиции не исключают жесткого реагирования законодателей в интересах общества и государства.

В Германии с 1 февраля этого года, размеры штрафов (и так большие) возросли в два раза. Министр транспорта Германии сказал - это необходимо, чтобы «еще лучше защитить разумных от неразумных».

Излишне мягкий подход к правонарушениям, без учета конкретной ситуации, доказал несостоятельность. Вспомним, в 97-ом году без оснований была отменена ответственность за повторные нарушения. Одновременно неоправданный либерализм в определении механизма контроля за уплатой штрафов - сейчас около половины нарушителей уклоняются от уплаты – сводят «на нет» профилактическую роль закона.

Но можно привести и другую тенденцию. 4 года снижается аварийность по вине пьяных водителей: с момента усиления ответственности в 2004 г. Это яркий пример, когда своевременное реагирование законодателя позволило сохранить жизнь и здоровье тысячам.

В то же время привлечение к административной ответственности - дело непростое. В условиях роста самосознания, развития демократических начал наложение взысканий должно базироваться на объективности, беспристрастности. В этой связи большие перспективы у применения средств фото-видео фиксации нарушений, в том числе в автоматическом режиме. Отмечу, такие приборы применяются более чем в 30 странах и влияют на предупреждение аварийности.

Первый опыт в стране показал, что есть реальные возможности неотвратимости наказания, сокращения конфликтных ситуаций.

В то же время требуется решение целого пакета правовых, организационных, финансовых и технических мер для создания эффективного механизма внедрения этой важной новации.

Мы осознаем, что ужесточение санкций не является стратегическим направлением, а представляет лишь один из элементов всего комплекса мероприятий программы.

Применение административных мер должно сопровождаться внедрением в сознание простой истины, что управление транспортом – источником повышенной опасности – является не только правом, но и обязанностью перед другими и всем обществом соблюдать Правила.

Одновременно хочу привести два важных фактора, значительно осложняющих решение задач по снижению уровня дорожного травматизма.

Первое. В Программе антикризисных мер Правительства вопросы социальной политики и защиты населения занимают одно из первых мест. То есть, защита жизни и здоровья участников движения, фактически всего населения страны, в этот кризисный период становится еще более значимой.

Вместе с тем финансирование федеральной программы сокращено на 35%. В 21 субъекте также значительное сокращение. При этом в половине более чем на 50%. А в таких областях как Нижегородская, Саратовская, Астраханская, Иркутская, которые существенно влияют на аварийность по стране, сокращение – более 70%.

В 3-х субъектах, в т.ч. Ростовской области, программа вообще приостановлена. В 4 субъектах вопросы финансирования находятся на рассмотрении.

По предварительным данным, в 26 регионах планируется снижение объемов средств на содержание дорог – на 10-30%; в 31 регионе - на дорожный ремонт; в 7 – ремонт мостов и дорог полностью исключены из бюджета.

Все это говорит о том, что сдерживающим аварийность фактором вместо превентивной, предупредительной работы должен стать административный прессинг, который может привести к дальнейшему усилению противостояния между милицией и участниками движения, а фактически между государством и обществом.

Второй фактор связан с законодательством. Выше уже отмечалась важность работы непосредственно на местах.

В то же время, ни 184, ни 131 законы, т.е. законы Об общих принципах организации законодательных и исполнительных органов власти субъектов и Об общих принципах организации местного самоуправления никаких положений в части безопасности движения не содержат.

Я прошу депутатов Государственной Думы оказать помощь в решении 2-х названных проблем.

Говоря о текущих, первоочередных задачах нельзя упускать и задач, влияющих на обстановку как в текущем, так и в последующие годы.

Первая задача – это последовательное наращивание усилий на всех уровнях управления в целях безусловного выполнения заданий программы. Снижение результативности недопустимо, даже в условиях финансово-экономического кризиса.

Вторая задача – связана с тем, что в России важнейшим фактором риска является человеческий фактор.

Следовательно каждый член общества должен осознать серьезность проблемы. Основной движущей силой является информационно-пропагандистская работа, то есть работа по повышению правосознания участников движения.

Третья задача – это усиление работы по формированию современного облика сотрудника Госавтоинспекции.

Задача многоаспектная. Сегодня сделаны первые шаги. Перепрофилирован на подготовку специалистов Орловский институт МВД. Поставлен вопрос о социально-правовой защищенности личного состава. Улучшается техническое оснащение. Особое внимание мы уделяем навыкам грамотного взаимоотношения с участниками движения особенно в сложных ситуациях.

Кроме того нельзя забывать, что Госавтоинспекция является составной частью милиции, и с нас никто не снимает обязанностей по участию в охране общественного порядка и борьбе с

преступностью. Причем объем этой работы зачастую не меньше объема работы по обеспечению безопасности движения.

Отдельно привлеките ваше внимание к тому, что на 62-й сессии Генассамблеи ООН было одобрено решение о проведении в 2009 г. в Москве Первой всемирной министерской конференции по безопасности движения, которая состоится в ноябре сего года. Такие встречи в мире еще не проводились. Конференцию планируется посвятить комплексному обсуждению ситуации в области безопасности движения в мире, ее влиянию на социально-экономическое развитие стран.

Завершая выступление, подчеркну, что проблема безопасности движения не может быть решена «кавалерийским наскоком», а требует постоянной и целенаправленной работы государства, общества и граждан.

Спасибо за внимание!

Предварительная программа

в течение всего времени проведения Конференции Вы можете посетить выставку, посвященную безопасности дорожного движения

18 ноября 2009 г.	
18.00 - 21.00	Официальный прием для глав делегаций
19 ноября 2009 г.	
09.00 - 10.00	Регистрация
10.00 - 11.00	Открытие пленарного заседания, включая обращение к участникам и выступления почетных гостей Г-н Дмитрий Медведев, Президент Российской Федерации Другие официальные лица
11.00 - 11.30	Перерыв на кофе
11.30 - 13.00	Пленарное заседание на тему "Дорожно-транспортные происшествия как проблема в области развития" Руководители глобальных и региональных организаций системы Организации Объединенных Наций Руководители неправительственных и других организаций, выступающих за обеспечение безопасности дорожного движения
13.00 - 15.00	Перерыв на обед
15.00 - 16.15	Пленарное заседание на тему "Примеры передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения" Министры
16:15 - 16:45	Перерыв на кофе
16.45 - 18.00	Пленарное заседание на тему "Дальнейшие шаги по повышению безопасности дорожного движения" Министры
19.00 - 21.00	Прием
20 ноября 2009 г.	
9.30 - 11.00	Четыре секционных заседания
11.00 - 11.30	Перерыв на кофе
11.30 - 13.00	Три секционных заседания
13.00 - 15.00	Перерыв на обед
15.00 - 17.00	Доклады модераторов секционных заседаний. Принятие декларации Министерской конференции.

Секционные заседания

Для изучения практического опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире и выработки конкретных предложений для действий в контексте предложенного Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2010-2020 гг. запланировано проведение ряда секционных заседаний. Будут рассмотрены аспекты, относящиеся ко всем странам, но особое внимание будет уделяться путям решения проблем дорожной безопасности в тех частях мира, в которых уровень смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях является наиболее высоким.

1. Партнерство в целях повышения безопасности дорожного движения

Страны, которые достигли значительного сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, добились этого посредством привлечения многих секторов общества, включая правительственные учреждения, занимающиеся вопросами транспорта, здравоохранения, образования, обеспечения правопорядка, а также неправительственные организации, частные компании, религиозные объединения и средства массовой информации. В ходе заседания будут обсуждаться различные модели многосекторального сотрудничества и основные компоненты успешного партнерства в целях повышения безопасности дорожного движения.

2. Политика в области обеспечения безопасности дорожного движения

Национальная политика является важнейшим элементом реализации стратегических действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Она служит также основой для разработки и принятия национального законодательства в данной сфере. Разработка многосекторальной политики и установление конкретных целевых показателей подразумевают применение системного подхода, основанного на тщательном анализе данных. Практическое осуществление этой политики требует наличия политической воли, обеспечения финансирования и четкого распределения обязанностей, а также отчетности за каждый этап реализации. В ходе обсуждения будет изучен опыт применения различных подходов к разработке, осуществлению и оценке результатов такой политики.

3. Вклад сектора здравоохранения и аварийно-спасательных служб в безопасность дорожного движения

Сектор здравоохранения может внести весомый вклад в повышение безопасности дорожного движения посредством развития системы медицинской помощи и социальной реабилитации пострадавших. Большое значение имеют также профилактические мероприятия, такие как периодические медицинские осмотры водителей, освидетельствование на состояние опьянения, содействие информационно-пропагандистской работе. Тем не менее, несмотря на то, что дорожно-транспортный травматизм оказывает значительное воздействие на здоровье, ответные меры сектора здравоохранения во многих странах остаются ограниченными. Кроме того, не в полной мере реализуется потенциал аварийно-спасательных служб в снижении уровня дорожно-транспортного травматизма. В ходе обсуждения будут представлены примеры того, какой вклад вносится сектором здравоохранения и аварийно-спасательными службами в обеспечение безопасности дорожного движения, а также перспективы развития соответствующих организаций и служб.

4. Воздействие на участников дорожного движения

Соблюдение участниками дорожного движения законодательства является главным фактором предупреждения дорожно-транспортного травматизма. При этом немаловажно, чтобы законодательная база разных стран была гармонизирована на основе международных правовых инструментов в области дорожного движения. Однако эффективность воздействия законов снижается, если их принятие не сопровождается адекватными мерами правоприменения и разъяснительной работой.

Некоторые страны продемонстрировали, что законодательная база и ее эффективное применение в сочетании с пропагандистскими кампаниями, направленными на формирование стереотипа правопослушного поведения, являются важными элементами для успеха стратегий по повышению безопасности дорожного движения. Большое значение в воспитании безопасных участников дорожного движения также придается образовательным организациям всех уровней. В ходе обсуждения планируется рассмотреть примеры успешных стратегий правоприменения, воспитания и пропагандистских кампаний, а также вопросы разработки и гармонизации законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

5. Влияние дорожной инфраструктуры на безопасность дорожного движения

Совершенствование дорожной инфраструктуры является важным элементом национальной политики в области безопасности дорожного движения. Тщательно спроектированная и построенная инфраструктура, рассчитанная на возможные ошибки участников движения, может значительно снизить уровень дорожно-транспортного травматизма, в том числе среди наиболее уязвимых группы населения. На заседании обсудят стратегии улучшения инфраструктуры и сетевого управления, а также возможности для согласования подходов между странами.

6. Безопасность конструкции транспортных средств

За последние десятилетия достигнут значительный прогресс в конструкции транспортных средств, в результате чего был значительно улучшен уровень их активной и пассивной безопасности. Однако дальнейшее совершенствование конструкции необходимо, особенно для защиты уязвимых участников дорожного движения. Кроме того, парк транспортных средств многих стран устарел и не соответствует современным требованиям по безопасности и экологическим нормам. В этой связи важны вопросы обновления парка транспортных средств, а также их утилизации. В ходе данного заседания будут обсуждаться способы дальнейшего улучшения конструкции транспортных средств, а также варианты обеспечения такого положения, при котором производимые и поступающие в продажу в настоящее время транспортные средства будут удовлетворять минимальным согласованным в глобальных масштабах стандартам в отношении безопасности конструкции. Будут рассмотрены различные аспекты обновления парка транспортных средств.

7. Сбор данных для решения проблем безопасности дорожного движения

Эффективная политика и стратегии в области безопасности дорожного движения основаны на тщательном анализе надежных данных о воздействии дорожно-транспортных происшествий на людей и экономику. Многие страны не имеют подробной и точной информации о травматизме и смертности в дорожно-транспортных происшествиях, категориях пострадавших участников дорожного движения, и особенно об экономических потерях для национальной экономики. Кроме того, лишь немногие страны ставят задачи по оценке эффективности реализации стратегий по повышению безопасности дорожного движения. Согласование определений, касающихся сбора данных, в целом улучшит возможности для стратегического планирования и сопоставления данных разных стран. Будут обсуждаться успешный опыт совершенствования систем сбора данных в целях усиления мер по разработке политики.

Распоряжение

от 10 сентября 2008 г. № 1299-р

МОСКВА

1. Принять предложение МВД России и МИДа России, согласованное с Минэкономразвития России, Минфином России, Минтрансом России и Минюстом России, о проведении в г. Москве в 2009 году при содействии Организации Объединенных Наций Международной конференции по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.
2. Образовать организационный комитет по подготовке и проведению Международной конференции по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и утвердить его состав (прилагается).
3. Организационному комитету, указанному в пункте 2 настоящего распоряжения, в месячный срок разработать с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций и утвердить план подготовки и проведения Международной конференции по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.
4. Финансовое обеспечение расходов, связанных с реализацией настоящего распоряжения, осуществить за счет бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на 2009 год на обеспечение деятельности МВД России.

Председатель Правительства
Российской Федерации

В. Путин

**Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей
[без передачи в главные комитеты (A/62/L.43 и Add.1)]**

62/244. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире
Генеральная Ассамблея,

сылаясь на свои резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года, 58/9 от 5 ноября 2003 года, 58/289 от 14 апреля 2004 года и 60/5 от 26 октября 2005 года по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, препровождающую доклад
«О повышении безопасности дорожного движения во всем мире»¹,

отмечая с признательностью принятие 23 мая 2007 года Всемирной ассамблеей здравоохранения резолюции 60.22 о системах оказания неотложной медицинской помощи²,

подчеркивая важность того, чтобы государства-члены продолжали использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и выполнения содержащихся в нем рекомендаций, уделяя особое внимание пяти выявленным факторам риска, а именно: неиспользованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, неиспользованию шлемов, управлению автомобилем в нетрезвом состоянии, движению со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке и превышению скорости, отсутствию надлежащей инфраструктуры, а также уделяя особое внимание потребностям уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, и пользователей общественным транспортом, а также в качестве основы оказания более эффективной помощи жертвам автомобильных аварий,

высоко оценивая роль Всемирной организации здравоохранения в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата по взаимодействию с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для скоординированного решения вопросов безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций и одобряя прогресс, достигнутый по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» как координационного механизма, участники которого предлагают правительствам и гражданскому обществу рекомендации на основе положительного опыта для поддержки усилий по устранению основных факторов риска, связанных с безопасностью дорожного движения,

отдавая должное региональным комиссиям Организации Объединенных Наций и их вспомогательным органам за активизацию их деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и призывы проводить более активную политику для обеспечения безопасности дорожного движения и признавая в этой связи неизменную приверженность Европейской экономической комиссии глобальным действиям по разработке связанных с безопасностью глобальных технических положений, касающихся транспортных средств, и поправок к Конвенции о дорожном движении³ и Конвенции о дорожных знаках и сигналах⁴, резолюции 63/9 Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана от 23 мая 2007 года⁵, в которой Комиссия призвала своих членов продолжать принимать меры в отношении рекомендаций, содержащихся в Декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁶, Аккрской декларации министров транспорта и здравоохранения африканских стран от 8 февраля 2007 года, принятой в

Сан-Хосе 14 сентября 2006 года Декларации о безопасности дорожного движения и резолюции 279 (XXIV) Экономической и социальной комиссии для Западной Азии от 11 мая 2006 года о мерах по реализации компонентов комплексной транспортной системы Арабского Машрика, включая меры, касающиеся безопасности дорожного движения⁷,

выражая признательность Всемирному банку за его инициативу по созданию Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, первого механизма финансирования, призванного оказать поддержку в создании потенциала и техническую поддержку для обеспечения безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях, приветствуя финансовую помощь, оказанную этому Механизму правительствами Австралии, Нидерландов и Швеции, а также Фондом ФИА «Автомобиль и общество», и призывая делать новые финансовые взносы в этот Механизм,

высоко оценивая роль Всемирной организации здравоохранения и региональных комиссий Организации Объединенных Наций в проведении в апреле 2007 года — при содействии других партнеров «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» — первой Недели Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения во всем мире, в течение которой по всему миру были проведены сотни мероприятий, в том числе в Женеве — Всемирная ассамблея молодежи по безопасности дорожного движения и второй Форум заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения во всем мире, которые помогли привлечь внимание к тому факту, что аварии на дороге стали ведущей причиной смерти молодых людей в возрасте от 10 до 24 лет,

принимая к сведению все национальные и региональные инициативы по повышению информированности по вопросам безопасности дорожного движения, в том числе второй Европейским день безопасности дорожного движения, который будет проведен 13 октября 2008 года,

принимая также к сведению доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире «За безопасные автомобильные дороги: новая приоритетная задача устойчивого развития», в котором проблема безопасности дорожного движения увязана с устойчивым развитием и в котором содержится призыв увеличить объем ресурсов для обеспечения безопасности дорожного движения, принять новые обязательства по оценке дорожной инфраструктуры и провести под эгидой Организации Объединенных Наций глобальную конференцию на уровне министров, посвященную проблемам безопасности дорожного движения,

выражая свою озабоченность по поводу того, что во всем мире, особенно в развивающихся странах, продолжает расти число людей, которые погибают или получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий,

вновь подтверждая необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями в области обеспечения безопасности дорожного движения с учетом потребностей развивающихся стран,

призывает все государства-члены принять активное участие в составлении подготавливаемого Всемирной организацией здравоохранения доклада о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире;

призывает государства-члены принять участие в проектах, которые будут осуществлять региональные комиссии Организации Объединенных Наций, чтобы оказать помощь странам с

низким и средним уровнем доходов в определении их национальных целей для уменьшения числа тех, кто погибает в результате дорожных аварий, а также региональных целей;

вновь подтверждает большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества с учетом потребностей развивающихся стран путем повышения возможностей обеспечения безопасности дорожного движения и благодаря финансовой и технической поддержке этих усилий;

призывает государства-члены и далее укреплять свою приверженность обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе отмечая в третье воскресенье ноября каждого года Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий;

предлагает Всемирной организации здравоохранения и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций вместе с другими партнерами «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» поощрять многосекторальное взаимодействие, организуя, когда это уместно, недели Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения во всем мире, в том числе форумы заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения во всем мире;

предлагает организациям как частного, так и государственного секторов, располагающим парками автотранспортных средств, в том числе учреждениям системы Организации Объединенных Наций, разработать и реализовывать политику и практику, которые приведут к уменьшению рисков аварий для пассажиров и других участников дорожного движения;

приветствует предложение правительства Российской Федерации провести в этой стране в 2009 году, обеспечив необходимую финансовую поддержку, первую всемирную конференцию высокого уровня (на уровне министров) по безопасности дорожного движения, на которую прибудут делегации, включающие министров и представителей, занимающихся вопросами транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и связанными с ними вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, для обсуждения прогресса в осуществлении рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» и резолюциях Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, чтобы государства-члены могли обмениваться информацией и передовым опытом;

постановляет включить в предварительную повестку дня своей шестьдесят четвертой сессии пункт, озаглавленный «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», и просит Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на вышеупомянутой сессии доклад о прогрессе, достигнутом в деле повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

87-е пленарное заседание,

31 марта 2008 года

**Состав организационного комитета
по подготовке и проведению Международной конференции
по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения**

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 10 сентября 2008 г. № 1299-р

Нурғалиев Р.Г.	- Министр внутренних дел Российской Федерации (председатель организационного комитета)
Вязалов С.Ю.	- Заместитель начальника Управления Президента Российской Федерации по внешней политике (заместитель председателя организационного комитета, по согласованию)
Кирьянов В.Н.	- Начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России - главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации (заместитель председателя организационного комитета)
Москвичев Е.С.	- Заместитель Министра транспорта Российской Федерации (заместитель председателя организационного комитета)
Белов В.С.	- Заместитель Министра здравоохранения и социального развития Российской Федерации
Бирюков П.П.	- Первый заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы
Воскресенский С.С.	- Заместитель Министра экономического развития Российской Федерации
Калина И.И.	- Заместитель Министра образования и науки Российской Федерации
Кобяков А.А.	- Начальник департамента Управления Президента Российской Федерации по внешней политике (ответственный секретарь организационного комитета, по согласованию)
Орлова С.Ю.	- Заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (по согласованию)
Силуанов А.Г.	- Заместитель Министра финансов Российской Федерации
Яковенко А.В.	- Заместитель Министра иностранных дел Российской Федерации

Тематика международной выставки «Форум безопасности дорожного движения», которая будет приурочена «Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать»

1. Технические средства организации дорожного движения

- знаки сигнальные и дорожные
- оборудование и установки для регулирования дорожного движения
- светофоры, дорожные ограждения и направляющие устройства, разметка
- средства технического контроля состояния дорожного покрытия
- обустройство дорог

2. Транспорт

- специальный транспорт, аварийно-спасательное оборудование
- парковочное оборудование
- приборы подачи специальных световых и звуковых сигналов
- системы обеспечения безопасности водителя и пассажиров
- системы навигации и охранная сигнализация

3. Средства контроля и надзора

- средства технического диагностирования транспортных средств
- средства контроля экологической безопасности
- средства надзора за соблюдением скоростного режима движения автотранспортных средств
- средства освидетельствования водителей на состояние опьянения
- приборы и оборудование для проведения технического осмотра

4. Информационные системы, средства связи и автоматизации

- интегрированные автоматизированные системы
- информационно-поисковые системы
- автоматизирование системы управлением дорожного движения
- средства связи и коммуникации

5. Форменное обмундирование, экипировка, средства индивидуальной защиты

6. Средства оказания первой помощи при ДТП

7. Система подготовки водителей и проверки знаний

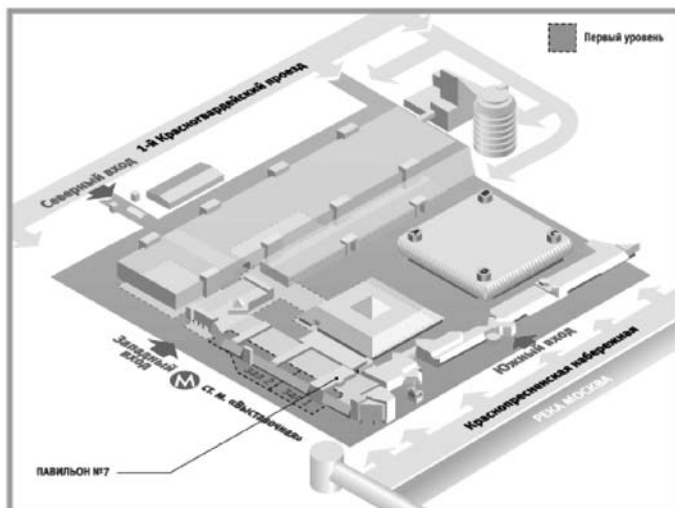
8. Автострахование

9. Специализированные средства массовой информации

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ

Павильон № 7, Открытая площадка Н9

Карта территории:



Адрес выставочного комплекса:

**ЦВК «Экспоцентр»,
123100, Москва, Краснопресненская наб., 14
Тел.: +7 (499) 795-37-99, 795-39-46
E-mail: centr@expocentr.ru**

Итоговая декларация

Международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)»

г. Орел, 28 апреля 2009 года

Участники Международной конференции, представляющие общественные организации, законодательные и исполнительные органы государственной власти, правоохранительные органы, образовательные, научно-исследовательские учреждения выражают глубокую озабоченность количеством дорожно-транспортных происшествий, их тяжелыми последствиями. Ежегодно на дорогах мира погибает более 1,2 миллиона человек.

Участники Международной конференции констатируют, что международный кризис безопасности дорожного движения коснулся всех нас. Несмотря на принимаемые усилия, нашим странам не удается существенно преодолеть негативную тенденцию - высокого уровня дорожного травматизма и смертности.

Участники Международной конференции осознают, что сложившаяся критическая ситуация в обеспечении безопасности на дорогах требует принятия самых решительных комплексных, разно-сторонних мер по ликвидации причин дорожно-транспортной аварийности и снижения последствий аварий в наших странах.

В рамках конференции обсуждались проблемы формирования гармонизированного правового пространства в сфере дорожного движения, стратегии превентивных мер и преодоления последствий дорожно-транспортных происшествий, совершенствования механизмов реализации полномочий региональными органами государственной власти и органами местного самоуправления по развитию автомобильных дорог и организации дорожного движения и другие вопросы.

Решение актуальных и назревших проблем в области использования автотранспорта с необходимым положительным результатом возможно только при объединении усилий всех заинтересованных сторон, государственных структур и общественных организаций в области безопасности дорожного движения.

Участники Международной конференции, руководствуясь Конвенцией о дорожном движении (1968) и Конвенцией о дорожных знаках и сигналах (1968), а также Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН о повышении безопасного дорожного движения во всем мире и о глобальном кризисе в области безопасного дорожного движения во всем мире (2004 г. и 2005 г.), Европейским планом действий дорожной безопасности, внедренной Европейской комиссией в 2001 г., национальными программами по безопасности дорожного движения, другими правовыми актами в этой области, принятыми в государствах – участниках настоящей конференции, решениями общественных организаций, работа которых направлена на информирование, воспитание и обучение участников дорожного движения,

относясь к человеческой жизни как к наивысшей ценности и считая право на жизнь неотъемлемым и гарантированным правом каждого человека,

признавая, что, несмотря на принимаемые усилия, масштабы аварийности, дорожного травматизма и смертности снижаются недопустимо медленно,

считая комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения одним из главных направлений теснейшей работы правоохранительных органов и общественных организаций государств - участников настоящего форума,

принимая во внимание, что большинство дорожно-транспортных происшествий происходят в результате ошибок и нарушений, допускаемых участниками дорожного движения, что требует

постоянного совершенствования основ культуры поведения на дорогах, разъяснения и популяризации их среди населения,

отмечая, что дорожно-транспортные происшествия по-прежнему приводят к значительным экономическим и социальным потерям, а моральный и физический ущерб от них трудно переоценить,

утверждая, что осуществление комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения должно являться составной частью стратегии социально-экономического развития и одним из основных направлений государственной политики стран Содружества,

осознавая, что причины сложившейся ситуации на дорогах во многом объясняются низкой культурой, недисциплинированностью водителей и пешеходов и отсутствием действенных мер по пропаганде и популяризации уважительного отношения участников дорожного движения друг к другу,

признавая необходимость совершенствования и унификации правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения,

учитывая недостатки в подготовке водителей транспортных средств,

подчеркивая необходимость активизации проведения просветительских, пропагандистских, информационных компаний о правилах поведения на дорогах, периодического информирования участников дорожного движения о состоянии аварийности на дорогах до широкого круга участников дорожного движения в сочетании с законодательными и административными мерами по их соблюдению,

признавая недостаточную согласованность совместных усилий общественных организаций с органами исполнительной власти, правоохранительными органами на всех уровнях в государствах, участниках Конференции, в вопросах безопасности дорожного движения,

констатируя востребованность на международном, национальном и региональном уровнях комплексных научных исследований, направленных на сокращение дорожного травматизма, аварийности и смертности,

учитывая высокий уровень автомобилизации, возрастание роли транспортных коммуникаций как элементов экономического и социального развития государств,

признавая недостаточность пропаганды требований безопасности на дорогах, слабое привлечение институтов гражданского общества к проведению разъяснительной и просветительской работы, контролю безопасности дорожного движения и защите законных интересов его участников,

заявляя о готовности продолжать тесное сотрудничество по всем направлениям обеспечения безопасности дорожного движения и подчеркивая актуальность международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)», полагают целесообразным:

поощрять развитие международных контактов общественных организаций, проведение форумов и иных мероприятий, направленных на решение проблемы безопасности дорожного движения, согласовывать выносимые вопросы на обсуждение с государственными органами исполнительной власти стран, участников проводимых мероприятий;

информировать руководство общественных организаций о совершенствовании национального законодательства в области дорожного движения;

активизировать общие усилия международных организаций, органов государственной власти, гражданского общества и всех субъектов транспортной деятельности в выработке и принятии комплексных мер по ликвидации причин дорожно-транспортной аварийности и снижению тяжести ее последствий;

информировать руководство общественных организаций о проводимых мероприятиях в области дорожного движения, делиться опытом разработки и внедрения новых технологий безопасности на автотранспорте, контроля и технического обслуживания транспортных средств;

содействовать обмену информации и распространению передового опыта обеспечения безопасности дорожного движения, разработке рекомендаций по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на международном, региональном и национальном уровнях;

осуществлять комплекс информационных и образовательных мер, призванных оказать воздействие на различные группы и слои населения для формирования негативного отношения к нарушителям Правил дорожного движения;

участвовать в создании социальной рекламы, направленной на пропаганду культуры поведения участников дорожного движения, вносить предложения по модернизации методики преподавания и содержания курса безопасности дорожного движения на всех уровнях образования с учетом требований современной жизни, особое внимание уделяя поведению на дорогах и улицах молодежи и детей;

широко использовать опыт Европейской ассоциации автошкол в подготовке и воспитании водителей автотранспорта;

содействовать повышению роли здравоохранения в предупреждении и профилактике дорожно-транспортных происшествий;

всячески содействовать членам общественных организаций в надежном страховании, хранении и обслуживании автотранспорта.

Обращаясь ко всем участникам дорожного движения, участники Международной конференции заявляют, что обеспечение безопасности дорожного движения является коллективной ответственностью. Она требует решительной человеческой воли и постоянных согласованных усилий. Одни министерства внутренних дел не решат эту сложную проблему, только в сотрудничестве со всеми министерствами и ведомствами, а также гражданским обществом возможно решение задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

Участники Международной конференции обращаются к органам власти с предложением ужесточить требования к нарушителям Правил дорожного движения, а также ко всем заинтересованным субъектам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения, принять и проводить в жизнь настоящую итоговую декларацию.