

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ  
И ИНДИКАТОРОВ ДЕЙСТВУЮЩИХ ГОСПРОГРАММ  
ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ЦЕЛЕВЫМИ  
ПОКАЗАТЕЛЯМИ И ИНДИКАТОРАМИ ФЦП «ПОВЫШЕНИЕ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2013–2020 ГГ.»**

**COMPARATIVE ANALYSIS OF THE TARGETS AND INDICATORS  
OF THE ACTING GOVERNMENT PROGRAMS OF IMPROVING THE  
ROAD SAFETY OF THE RUSSIAN FEDERATION'S SUBJECTS WITH  
THE TARGETS AND INDICATORS OF FEDERAL TARGET  
PROGRAM «IMPROVING ROAD SAFETY IN 2013–2020»**

*Карасевич С.Н.*, кандидат технических наук, заведующий  
научно-исследовательским сектором «Транспортное планирование  
и моделирование» (ОАО «Научно-исследовательский институт автомо-  
бильного транспорта», Москва)

*Karasevich Sergey*, Candidate of Technical Sciences,  
Head of the Sector of Transport planning and simulation  
(Open Joint Stock Company «Scientific and Research Institute of Motor  
Transport» (NIAT), Moscow)

**Аннотация.** В статье приведены результаты сопоставительного анализа целевых показателей и индикаторов государственных программ по повышению безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации с целевыми показателями и индикаторами федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.», сформулированы выводы и рекомендации.

**Abstract.** The article presents results of comparative analysis of the targets and indicators of the acting government programs of improving the road safety of the Russian Federation's subjects with the targets and indicators of Federal target Program «Improving road safety in 2013-2020». Also in the article there are formulated conclusions and recommendations.

Запланированный в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» (ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации (РФ) от 03.10.2013 года № 864 комплекс программных мероприятий по снижению уровня смертности от дорожно-транспортной аварийности на территории РФ реализуются органами исполнительной власти различного уровня.

Заложен принцип, предусматривающий системный подход к планированию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения (БДД) на базе целевых комплексных госпрограмм различных уровней. На уровне субъектов РФ приняты и функционируют региональные госпрограммы, направленные на повышение БДД.

ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» является комплексной государственной программой, ориентированной на изменение интегральных целевых показателей и индикаторов, представляющих собой «вклады» в эти показатели и индикаторы всех субъектов РФ.

В настоящее время госпрограммы (подпрограммы) по повышению БДД из 85 субъектов, входящих в состав РФ (включая Республику Крым и город федерального значения Севастополь) приняты в 75 субъектах.

Данные государственные программы (подпрограммы) введены в действие законами и постановлениями, принятыми высшими органами законодательной власти субъекта РФ, постановлениями губернатора или Правительства, распоряжением Правительства. В соответствии с требованиями статьи 179 Бюджетного кодекса РФ (в редакции Федерального закона от 07.05.2013 № 104-ФЗ) в настоящее время проводится замена понятия «региональная целевая программа» на понятие «государственная программа субъекта РФ». Периодически вносятся и другие изменения в разработанные госпрограммы (подпрограммы) по повышению БДД субъектов РФ, которые касаются пролонгирования, корректировки объемов финансирования, исключения и дополнения программных мероприятий, уточнения направлений работ и других актуальных вопросов.

Принятые к настоящему времени госпрограммы (подпрограммы) по повышению БДД в субъектах РФ охватывают разные временные периоды, находятся в разной стадии исполнения, финансируются из бюджетов всех уровней и в различной степени воздействуют на конкретные условия дорожного движения. При этом не во всех принятых государственных программах (подпрограммах) соблюдается принцип декомпозиции целей федерального уровня на региональный уровень. На рисунке 1 представлены обобщенная информация, характеризующая наличие (отсутствие) госпрограмм по повышению БДД в субъектах РФ.

Анализ диаграммы, приведенной на рисунке 1, показывает, что 9,4% субъектов РФ от общего их количества не имеют госпрограмм (подпрограмм) по повышению БДД и соответственно это направление деятельности не выделено в самостоятельную сферу развития региона.

Исключительную направленность на повышение БДД государственные программы имеют в 15 субъектах РФ. В 49 регионах РФ разработаны подпрограммы по повышению БДД, которые включены в состав различных госпрограмм. В 12 субъектах РФ госпрограммы включают лишь отдель-

ные мероприятия, направленные на повышение БДД. В 11 субъектах РФ государственные программы (подпрограммы) по повышению БДД отсутствуют либо находятся в стадии разработки и согласования.



**Рисунок 1** – Распределение субъектов РФ по признаку наличия госпрограмм (подпрограмм) по повышению БДД

Присутствует значительный разброс тематической направленности принятых госпрограмм (подпрограмм) по повышению БДД в субъектах РФ. Цели ряда государственных программ (подпрограмм) субъектов РФ не соответствуют как цели ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.», так и требованию конкретности, содержат нечеткие формулировки, допускающие произвольное толкование и не в полной мере обладают свойствами измеримости и релевантности, что впоследствии может привести к невозможности дать объективную оценку результатам достижения этих целей. Принятые государственные программы (подпрограммы) субъектов РФ часто не совпадают с ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» по срокам реализации планируемых мероприятий. Во всей совокупности принятых государственных программ (подпрограмм) по повышению БДД субъектов РФ не прослеживается единый и ясно выраженный ориентир на достижение запланированных конечных результатов по снижению уровня смертности от дорожно-транспортной аварийности в особенности достижение требуемых целевых индикаторов и показателей ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.».

Анализ целевых индикаторов и индикаторов, принятых в государственных программах (подпрограммах) по повышению БДД субъектов РФ показал, что они многочисленны и разнородны. Государственные программы (подпрограммы) по повышению БДД субъектов РФ включают в себя пере-

чень из 115 различных целевых индикаторов (показателей). Зачастую, принятые в региональных госпрограммах субъектов РФ целевые показатели и индикаторы либо вовсе не корреспондируются с ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.», либо имеют вспомогательное или иное значение. Во многих госпрограммах (подпрограммах) субъектов РФ не прослеживается необходимое совпадение региональных госпрограмм с ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» по целевым индикаторам и показателям для обеспечения возможности качественной оценки совместной реализации рассматриваемых программ.

В свою очередь формирование и использование системы целевых индикаторов и показателей результативности в ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» и госпрограммах по повышению БДД субъектов РФ призвано создать основу для применения эффективных методов управления, позволяющих достичь конкретных целевых результатов в сфере обеспечения БДД. Однако системно не применяется согласующийся с ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» во всех субъектах РФ подход к формированию единых целевых показателей и индикаторов.

В целях решения задач настоящего исследования выполнена оценка достаточности и адекватности набора целевых индикаторов и показателей госпрограмм (подпрограмм) по повышению БДД субъектов РФ с точки зрения возможности оценки степени достижения целей и соблюдения баланса интересов при реализации ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.». Анализ сопоставимости рассматриваемых целевых индикаторов и показателей выполнялся на предмет наличия в государственных программах (подпрограммах) субъектов РФ целевых индикаторов и показателей, установленных в ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.». На рисунке 2 представлено долевое распределение субъектов РФ по признаку наличия в принятых госпрограммах (подпрограммах) по повышению БДД субъектов РФ целевых индикаторов и показателей, предусмотренных в ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.».

Наличие индикаторов и показателей, предусмотренных ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» (число лиц, погибших в ДТП; число детей, погибших в ДТП; социальный риск; транспортный риск) отмечается в госпрограммах (подпрограммах) по повышению БДД 19 субъектов РФ (Белгородская, Владимирская, Рязанская, Смоленская, Тульская, Ярославская, Вологодская, Волгоградская, Нижегородская, Томская, Сахалинская области, Республики Дагестан, Башкортостан, Татарстан, Коми, Чувашская Республика (Чувашия), Кабардино-Балкарская Республика, Алтайский и Ставропольский края).

Состав показателей (индикаторов) является не полным в госпрограммах (подпрограммах) по повышению БДД в 41 субъекте РФ, которые лишь частично включают индикаторы и показатели из числа, предусмотренных ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» (Архангельская, Воронежская, Иркутская, Калужская, Кемеровская, Курганская, Курская, Московская, Новосибирская, Пензенская, Ростовская, Самарская, Саратовская, Ульяновская, Кировская,

Орловская, Тамбовская, Тверская, Тюменская, Астраханская, Челябинская, Камчатская, Амурская, Мурманская области, Республики Марий Эл, Карелия, Адыгея, Калмыкия, Ингушетия, Чеченская, Тыва, Удмуртская, Красноярский, Забайкальский, Пермский, Приморский и Хабаровский края, Еврейская автономная область, Ненецкий, Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа).



**Рисунок 2** – Распределение субъектов РФ по признаку наличия в госпрограммах (подпрограммах) по повышению БДД целевых индикаторов и показателей ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.»

В госпрограммах (подпрограммах) 25 субъектов РФ целевые индикаторы и показатели, предусмотренные ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.», отсутствуют (Брянская, Ивановская, Костромская, Липецкая, Калининградская, Ленинградская, Новгородская, Псковская, Оренбургская, Свердловская, Омская, Магаданская области, г. Москва, г. Санкт-Петербург, Краснодарский край, Карачаево-Черкесская Республика, Республики Северная Осетия-Алания, Мордовия, Алтай, Саха (Якутия), Бурятия, Хакасия, Крым, г. Севастополь, Ханты-Мансийский автономный округ).

Набор целевых индикаторов и показателей во многих государственных программах (подпрограммах) по повышению БДД субъектов РФ не адекватен с точки зрения возможности оценки степени достижения целевых индикаторов (показателей) ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» и не может в должной мере отражать результативность и качество реализации программных мероприятий, предусмотренных как в ФЦП, так и госпрограммами по повышению БДД, разработанными на региональном уровне. За базисный год в госпрограммах ряда субъектов РФ вместо требуемого 2012 года принят несопоставимый для сравнительного анализа временной период. Существует ряд и других недостатков, которые характерны формированию системы целевых индикаторов и показателей в госпрограммах субъектов РФ.

Практически во всех госпрограммах (подпрограммах) по повышению БДД субъектов РФ отсутствует должный анализ взаимосвязей и степени взаимного влияния их целевых показателей (индикаторов) на целевые показатели (индикаторы) ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.». Исходя из этого, существуют объективные риски не достижения целевых показателей и индикаторов ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» в случае невыполнения целевых показателей (индикаторов) государственных программ (подпрограмм) по повышению БДД субъектов РФ.

Резюмируя вышеизложенное, можно констатировать, что:

1. Существует ряд недостатков при формировании системы целевых индикаторов и показателей в государственных программах по повышению БДД на региональном уровне. Набор целевых индикаторов и показателей во многих государственных программах (подпрограммах) по повышению БДД субъектов не адекватен с точки зрения возможности оценки степени достижения целевых индикаторов и показателей ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.». Вместе с этим, планируемая динамика показателей (индикаторов) в государственных программах субъектов РФ не позволит обеспечить достижение целей ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.». Во всех госпрограммах (подпрограммах) субъектов РФ имеет место несогласованность значений целевых показателей (индикаторов) с целевыми значениями показателей (индикаторов), содержащимися в ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.», что создает риск не достижения конечных целевых результатов, и существенно затрудняет оценку реализации программных мероприятий. Ряд субъектов РФ вовсе не имеет государственных программ по повышению БДД. При этом определяющим фактором эффективного управления БДД, ориентированного на результаты, является формирование надежной системы целевых показателей и индикаторов, по которым производится планирование и оценка производимой деятельности.

2. Для повышения эффективности управления БДД следует создать взаимоувязанную и согласованную систему целевых показателей и индикаторов на федеральном и региональном уровнях. Для этого необходимо разработать адекватный механизм установления индивидуальных целевых заданий субъектам РФ для достижения целевых ориентиров, содержащихся в ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.». В разрабатываемом механизме установления индивидуальных целевых заданий субъектам РФ для достижения целей ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.» целесообразно предусмотреть периодическую корректировку целевых индикаторов и показателей в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде и других значимо оказывающих влияние факторов.

3. Органам власти субъектов РФ следует привести государственные программы (подпрограммы) по повышению БДД в соответствие с положениями ФЦП «ПБДД в 2013–2020 гг.», определяющими целевые индикаторы

и показатели дорожно-транспортной аварийности, т.е. обеспечить стыковку указанных госпрограмм по целевым показателям и индикаторам.

### Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

2. Региональные государственные программы (подпрограммы) по повышению БДД субъектов Российской Федерации.

3. Разработка механизма установления индивидуальных целевых заданий для субъектов Российской Федерации по снижению уровня дорожно-транспортной аварийности на период до 2020 года и закреплению субсидиарной ответственности федерального центра и субъектов Российской Федерации за достижение целей деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [Текст]: Отчет о НИР (Этап № 1-2) / НИИАТ; рук. С.Н. Карасевич; исполн: [С.А. Аземша, В.В. Механошин, Д.В. Капский, Г.М. Кухаренок, Д.В. Рожанский, Д.В. Мозалевский, В.Н. Кузьменко, Д.М. Казьмин, Е.В. Ковш] – Москва; 2014. (Государственный контракт от 25.04.2014 г. № 14/7/1/006).

УДК 621.436

### ПОКАЗАТЕЛИ РАБОЧЕГО ПРОЦЕССА ДИЗЕЛЯ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СМЕСЕЙ МЕТИЛОВОГО ЭФИРА ЖИРНЫХ КИСЛОТ РАПСОВОГО МАСЛА С ЭТАНОЛОМ INDICATORS OF WORKFLOW WHEN USING DIESEL BLENDS METHYL ESTER OF RAPESEED OIL FATTY ACIDS WITH ETHANOL

*Кухаренок Г.М.*, доктор технических наук, профессор;

*Петрученко А.Н.*, кандидат технических наук, доцент

(Белорусский национальный технический университет)

*Kukharenok G.M.*, Doctor of Technical Sciences, Professor;

*Petruchenko A.N.*, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

(Belarusian National Technical University)

*Анотация. Приведены результаты исследований и выполнен анализ рабочего процесса дизельного двигателя, работающего на смесях метилового эфира жирных кислоты рапсового с этанолом*

*Abstract. The results of research and the analysis of the working process of the diesel engine running on a mixture of methyl esters of fatty acid rapeseed and ethanol.*