

2017

xxx

Бизнес-план

Создание государственно-частного партнерства для реализации проекта по внедрению комплекса фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в xxx области

Усиление контроля над соблюдением ПДД водителями транспортных средств помощью внедрения комплекса фотовидеофиксации нарушений.

Оглавление	
1. Резюме проекта	3
2. Необходимость внедрения комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения	5
3. Правовые основы и опыт внедрения комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения	9
3.1. Законодательная база применения комплексов фотофиксации	9
3.2. Опыт реализации проектов по внедрению комплексов фотофиксации в РФ	9
4. Технология работы комплекса фотофиксации КРИС-П.....	13
4.1. Краткое описание комплекса	13
4.2. Технология контроля нарушений	18
5. Организационные мероприятия по внедрению комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения в ххх области	19
5.1. Варианты сотрудничества между инвестором и государственными органами	19
5.1.1. Заключение соглашения в рамках №223-ФЗ	20
5.1.2. Заключение контракта в рамках №44-ФЗ	21
5.1.3. Контракт жизненного цикла	21
5.1.4. Концессионное соглашение;	22
5.1.5. Государственно-частное партнерство.....	23
5.2. Последовательность реализации проекта	24
6. План инвестиций проекта	24
7. План текущих затрат проекта	25
7.1. Потребность персонала и заработная плата	25
7.2. Требования к персоналу	25
7.3. Горючесмазочные материалы.....	26
7.4. Прочие затраты и амортизация.....	26
8. Планируемый финансовый результат проекта	26
8.1. Объем поступлений в виде штрафов	26
8.2. Предлагаемая структура распределения денежных потоков	29
8.3. План доходов и расходов проекта	29
9. Эффективность проекта	31
9.1. Экономическая эффективность проекта	31
9.2. Бюджетная эффективность проекта	35
9.3. Социальная эффективность проекта.....	35
10. Заключение	36
11. Список использованной литературы.....	36
12. Приложение 1	38

1. Резюме проекта

Название проекта:

Создание государственно-частного партнерства для реализации проекта по внедрению комплекса фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения в xxx области.

Инвестор и инициатор проекта:

xxx

Сайт инициатора: xxx

Юридический адрес: xxx

Партнер проекта:

Администрация xxx области

Цель проекта:

Снижение количества ДТП и тяжести их последствий.

Пути достижения цели:

Усиление контроля над соблюдением ПДД водителями транспортных средств помощью комплекса фотовидеофиксации нарушений.

Задачи проекта:

1. Создать государственно-частное партнерство для объединения усилий и ресурсов государства и инвестора.
2. Закупить мобильные комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения КРИС-П.
3. Определить места дислокации мобильных комплексов.
4. Определить порядок взаимодействия инвестора и ЦАФАП ГИБДД УМВД России по xxx области.
5. Запустить комплекс фотовидеофиксации нарушений в эксплуатацию.
6. Оперативно передавать данные, полученные с помощью комплекса фотовидеофиксации, в ЦАФАП ГИБДД УМВД России по xxx области.
7. Своевременно производить взаиморасчеты между партнерами.
8. Поддерживать комплекс фотовидеофиксации нарушений в рабочем состоянии.

Основные ожидаемые результаты реализации проекта:

В результате реализации проекта планируется снижение социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, увеличение доходной части областного бюджета за счет поступления средств от штрафов за административные правонарушения.

Срок реализации проекта:

Ххх месяцев.

Сумма инвестиций:

Ххх тыс. руб.

Принципы взаимодействия партнеров проекта:

Проектом предусмотрено создание государственно-частного партнерства с возмещением затрат инвестора из бюджета или с долевым участием партнера в будущих доходах. В первом варианте из средств, полученных от штрафов, государство выплачивает инвестору определенную сумму компенсации его затрат. Во втором варианте средства полученные государством делятся между государством и инвестором, пропорционально обусловленным долям.

В зависимости от варианта взаиморасчетов в проекте предусмотрены следующие размеры выплат инвестору:

Вариант 1. Компенсация затрат инвестора в размере ххх рублей за каждое зафиксированное нарушение.

Вариант 2. Вознаграждение инвестора в размере ххх от суммы оплаченных штрафов.

Экономическая эффективность проекта:**Таблица 1 Показатели экономической эффективности:**

Показатель	Вариант 1	Вариант 2
1	2	3
Простой срок окупаемости, лет		
Дисконтированный срок окупаемости, лет		
IRR, %		
NPV, тыс. руб.		
Чистая прибыль за период планирования, тыс. руб.		

Бюджетная эффективность проекта:**Таблица 2 Суммы поступлений в бюджеты всех уровней в год:**

Статья	Вариант 1	Вариант 2
1	2	3
Поступления штрафов, тыс. руб.		
Уплата налога на доходы в связи с применением упрощенной системы налогообложения, тыс. руб.		
Уплата страховых взносов в Пенсионный фонд РФ, тыс. руб.		
Итого, тыс. руб.		

Социальная эффективность проекта:

В рамках проекта создаются xxx новых рабочих мест со средней заработной платой xxx рублей в месяц.

В процессе реализации проекта xxx от суммы дохода инвестора будут направлены на xxx.

2. Необходимость внедрения комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения

Проблема безопасности дорожного движения является одной из самых актуальных на сегодняшний день, при этом она характерна для всех территорий, где есть транспортные развязки и различные пути сообщения.

Особенную важность вопрос безопасности на дорогах приобретает на тех участках, где наблюдается интенсивное движение транспортных средств. Участники дорожного движения – и пешеходы, и водители транспортных средств далеко не всегда соблюдают правила дорожного движения (ПДД), вследствие чего управление дорожным движением и обеспечение безопасности приобретает особую социальную значимость.

По данным ГИБДД в России за 2016 год зафиксировано более 175 000 дорожно-транспортных происшествий. Более 20 000 человек погибли и более 221 000 человек были ранены.¹

¹ <http://www.gibdd.ru/stat/>



Рисунок 1 Динамика ДТП в России в 2016 году

В тот же период xxx области произошло более 2100 ДТП, в которых 269 человек погибли и около 3 000 человек были ранены.²

Рисунок 2 Динамика ДТП во xxx области в 2016 году

В городе xxx за 2016 г. было зарегистрировано xxx ДТП, в которых погибло xxx человек, и xxx человек было ранено.

По данным ГУ ГИБДД РФ основными причинами ДТП являются:

- нетрезвое состояние водителей;
- нарушение правил дорожного движения;
- превышение скоростного режима.

По данным статистики, существует прямая связь между величиной превышения скорости и количеством ДТП.

² <http://www.gibdd.ru/stat/>

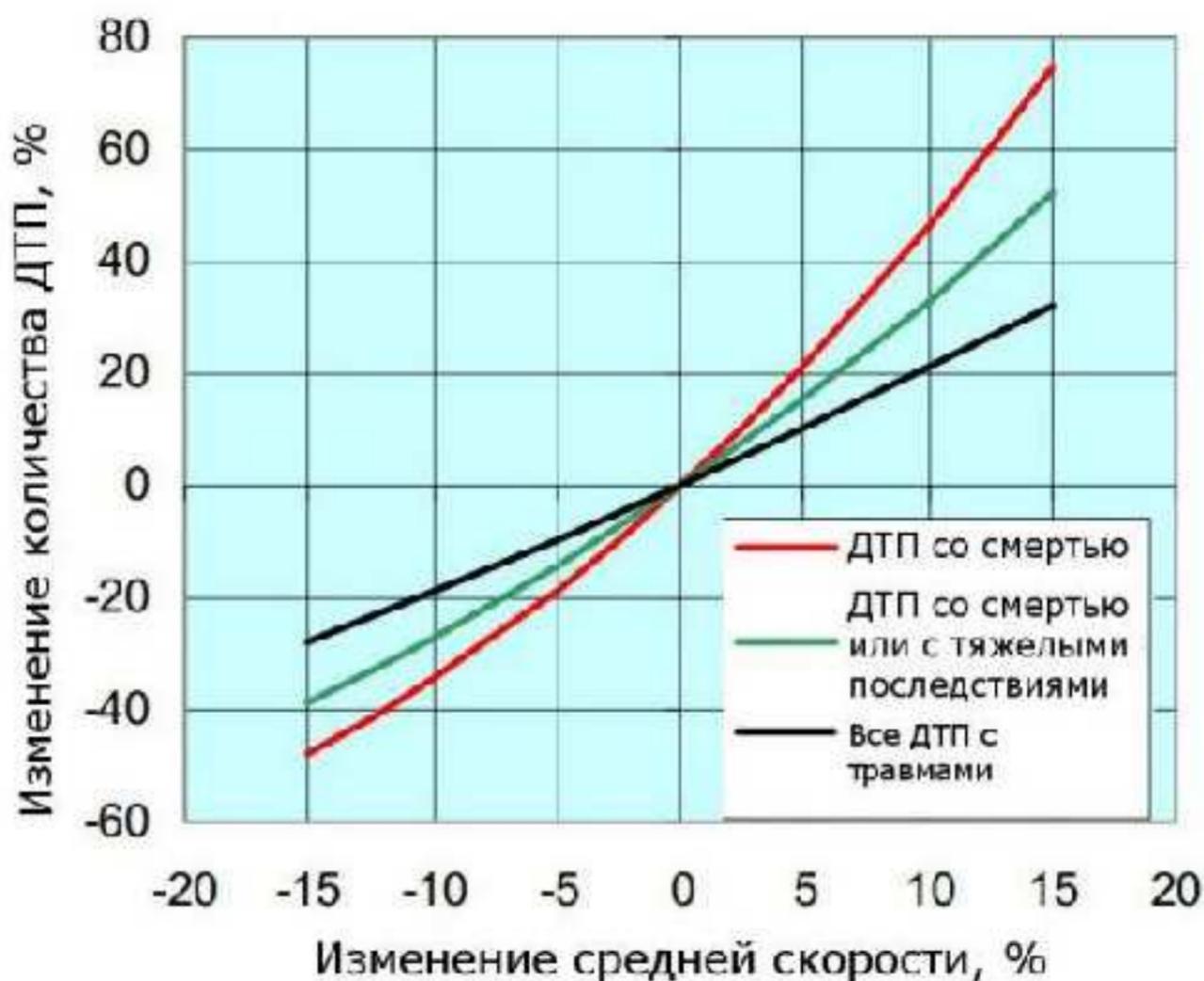


Рисунок 3 Зависимость количества ДТП и тяжести от величины превышения скорости

Установка комплексов со специальными камерами, ведущими видеотрансляцию или запрограммированных на фотосъемку правонарушений способно стать эффективным инструментом в целях повышения безопасности на дорогах.

По мнению экспертов, функционирование систем фотовидеофиксации, обеспечивает:

- Снижение числа ДТП в зоне действия комплексов фотовидеофиксации ПДД;
- Формирование у водителей транспортных средств, стойкого психологического навыка на соблюдение ПДД в зоне действия комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД;
- Установленные автоматические комплексы оказывают влияние на дисциплину водителей, что является мерой превентивного характера при совершении возможного правонарушения а, следовательно, и ДТП, которое данное правонарушение может спровоцировать;
- Неотвратимость наказания за нарушения ПДД, совершенных в зоне действия комплекса фотовидеофиксации нарушений ПДД;
- Снижение смертности от ДТП;
- Значительное увеличение объема поступлений денежных средств от уплаты штрафов за нарушение ПДД в бюджет субъекта;
- Возможность розыска преступников, передвигающихся на транспортных средствах, и похищенного транспорта;
- Возможность профилактики и раскрытия правонарушений на территории, попадающей в зону действия узконаправленных и обзорных камер комплекса фотовидеофиксации нарушений ПДД;
- Повышение качества уборки улично-дорожной сети на территории, попа-

дающей в зону действия комплекса технических средств фотовидеофиксации нарушений ПДД.

Согласно данным, представленным федеральной Госавтоинспекцией, автоматические комплексы уже доказали свою эффективность. Это подтверждается результатами внедрения систем в регионах.

По данным главы Росавтодора Романа Старовойта³, за период 2013-2016 год было отмечено регулярное сокращение количества ДТП на федеральных трассах.

По итогам пяти месяцев 2017 г. количество пострадавших в авариях в Подмосковье также снизилось на 20%. Это направление работы является одним из приоритетных, так как движение по федеральным дорогам должно быть комфортным и максимально безопасным. В Казани за период активного внедрения фотофиксации в период с конца 2011 по 2012 гг. количество погибших в ДТП сократилось почти в 2 раза. В Новосибирской области с февраля по сентябрь 2015 г. число погибших сократилось на 98 человек. В Нижегородской области за 2015 г. было отмечено снижение числа дорожно-транспортных происшествий. Количество случаев составило в среднем на 30-50%, погибших – на 36,6%, раненых – на 29,9% по сравнению с аналогичными данными за 2014 г. На территории Нижнего Новгорода снижение количества дорожно-транспортных происшествий составило 14%, погибших – на 29,4% и раненых – на 11,6%»⁴.

Специалисты областного Центра автоматической фиксации административных правонарушений Челябинской области утверждают – на местах установки камер количество ДТП сократилось на 49%. В два раза меньше на таких опасных участках погибло людей. Количество раненых также сократилось – на 48,5%⁵

Поведенный в 2014 году журналом «За рулем» опрос среди водителей показал положительную оценку среди большинства.⁶

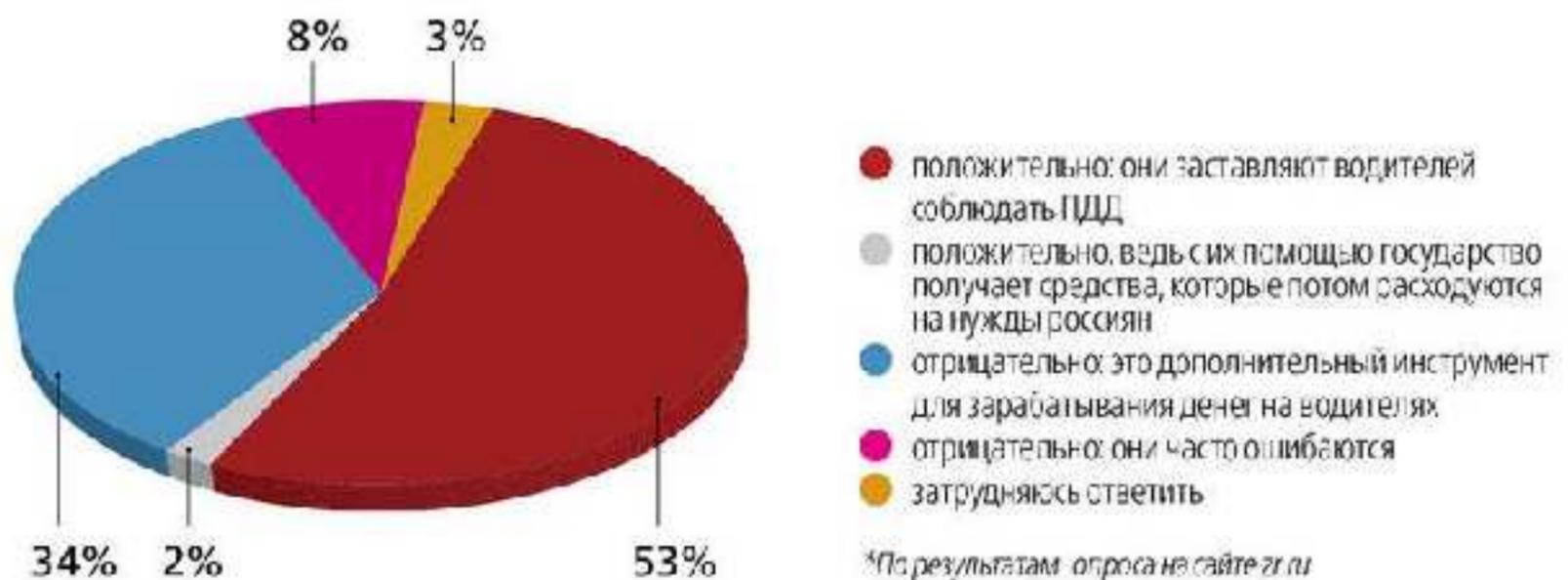


Рисунок 4 Результаты опроса водителей об отношении к камерам фотовидеофиксации

Указанные факты говорят о необходимости и целесообразности внедрения средств фотофиксации с целью снижения количества ДТП и тяжести их последствий.

³ <http://rosavtodor.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-stroitelstva-i-ekspluatatsii-avtomobilnykh-dorog/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya/37741>

⁴ <http://nn-now.ru/novosti/itogi-vnedreniya-sistemyl-fotovideofiksatsii-narusheniy-pdd-obsudili-v-pravitelstve/>

⁵ <http://autochel.ru/text/today/297890832764928.html>

⁶ <http://zakon-auto.ru/info/gibdd/videofiksaciya.php>

3. Правовые основы и опыт внедрения комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения

3.1. Законодательная база применения комплексов фотофиксации

Правомочность применения камер фиксации нарушений ПДД обоснована Административным регламентом МВД РФ от 02.03.2009 года № 185.

Согласно п. 55-57 Административного регламента МВД РФ:

- П. 55. Основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение органа управления Госавтоинспекции о применении таких технических средств.⁷
- П. 56. При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; передвижные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.⁸
- П. 57. Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются руководителем органа управления Госавтоинспекции. (в ред. Приказа МВД России от 13.08.2012 N 780) Места и время применения передвижных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником.⁹

При фиксировании спецсредствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой КоАП РФ, постановление об Административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

3.2. Опыт реализации проектов по внедрению комплексов фотофиксации в РФ

Анализ положения дел в России показал, что на территории страны практическое осуществление проектов фотовидеофиксации с совместным участием государственной стороны и частного бизнеса достаточно распространено.

В России действует федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2012 – 2020 годах», в рамках которой планируется установить 3,9 тыс. комплексов фиксации нарушений на улицах, дорогах регионального и муниципального значения.

В рамках программы большинство проектов фотовидеофиксации реализуется с совместным участием бизнеса и госсектора. Некоторые из этих проектов можно оценивать как примеры успешного опыта взаимодействия между публичным партнером и частным бизнесом. Например, проекты в Московской, Тульской, Нижегородской, Новосибирской, Амурской, Самарской, Пермской областях и в Татарстане. Перечень действующих проектов представлен в Приложении 1.

⁷ п. 55 в ред. Приказа МВД России от 13.08.2012 N 780

⁸ в ред. Приказа МВД России от 13.08.2012 N 780

⁹ в ред. Приказа МВД России от 13.08.2012 N 780

С февраля 2015г. на дорогах Нижнего Новгорода и области заработало 64 передвижных комплексов «Крис-П»¹⁰. На сегодняшний день заключены государственные контракты с подрядными организациями по обеспечению их ежедневного функционирования на территории 14 районов, городского округа г. Нижнего Новгорода, городского округа г. Бор и городского округа г. Дзержинск.

В Казани на текущий день более 80% нарушений ПДД фиксируется автоматическими средствами. Количество комплексов превышает 160 шт.

В Новосибирской области установлено 38 стационарных комплексов фотовидеофиксации нарушений и используется 74 аналогичных мобильных и передвижных систем. Правительство вкладывает большой объем бюджетных средств (в 2015 г. выделено 31,2 млн. рублей). Введенные в июле 2015 г. комплексы уже в сентябре продемонстрировали результаты в виде фиксирования более 600 правонарушений на дорогах и снижения количества дорожно-транспортных происшествий в четыре раза.

В Амурской области внедрение комплексов фотовидеофиксации начали осуществлять с 2010 г. К 2015 г. число внедренных комплексов составило 24 единицы.

Интересен опыт создания системы обеспечения управления и контроля дорожного движения в Тульской области. Общий объем инвестиций проекта составил 475,0 млн. рублей за счет средств частного инвестора. Срок действия соглашения составил 6 лет в период с 2014 по 2020 гг. Основными целями внедрения системы являлись повышение безопасности движения, пресечение и предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения, а также снижение количества ДТП и уменьшение тяжести их последствий¹¹.

По инициативе правительства региона к концу 2013 г. Министерством транспорта и дорожного хозяйства Тульской области была подготовлена и утверждена конкурсная документация инвестиционного соглашения с частной компанией, предметом которого стало создание системы обеспечения, управления и контроля дорожного движения в регионе. По результатам проведенного конкурса инвестором проекта стало ООО «Связь Проект Бизнес».

В начале 2014 г. началась активная работа по осуществлению проекта и уже в апреле системы были запущены в эксплуатацию.

Места для установки камер были выбраны на основе результатов проведенного топографического анализа совершенных дорожно-транспортных происшествий, где наблюдается их наибольшая концентрация. В процессе функционирования в адрес министерства транспорта и дорожного хозяйства Тульской области поступило множество обращений от жителей региона с просьбой о рассмотрении возможности установки комплексов на новых местах, как в отдаленных населенных пунктах области, так и в районных центрах. В ноябре 2015 г. по результатам анализа дорожной обстановки и многочисленных обращений граждан была изменена дислокация 18 из 90 комплексов¹². При этом объем средств в ноябре, взысканных в бюджет благодаря работе системы, составил 40,5 млн. рублей за месяц¹³.

¹⁰ <http://nn-now.ru/novosti/itogi-vnedreniya-sistemyi-fotovideofiksatsii-narusheniy-pdd-obsudili-v-pravitelstve/>

¹¹ Сайт Министерства транспорта и дорожного хозяйства Тульской области, 2016

¹² Первый Тульский, 2015

¹³ Тульские новости, 2015

В декабре 2015 г. были подведены предварительные итоги работы системы. Общий объем оплаченных штрафов за нарушения, которые были взысканы региональный бюджет, с начала действия проекта составил 369,5 млн. рублей. При этом число ДТП на территории Тульской области за 9 месяцев 2015 г. составило 1942 случая, что на 266 случаев меньше по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, снизилось число погибших дорожно-транспортных происшествий на 24 человека, количество раненых - на 329 человек.

В Правительстве Тульской области ведется обсуждение по поводу развития системы фотовидеофиксации в регионе. Текущие результаты реализации проекта демонстрируют эффективность действия комплексов и слаженность работы всех участников взаимодействия. Действия контракта должно завершиться в 2020 г.,

Другой положительный пример - проект по созданию аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в Нижегородской области.

В конце 2012 г. состоялся открытый конкурс на право заключения инвестиционного соглашения о проектировании, поставке оборудования, внедрении, эксплуатационно-техническом обслуживании и содержании аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» на территории Нижегородской области. Общий объем инвестиций составил 858,212 млн. руб. при действии соглашения в течение двух лет с момента подписания¹⁴. Финансирование проекта осуществлялось за счет средств победителя конкурса. Основной целью осуществления проекта стало создание комплексной системы обеспечения безопасности населения, в частности, снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий за счет повышения дисциплины участников дорожного движения.

В июле 2015 г. в Московской области был проведен открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения в отношении создания и эксплуатации системы контроля безопасности дорожного движения. Объем инвестиций в создание объекта соглашения и модернизацию имущества составил 4 943 млн. рублей при общем сроке действия соглашения 12 лет. Согласно информации из конкурсной документации, целями реализации проекта являлись пресечение и предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения, снижение тяжести последствий ДТП на автомобильных дорогах общего пользования, а также повышение уровня общественной безопасности и антитеррористической защищенности на территории Московской области, что подчеркивает социальную значимость осуществления данного мероприятия.

Для реализации проекта фотовидеофиксации в Московской области была выбрана форма концессии, которая, согласно теоретической модели относится к контрактам вида «с долевым участием частного партнера в будущих доходах». Потребитель платит государству, государство выплачивает денежные средства частной стороне, при этом доход бизнеса напрямую зависит от величины социального блага - в данном случае, прибыль частной компании прямо пропорциональна числу выписанных штрафов

Вклад частной стороны заключается в создании объекта соглашения, и осуществлении деятельности с его использованием на правах владения и пользования. В процесс создания входит проектирование системы, проведение реконструкции Центра обработки данных и оснащение его необходимым оборудованием. Следует отметить, что помещение для этих целей предоставляет публичный

¹⁴ Сайт Правительства Нижегородской области, 2016

партнер. По условиям данного соглашения, частная сторона совместно с госсектором занимается вопросами согласования порядка и условий установки комплексов ФВФ, куда входит в частности получение разрешительных документов. Публичный партнер обязуется оказывать содействие в получении технических условий и организации подключения к сетям электроснабжения, а также обеспечить возможность установки на региональных дорогах. Таким образом, с точки зрения решения задач бюрократического характера, публичный партнер разделяет данные обязательства, беря на себя частичное урегулирование вопросов.

В обязательства частной стороны также входит обеспечение работоспособности системы ФВФ в соответствии с их функциональным назначением и рабочими параметрами, а также осуществлять распечатку (изготовление) копий постановлений по делам об административных правонарушениях с фотоматериалами и их последующую рассылку адресатам. Следует отметить, что в рассмотренных проектах в Тульской и Нижегородской областях функции по созданию копий постановлений и отправке их адресатам осуществлялись представителями публичной стороны, однако в случае в Московской области они возлагаются на частную сторону. В дополнение, бизнес обязан самостоятельно обеспечивать взаимодействие с Центром автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД ГУ МВД России по Московской области (иным уполномоченным лицом/органом/организацией по вынесению постановлений по делам об административных правонарушениях, зафиксированных с использованием технических средств фотовидеофиксации) в части обработки данных о нарушениях ПДД, вынесения по ним постановлений по делам об административных правонарушениях, доставки копий постановлений адресатам, предоставлению сведений о направлении заказной корреспонденции и последующем статусе отправленной корреспонденции.

Публичный партнер покрывает расходы частной стороны на отправку постановлений правонарушителям, выплачивая плату, расчет которой осуществляется ежеквартально. Ее сумма состоит из двух частей: основной и дополнительной. Первая зависит от стоимости одного постановления по делам об административном правонарушении в области дорожного движения и числа выписанных постановлений на основании результатов работы системы ФВФ, оплата по которым поступила в бюджет Московской области за отчетный квартал. Стоимость постановления являлась одним из критериев оценки участников конкурса, она неизменна в течение всего срока действия соглашения. Вторая дополнительная часть платы соответствует фактическим расходам частной компании на отправку постановлений: франкирование и почтовую рассылку заказным письмом.

На сегодняшний день проект уже находится в эксплуатации. По сообщениям представителей «Центра безопасности дорожного движения Московской области» за время модернизации старых комплексов и введения новых установок в течение 11 месяцев 2015 года, было вынесено приблизительно 3 миллиона постановлений об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения. Сумма штрафов по ним составила более 1,5 миллиардов рублей, а количество дорожно-транспортных происшествий в местах установки систем фотовидеофиксации снизилось по сравнению с аналогичными периодами прошлых лет более чем в 2 раза.¹⁵

¹⁵ Пресс-служба ГКУ «ЦБДДМО», 2015

В 2016 г. за период с января по март на основании результатов работы комплексов фотовидеофиксации на территории Московской области было выписано более 270 тысяч постановлений о привлечении к административной ответственности на общую сумму свыше 150 миллионов рублей¹⁶.

Итоговую результативность осуществления проекта государственно-частного партнерства фотовидеофиксации в сфере дорожного движения на сегодняшний день оценить не представляется возможным, так как данное мероприятие рассчитано на 12 лет, что является достаточно длительным сроком. Однако текущее функционирование проекта демонстрирует высокие результаты, несмотря на сравнительно малое время реализации с середины 2015 г.

Во ххх области также есть положительный опыт реализации федеральной программы. По данным начальника Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений ххх работает ххх комплекса фотовидеофиксации правонарушений, принадлежащих ГИБДД, плюс еще ххх выставляются специалистами Службы ГО, ПБ и ЧС хх области — учреждения, относящегося к ведению областной администрации. По статистике, ххх нарушений, которые фиксируют «стационары», совершают не местные водители — ххх приходится на долю жителей области. Гораздо чаще ххх попадают «под прицел» переносных устройств. А места их дислокации все время меняются и определяются специальным графиком, составленным на основании ежеквартального анализа аварийности. Под самое пристальное внимание инспекторов попадают улицы с повышенной аварийностью — проспект ххх, улица ххх ххх. Есть и «потенциально опасные места», где также выставляются средства фотовидеофиксации. Это дороги, расположенные у детских садов и школьных учреждений, трассы с большим количеством населенных пунктов (например, дорога на ххх). Только за два месяца 2017 года было вынесено ххх постановлений, что на ххх больше, чем в прошлом году. Поэтому в планах областного руководства дальнейшее увеличение количества переносных и стационарных комплексов.

4. Технология работы комплекса фотофиксации КРИС-П

4.1. Краткое описание комплекса

Для создания комплекса фотофиксации планируется использовать оборудование КРИС-П, производства ООО ххх» (ул. ххх)

Фоторадарный передвижной комплекс «КРИС – П» является оперативно-техническим средством контроля скоростного режима и предназначен для фото- и видеофиксации нарушений ПДД с возможностью передачи данных на сервер Центрального поста с помощью флеш-накопителя и/или на Мобильный пост по радиоканалу. Фоторадарный датчик оборудован программно-аппаратными средствами для автоматического распознавания государственных регистрационных знаков ТС и проверки их по различным федеральным и региональным базам.

Таблица 3 Области применения комплекса:

Статья Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП)	Функциональный тип
1	2

¹⁶ Портал Правительства Московской области, 2016

Статья Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП)	Функциональный тип
Статья 12.9 часть 2. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час	Контроль превышения скорости
Статья 12.9 часть 3. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 40, но не более 60 километров в час	Контроль превышения скорости
Статья 12.9 часть 4. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60, но не более 80 километров в час	Контроль превышения скорости
Статья 12.9 часть 5. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 километров в час	Контроль превышения скорости
Статья 12.15 часть 3. Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия либо на трамвайные пути встречного направления при объезде препятствия	Выезд на полосу для встречного движения
Статья 12.15 часть 4. Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 5 настоящей таблицы	Выезд на полосу для встречного движения
Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути. Часть 1. Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде	Нарушение правил движения через железнодорожные переезды
Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути. Часть 2. Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 8 настоящей таблицы	Нарушение правил движения через железнодорожные переезды
Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути. Часть 3. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного пунктом 8 настоящей таблицы	Нарушение правил движения через железнодорожные переезды

Характеристики передвигного фоторадара:

- Дальность измерения скорости: не менее 150 м
- Диапазон измеряемых скоростей: 1 от 20 до 250 км/ч
- Максимальная дальность визуального определения ГРЗ ТС по фотоизображению при освещенности:
 - не менее 50 лк в зоне контроля: до 100 м
 - менее 50 лк с инфракрасной подсветкой: до 50 м

- Допустимое время работы от аккумулятора емкостью 55 Ач: не менее 8 часов

Рабочие условия применения:

- температура окружающего воздуха от -30°C до $+50^{\circ}\text{C}$
- относительная влажность воздуха 90% при $t=+30^{\circ}\text{C}$
- атмосферное давление от 60 до 106,7 кПа

Средняя наработка на отказ: не менее 20000 часов

Средний срок службы до списания: не менее 5 лет



Рисунок 5 Внешний вид и комплектация комплекса Крис-П



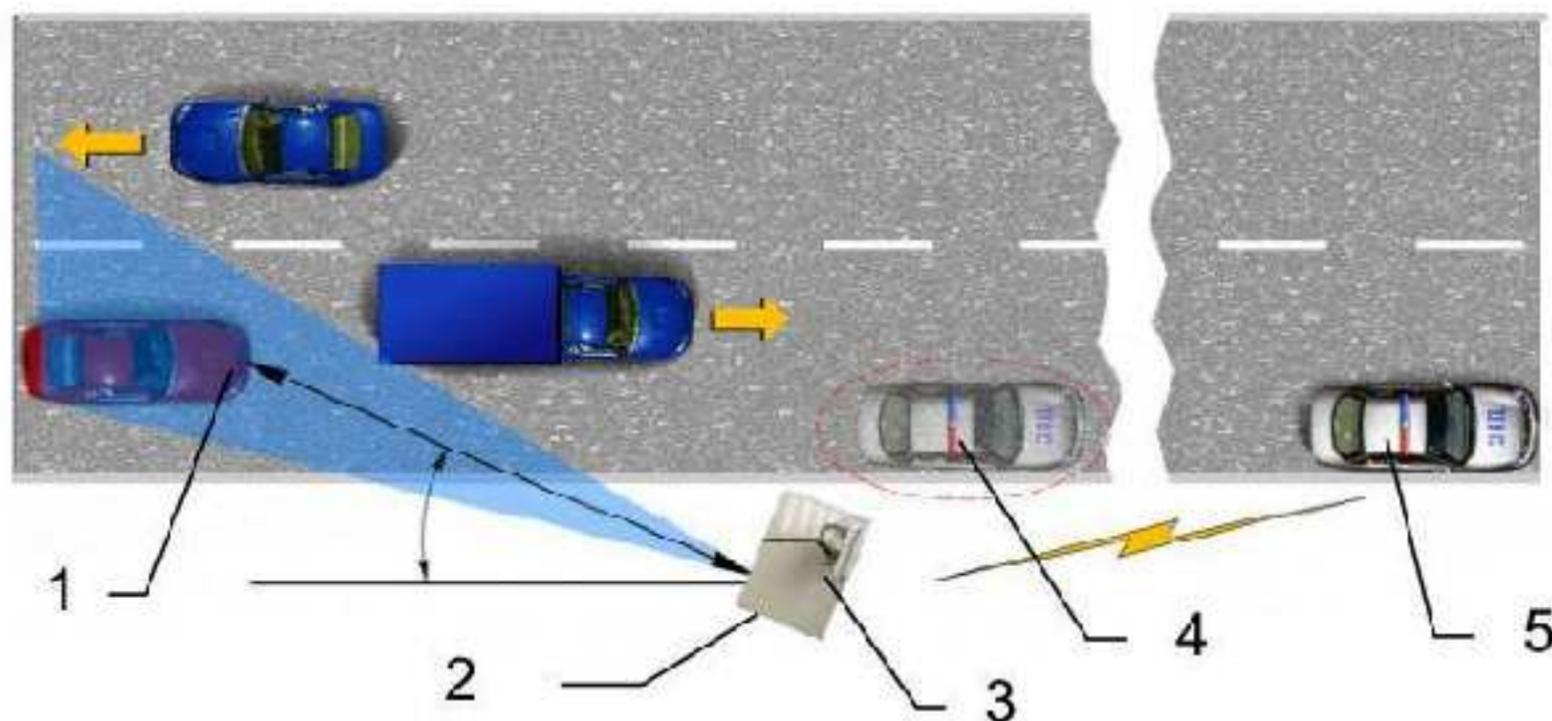
Рисунок 6 Комплектация мобильного поста комплекса Крис-П



Рисунок 7 Комплекс КРИС-П в сборе

Основной функциональной частью комплекса является Передвижной фоторадар, с которым по радиоканалу может соединяться Мобильный пост. Контролируемый участок дороги (длиной 50-60 метров), на котором будет устанавливаться передвижной фоторадар (ПФ), должен быть прямолинейным (не иметь изгибов, поворотов или расширений).

Необходимо учитывать возможность влияния на работу комплекса внешних факторов. Комплекс может одновременно контролировать не более двух полос движения (т.е. либо третья и четвертая, либо вторая и третья, либо первая и вторая полосы). Возможность работы в обоих направлениях зависит от конфигурации комплекса. Место установки комплекса и предполагаемое место дислокации патрульного автомобиля должны быть в пределах прямой видимости на расстоянии до 1,5 км. Передвижной фоторадар устанавливается на небольшом удалении от полотна дороги.



- 1 — Зона контроля участка дороги
- 2 — ПФ (передвижной фоторадар)
- 3 — Ориентир положения датчика
- 4 — Положение МП во время настройки комплекса
- 5 — Положение МП во время работы комплекса

Рисунок 8 Ориентировочная схема расположения комплекса приведена на

Наблюдение за работой и обслуживание комплекса производится с помощью программного обеспечения и пользовательского интерфейса.

Главная Программы Журналы

KRIS_П SK0300 Вы вошли в систему как Инспектор ДПС

Нарушения Настройки датчика Справка

Фильтр 100% (18847/13848)

Рег. номер **р563ео60**

Скорость **49** км/ч (ПДД 40 км/ч)

Дата/время 2012-04-13 12:02:28

Направление Встречную

Местоположение ул. Мандалыкская, д. 8

Координаты N59°58'37" E30°21'43"

Датчик "KRIS"П PR0000

Свидетельство 123456 до 2013-04-01

Оформить

45 км/ч 60

р563ео60

47 км/ч 60

р970ср98

37 км/ч

o035978

38 км/ч

m913ov77

39 км/ч

?200ox?8

38 км/ч

k327ma?8

Рисунок 9 Интерфейс программного обеспечения KRIS-П

4.2. Технология контроля нарушений



Рисунок 10 Принципиальная схема контроля нарушений

Оборудование монтируется на треноге и устанавливается сбоку контролируемого участка дороги, датчик ориентируется относительно дорожного полотна и подключается к аккумуляторному боксу. Конструкция ПФ позволяет оперативно свернуть оборудование и развернуть на другом участке дороги.

Установка требуемых параметров работы комплекса (контролируемое направление движения ТС, ввод места установки и максимальной разрешенной скорости на данном участке дороги, настройка приближения видеокамеры и яркости изображения) осуществляется через Web-интерфейс с помощью ноутбука Мобильного поста. После настройки датчик включается в режим автоматической фотофиксации нарушений ПДД.

Мобильный пост (МП) представляет собой ноутбук с антенным блоком, установленный в салоне неподвижного патрульного автомобиля. МП может располагаться на расстоянии до 1,5 км от передвижного фоторадара (в зоне прямой видимости). Мобильный пост позволяет дистанционно настраивать комплекс и просматривать зафиксированные нарушения ПДД в режиме реального времени, что обеспечивает инспектору ДПС необходимое время для остановки нарушителя. Мобильный пост может также применяться для розыска угнанных или похищенных ТС, а также раскрытия по «горячим следам» иных преступлений, связанных с использованием ТС. Для проведения оперативно-поисковых мероприятий на ноутбук МП устанавливаются федеральные и/или региональные розыскные базы. Данные о зафиксированных нарушителях автоматически сохраняются в журнал на флеш-накопителе, установленном в фоторадарном датчике. Эти данные могут быть импортированы с флеш-накопителя в единую базу данных на сервер Центрального поста для автоматизированной подготовки документов по делу об административном правонарушении.

Инспектор ЦАФАП в течение десяти дней с момента нарушения высылает письмо с протоколом об административном правонарушении автовладельцу, в котором приложен снимок административного нарушения. Если автомобилем управлял кто-то другой по доверенности, то хозяин машины может обжаловать постановление в суде. Действующим законодательством установлены следующие сроки: 10 дней на обжалование постановления об Административном правонарушении и 60 дней на оплату штрафа.

Сроки оплаты штрафа и порядок обжалования определены КоАП РФ.

Согласно ч. 1 статьи 32.2 КоАП РФ: Административный штраф должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее шестидесяти дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу, за исключением случая, предусмотренного частью 1.1 настоящей статьи, либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, предусмотренных статьей 31.5 настоящего Кодекса.

В соответствии с ч. 30.3 КоАП РФ: Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении может быть подана в течение десяти суток со дня вручения или получения копии постановления.

5. Организационные мероприятия по внедрению комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения xxx области

5.1. Варианты сотрудничества между инвестором и государственными органами

С правовой точки зрения взаимодействие государственных органов и инвестора в рамках реализации проектов фотовидеофиксации может осуществляться в различных формах. Для выбора соответствующего вида контракта необходимо

принимать во внимание следующие нормативные акты, действующие на территории Российской Федерации, которые регулируют формы отношений между сторонами:

- Федеральный закон от 05.04.2013 №44-ФЗ (ред. от 31.12.2014) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;
- Федеральный закон от 18.07.2011 №223-ФЗ (ред. от 12.03.2014, с изм. от 29.12.2014) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;
- Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ (ред. от 28.06.2014) «О концессионных соглашениях»;
- Федеральный закон от 13.07.2015 №224-ФЗ (ред. от 29.12.2015) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

На основании данных законов можно составить классификацию видов контрактов, которые можно рассматривать в качестве потенциальных в форм при осуществлении проектов фотовидеофиксации в формате государственно-частного партнерства (ГЧП).



Рисунок 11 Возможные формы контрактов государственно-частного взаимодействия в проектах фотовидеофиксации в сфере дорожного движения

5.1.1. Заключение соглашения в рамках №223-ФЗ

В России большое количество проектов реализуется именно через государственные закупки в рамках закона о закупках¹⁷. Основное преимущество данного закона основано на более широких полномочиях заказчика в выборе формы закупки, и в целом, более простой и менее зарегулированной процедуре. Однако область применения данного закона существенно ограничена по кругу субъектов и объектов инвестирования, целевого назначения средств. При осуществлении капитальных затрат в большинстве случаев, используется нормативная база Федерального закона №44. Кроме, того, при его применении не образуется никаких принципиально новых юридических конструкций и экономических моделей, но при этом существенно увеличиваются риски реализации данного проекта. Поэтому

¹⁷ Федеральный закон №223

применение данной формы реализации проекта скорее принесет минусы, чем плюсы.

5.1.2. Заключение контракта в рамках №44-ФЗ

Нормативной базой служит Федеральный закон от 05.04.2013 №44-ФЗ, регулирующий систему государственных закупок. С позиции контрольно-надзорных органов этот вариант может быть оптимальным и обоснованным при размещении отдельных государственных контрактов.

Реализовать в данной правовой форме проект возможно, при этом экономическая составляющая взаимодействия между госсектором и частной стороной преподносится как рассрочка оплаты за поставленные товары и выполненные работы. В дополнение, применительно к проекту, работа по контрактной системе «в чистом виде» минимизирует юридические риски, так как каждый из контрактов будет предельно прозрачен, и в то же время, увеличивает затраты на администрирование проекта в целом. Следует отметить, что в рамках 44-ФЗ завершение действия контракта наступает после окончания выполнения работ по нему, в то время как формат государственно-частного партнерства предполагает средне- и долгосрочные отношения между участниками.

5.1.3. Контракт жизненного цикла

Фундаментом с точки зрения законодательства для данной формы также является Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ.

Контракт жизненного цикла (КЖЦ), как форма государственно-частного взаимодействия, хорошо зарекомендовал себя в зарубежной практике. Контрактная модель КЖЦ позволяет публичному субъекту переложить все проектные, строительные и эксплуатационные риски на частную сторону, и контролировать лишь основные параметры создаваемого объекта¹⁸.

У КЖЦ есть и другие преимущества для государственных органов, так как нет необходимости сразу выделять большой объем бюджетных средств, поскольку оплата происходит с момента ввода объекта в эксплуатацию и разбита на этапы. Таким образом, КЖЦ дает возможность развивать социально значимую инфраструктуру при ограниченном бюджете. Кроме того, фиксированный размер максимальных платежей позволяет планировать расходы, необходимые для исполнения контрактных обязательств.

Инвестору КЖЦ также несет выгоду, поскольку предполагает получение долгосрочного бюджетного финансирования, что, в свою очередь, позволяет обеспечить возвратность и доходность инвестиций. Компания свободна в выборе средств реализации проекта и заинтересована в эффективных технологиях, чтобы снизить собственные издержки на этапе последующей эксплуатации.

В соответствии со статьей 16 федерального закона №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» контракт, предусматривающий закупку товара или работы (в том числе при необходимости проектирование, конструирование объекта, который должен быть создан в результате выполнения работы), последующие обслуживание, ремонт и при необходимости эксплуатацию и (или) утилизацию поставленного товара или созданного в результате выполнения работы объекта (контракт жизненного цикла) заключается в случаях, установленных Правительством Российской Федерации.

¹⁸ По материалам Центра прикладной экономики НИУ ВШЭ

Основная проблема при организации закупки в форме заключения контракта жизненного цикла заключается в обосновании необходимости объединения в одном контракте поставки, монтажа и обслуживания. В правоприменительной практике необходимость объединения нередко трактуется как невозможность разделения.

Кроме того, перечень сфер применения контракта жизненного цикла ограничен требованиями Постановления Правительства РФ от 28.11.2013 №1087 «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла». В итоге, применительно к проектам фотовидеофиксации условия контракта будет необходимо адаптировать либо под «выполнение работ по проектированию и строительству автомобильных дорог (участков автомобильных дорог), защитных дорожных сооружений, искусственных дорожных сооружений» либо под «выполнение работ по проектированию и строительству объектов системы коммунальной инфраструктуры и иных объектов коммунального хозяйства, в том числе объектов водо-, тепло-, газо- и энергоснабжения, водоотведения, очистки сточных вод, переработки и утилизации (захоронения) бытовых отходов» (пункты «а» и «г» указанного Постановления соответственно)¹⁹.

Модель КЖЦ широко используется в дорожном строительстве, когда после создания новой или капитального строительства существующей автодороги оплата подрядчику осуществляется не сразу после приемки результатов работ заказчиком, а в течение срока, определенного как срок службы результатов строительства. При этом, бюджет параллельно несет затраты на обслуживание дороги²⁰.

5.1.4. Концессионное соглашение;

Нормативной базой для данной формы является Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ (ред. от 28.06.2014) «О концессионных соглашениях».

В настоящее время в Российской Федерации реализуется большое количество значимых инфраструктурных проектов по концессионной модели. В основном такие проекты относятся к строительству объектов транспортной и инженерной инфраструктуры. По мнению специалистов, в целом отношение власти к концессионным соглашениям можно охарактеризовать как положительное, но, в то же время, осторожное²¹.

Отношения при создании и эксплуатации системы фотовидеофиксации не укладываются в модель традиционного понимания концессии, поскольку при их эксплуатации частным партнером («концессионер») не будет производиться реализация услуг с взиманием платы от сторонних потребителей услуги. Из сути концессионных отношений вытекает, что часть получаемой от реализации прибыли концессионер должен будет перераспределять в пользу концедента в виде концессионной платы. В этом заключается принципиальное экономическое содержательное отличие концессионного соглашения от контрактной системы закупок товаров и услуг: в первом случае публичный субъект предоставляет право на эксплуатацию своего имущества или права на создание и эксплуатацию имущества на особых условиях в обмен на некую ренту, во втором случае публичный субъект сам на возмездной основе «потребляет» предоставляемые частным партнером товары, работы и услуги.

В случае проекта фотовидеофиксации, потребителем оказываемой в итоге публичной услуги будет общество в целом, которое расплачивается за нее в

¹⁹ Постановление Правительства РФ №1087

²⁰ По материалам Центра прикладной экономики НИУ ВШЭ

²¹ По материалам Центра прикладной экономики НИУ ВШЭ

форме уплаты налогов. Компенсировать же затраты концессионера на создание и эксплуатацию комплекса в виде периодических платежей должен будет концедент. Однако данное обстоятельство не означает, что отношения в рамках реализации проекта не могут быть оформлены как концессионное соглашение, поскольку законом предусмотрена возможность внесения концессионного платежа создаваемым имуществом. При этом сущности концессионных отношений такое соглашение будет противоречить.

Преимущество в том, что вся создаваемая система фотовидеофиксации будет заказана, по сути, одним большим «лотом» и на определенный, достаточно длительный срок. Это обстоятельство может обеспечить стабильность управления системой и надежность ее функционирования в пределах срока службы.

5.1.5. Государственно-частное партнерство

Нормативной базой для данной формы является Федеральный закон от 13.07.2015 №224-ФЗ (ред. от 29.12.2015) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который с недавнего времени действует в российском законодательстве, однако пока не апробирован на практике.

Применительно к проектам фотовидеофиксации, согласно п.1 ст.7 данного федерального закона, объектом могут быть частные автомобильные дороги или участки частных автомобильных дорог, мосты, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты (объекты, используемые при капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог), элементы обустройства автомобильных дорог, объекты, предназначенные для взимания платы (в том числе пункты взимания платы), объекты дорожного сервиса²². Установленные камеры, которые являются частью системы фотовидеофиксации, подходят под данное определение как элементы обустройства автомобильных дорог, при этом сам объект соглашения, должен находиться в собственности публичного партнера на момент заключения соглашения и не принадлежать какому-либо государственному или муниципальному унитарному предприятию на праве хозяйственного ведения либо на праве оперативного управления.

При принятии решения о реализации проекта уполномоченными в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 №224 органами, необходимо определить форму государственно-частного или муниципально-частного партнерства посредством включения в соглашение предусмотренных обязательных элементов соглашения и определения последовательности их реализации. В перечень обязательных элементов входит строительство и (или) реконструкция (создание) объекта соглашения частным партнером; осуществление частным партнером полного или частичного финансирования создания объекта соглашения; осуществление частным партнером эксплуатации и (или) технического обслуживания объекта соглашения; возникновение у частного партнера права собственности на объект соглашения при условии обременения объекта соглашения в соответствии с Федеральным законом №224. Как правило, частная сторона при реализации проектов фотовидеофиксации может заниматься созданием комплексов, а также их техническим обслуживанием, что требует наличия специальных знаний и навыков, необходимой материально-технической базы и компетентного добросовестного отношения к возлагаемым на него обязательствам.

В соглашении о государственно-частном партнерстве одним из ключевых

²² Федеральный закон №224

элементов является оценка эффективности проекта и определение его сравнительных преимуществ, которая рассматривается уполномоченным органом, после чего выносится решение о реализации проекта. А также следует отметить, что стороны в процессе переговоров могут изменять некоторые условия соглашения по результатам конкурсных процедур после определения победителя, что в других формах (например, в рамках №44-ФЗ) запрещено.

Также важно определить условие и порядок возникновения права частной собственности на объект соглашения, что также должно быть включено в соглашение о ГЧП. Если проект фотовидеофиксации осуществлять в соответствующей форме контракта, то потенциальный частный партнер может заниматься созданием и обслуживанием комплексов. Остальные обязанности будут оставаться в полномочиях публичного партнера (формирование и рассылка уведомлений, выписка штрафов, сбор денежных средств) так же, как и в других формах соглашений, так как данные процессы, согласно законодательству, не могут быть переданы частной стороне.

Таким образом, потенциальные формы соглашений для внедрения систем фотовидеофиксации в формате государственно-частного партнерства (в широком понимании данного термина) могут быть весьма разнообразными в рамках российского законодательства. Каждая из них содержит определенные особенности и при выборе того или иного варианта необходимо обратить внимание на специфику регулирования контракта с точки зрения того, подходят ли данные критерии для конкретного проекта ФВФ, является ли соответствующая форма оптимальной для данного случая.

5.2. Последовательность реализации проекта

Реализация проекта планируется поэтапно:

1. Создание государственно-частного партнерства государства и инвестора.
2. Закупка мобильных комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения КРИС-П.
3. Определение мест дислокации мобильных комплексов.
4. Определение порядка взаимодействия инвестора и ЦАФАП ГИБДД УМВД России по xxx области.
5. Отладка взаимодействия по обмену данными.
6. Запуск комплекса фотовидеофиксации нарушений в эксплуатацию.

6. План инвестиций проекта

Общая сумма инвестиций составляет xxx тысяч рублей.

Инвестиции направляются на приобретение и пуско-наладку комплекса, состоящего из xxx единиц фоторадаров КРИС-П с комплектом дополнительного оборудования, обеспечивающего конвертацию и передачу данных в ЦАФАП.

Таблица 4 Состав вложений в проект

Наименование	Количество	Цена, тыс. руб.	Сумма, тыс. руб.
1	2	3	4

Комплекс КРИС-П

Срок поставки оборудования: xxx месяц.

Поставщик: ООО «xxx» (ул. xxx)

Начало финансирования проекта осуществляется после подписания договора о государственно-частном партнерстве.

Источником финансирования являются собственные средства инвестора.

Средства инвестора передаются в проект на безвозмездной основе.

7. План текущих затрат проекта

Текущими затратами проекта являются:

- Заработная плата.
- Горючесмазочные материалы.
- Прочие затраты (связь, техническое обслуживание комплекса).

7.1. Потребность персонала и заработная плата

Заработная плата планируется исходя из штатного расписания. Штатное расписание, составлено на основании требования круглосуточного функционирования комплекса.

Таблица 5 Штатное расписание проекта

Должность	Количество	Ежемесячный оклад, тыс. руб.	Фонд оплаты труда в месяц, тыс. руб.
1	2	3	4
Директор			
Бухгалтер			
Инженер			
Итого			

7.2. Требования к персоналу

Комплекс КРИС - П является сложным техническим средством, к работе с которым допускаются ответственные лица, изучившие руководство по эксплуатации и прошедшие инструктаж.

Эксплуатация комплекса с мобильным постом рекомендуется производить двумя специалистами. Эксплуатация комплекса в автоматическом режиме без мобильного поста, с последующей централизованной обработкой в Центре Обработки Данных, может производиться одним человеком.

Для эксплуатации комплекса специалисты должны пройти обучение.

7.3. Горючесмазочные материалы

Расход горючесмазочных материалов планируется на основании среднего пробега автомобилей в сутки, необходимого для обслуживания комплекса.

Таблица 6 Расчет затрат на горючесмазочные материалы проекта

Статья	Сумма
1	2
Среднесуточный пробег, км	
Средний расход топлива, л/100 км	
Потребность в ГСМ на 1 автомобиль в месяц, л	
Стоимость ГСМ, тыс. руб./л.	
Затраты на 1 автомобиль в месяц, тыс. руб.	

7.4. Прочие затраты и амортизация

В состав прочих затрат включены:

- Затраты на связь
- Затраты на расходные материалы для обслуживания комплекса
- Канцтовары

Прочие затраты в проекте планируются одной суммой в размере xxx рублей в месяц.

Амортизация оборудования в проекте планируется в соответствии с первоначальной стоимостью оборудования и сроком его эксплуатации. Согласно техническим характеристикам комплекс КРИС-П принадлежит к 3 группе основных средств со сроком эксплуатации до 3х лет включительно. Следовательно, ежемесячная сумма амортизации составит xxx тыс. руб.

8. Планируемый финансовый результат проекта

8.1. Объем поступлений в виде штрафов

Согласно действующему законодательству в России действует презумпция невиновности, которая предусмотрена частью 3 статьи 1.5 КоАП РФ.

Лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность, за исключением случаев, предусмотренных примечанием к настоящей статье.

Но в этой же статье есть примечание, которое сообщает нам, что в случае фиксации нарушений ПДД при помощи камер фотовидеофиксации презумпция невиновности не распространяется. Примечание статьи 1.5 КоАП РФ:

Положение части 3 настоящей статьи не распространяется на административные правонарушения, предусмотренные главой 12 настоящего Кодекса, и административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов Российской Федерации, совершенные с использованием транспортных средств либо собственником, владельцем земельного участка либо другого объекта недвижимости, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными

техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

В отношении автоматических камер фотовидеофиксации действуют несколько правил:

- Водитель не может быть лишен права на управление транспортным средством;
- Если соответствующей статьей предусмотрено лишение прав, то на водителя будет наложен максимальный штраф;
- Если соответствующей статьей не предусмотрено лишение прав, то на водителя будет наложен минимальный штраф;

Таблица 7 Размеры действующих штрафов

Нарушение	Штраф ГИБДД	Штраф с автоматической камеры
1	2	3
Превышение от 0 до 20 км/ч	-	-
Превышение от 20 до 40 км/ч	500 рублей	500 рублей
Превышение от 40 до 60 км/ч	1000 - 1500 рублей	1000 рублей
Повторное (от 40 до 60 км/ч)	2000 – 2500 рублей	2000 рублей
Превышение от 60 до 80 км/ч	2000 – 2500 рублей или лишение на 4–6 месяцев	2500 рублей
Повторное (от 60 до 80 км/ч)	Лишение ВУ на 1 год	5000 рублей
Превышение от 80 км/ч и более	5000 рублей или лишение на 6 месяцев	5000 рублей
Повторное (от 80 км/ч и более)	Лишение ВУ на 1 год	5000 рублей

Что касается выезда на встречную полосу, то при фиксации нарушения инспектором, вам грозит штраф в размере 5 000 рублей или лишение прав на срок от 4 до 6 месяцев.

Согласно ч. 4 статьи 12.15 КоАП РФ:

Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев.

При фиксации данного нарушения автоматической камерой фото или видеофиксации, водителю грозит только штраф в размере 5 000 рублей. При выезде на выделенную полосу, которая предназначена для общественного транспорта штраф будет неизменным, вне зависимости от того, как было зафиксировано нарушение.

В соответствии с ч. 1.1 статьи 12.17 КоАП РФ:

Движение транспортных средств по полосе для маршрутных транспортных средств или остановка на указанной полосе в нарушение Правил дорожного движения, за исключением случаев, предусмотренных частями 3 - 5 статьи 12.15 настоящего Кодекса, и случая, предусмотренного частью 1.2 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятьсот рублей.

Проектом запланирована фиксация xxx нарушений в день на каждом фоторадаре при минимальной сумме штрафа xxx рублей.

В 2016 г. стало возможным оплатить штраф со скидкой. В силу вступил Федеральный закон от 22.12.2014 N 437-ФЗ, внесший изменения в КоАП РФ, которые разрешают при соблюдении определенных условий оплатить половину от назначенного административного штрафа. Правила оплаты штрафов со скидкой указаны в ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ:

При уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного главой 12 настоящего Кодекса, за исключением административных правонарушений, предусмотренных частью 1.1 статьи 12.1, статьей 12.8, частями 6 и 7 статьи 12.9, частью 3 статьи 12.12, частью 5 статьи 12.15, частью 3.1 статьи 12.16, статьями 12.24, 12.26, частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о наложении административного штрафа административный штраф может быть уплачен в размере половины суммы наложенного административного штрафа. В случае если исполнение постановления о назначении административного штрафа было отсрочено либо рассрочено судьей, органом, должностным лицом, вынесшими постановление, административный штраф уплачивается в полном размере

Ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ устанавливает следующие условия оплаты штрафов ГИБДД со скидкой 50 процентов:

- Скидка распространяется только на штрафы главы 12 КоАП РФ, то есть на административные нарушения в области дорожного движения;
- Скидка доступна не для всех нарушений;
- Штраф необходимо оплатить в определенный срок;
- В случае отсрочки или рассрочки штрафа он оплачивается в полном размере.

Федеральный закон от 22.12.2014 N 437-ФЗ также внес изменения в ч. 2 ст. 3.5 КоАП РФ, устанавливающую минимальные размеры штрафов. Согласно ей минимальная сумма наказания за нарушения ПДД составляет 500 руб., за исключением случаев, когда штраф можно оплатить со скидкой по ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП

РФ. Таким образом, наименьшая сумма штрафа с учетом скидки составляет ххх руб.

Яндекс. Деньги выяснили²³, какая доля водителей оплачивает штрафы со скидками. Для этого сервис изучил данные о платежах на сайте Яндекс. Денег, в приложениях Яндекс. Деньги, Яндекс. Штрафы и Яндекс. Навигатор, а также в поиске Яндекса. Учитывались переводы из кошельков в Яндекс.Деньгах и с банковских карт, в том числе привязанных к электронным кошелькам.

В 2016 г. в большинстве российских городов водители стали быстрее погашать свои долги перед ГИБДД: в прошлом году в среднем по стране только 30% штрафов уплачивались в первые 20 дней после их получения, а в январе 2016 года – уже 38%. Чаще всего штрафы со льготой погашали мужчины: за первые недели января они совершили 68% платежей, женщины – лишь 32%.

Проектом запланировано, что ххх% от суммы всех выставленных штрафов оплачиваются со скидкой ххх%.

8.2. Предлагаемая структура распределения денежных потоков

В проекте запланировано, что все средства от штрафов поступают в бюджет региона.

В проекте предусмотрены два варианта взаиморасчетов между государством и инвестором:

- с возмещением затрат инвестора из бюджета
- с долевым участием партнера в будущих доходах.

В первом варианте из средств, полученных от штрафов, государство выплачивает инвестору определенную сумму компенсации его затрат. Во втором варианте средства полученные государством делятся между государством и инвестором, пропорционально обусловленным долям.

В зависимости от варианта взаиморасчетов в проекте предусмотрены следующие размеры выплат инвестору:

- Вариант 1. Компенсация затрат инвестора в размере ххх рублей за каждое зафиксированное нарушение.
- Вариант 2. Вознаграждение инвестора в размере ххх от суммы оплаченных штрафов.

8.3. План доходов и расходов проекта

В соответствии с планами фиксации нарушений рассчитывается поступление штрафов в бюджет.

²³ <https://lenta.co/shtrafy-gibdd-so-skidkoj-oplachivayut-38-voditelej-59335>

Таблица 8 Расчет ежемесячных поступлений штрафов в бюджет

Статья	Значение
1	2
Количество штрафов в день, шт.	
Сумма среднего штрафа, тыс. руб.	
Количество выставленных штрафов в месяц, шт.	
Сумма выставленных штрафов в месяц, тыс. руб.	
Доля оплаты штрафов со скидкой, %	
Сумма поступлений штрафов в бюджет в месяц, тыс. руб.	

Ежемесячные затраты инвестора планируются на основании статей и установленных норм расхода

Таблица 9 Расчет ежемесячных затрат Инвестора

Статья	Значение
1	2
Фонд оплаты труда, тыс. руб.	
Ставка отчислений в пенсионный фонд, %	
Сумма отчислений в пенсионный фонд, тыс. руб.	
ГСМ, тыс. руб.	
Прочие расходы, тыс. руб.	

Согласно варианту 1 взаиморасчетов сумма компенсации затрат из бюджета составит xxx рублей за каждое зафиксированное нарушение.

Таблица 10 Расчет компенсации затрат Инвестора

Статья	Значение
1	2
Количество штрафов в день, шт.	
Количество выставленных штрафов в месяц, шт.	
Размер компенсации затрат инвестора за каждое зафиксированное нарушение, тыс. руб.	
Сумма компенсации затрат инвестора в месяц, руб.	

Согласно варианту 2 взаиморасчетов вознаграждение инвестора в размере xxx от суммы оплаченных штрафов.

Таблица 11 Расчет вознаграждения Инвестора

Статья	Значение
1	2
Количество штрафов в день, шт.	

Сумма минимального штрафа, тыс. руб.

Количество выставленных штрафов в месяц, шт.

Сумма выставленных штрафов в месяц, тыс. руб.

Доля оплаты штрафов со скидкой, %

Сумма поступлений штрафов в бюджет в месяц, тыс. руб.

Ставка вознаграждения инвестора, %

Сумма вознаграждения инвестора в месяц, тыс. руб.

План прибылей и убытков проекта планируется на основании данных о выручке Инвестора, расчета затрат, суммы амортизации и налогообложения.

Проектом предусмотрено применение упрощенной системы налогообложения с объектом налогообложения – доходы. Ставка налога, уплачиваемого в связи с применением упрощенной системы – $x\%$ от суммы полученного дохода.

Проектом также запланированы отчисления в Пенсионный фонд в размере $x\%$ от суммы заработной платы.

Таблица 12 План прибылей и убытков Инвестора, тыс. руб. в месяц

Статья	Вариант 1	Вариант 2
1	2	3
Выручка (нетто)		
Себестоимость		
в том числе		
Оплата персонала и отчисления в ПФ РФ		
ГСМ и. Прочие расходы		
Амортизация		
Прибыль (убыток) от операционной деятельности		
Прибыль до налогообложения		
Налог на доходы УСН (6%)		
Чистая прибыль (убыток)		

9. Эффективность проекта

9.1. Экономическая эффективность проекта

Оценка эффективности Проекта проводилась на основании Методических рекомендаций по оценке эффективности инвестиционных проектов и отбору их для финансирования. Официальное издание. Утверждено Госстроем России, Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Госкомпромом России от 31 марта 1994 г. № 7-12/47.

Эффективность проекта характеризуется следующими показателями:

- Дисконтированный срок окупаемости (DPP);
- Чистая приведенная стоимость (NPV);

- Внутренняя норма рентабельности (IRR).

Дисконтированный срок окупаемости (DPP) – это показатель, который отражает количество лет, через которое отрицательный денежный поток проекта становится положительным.

Дисконтированный срок окупаемости проекта рассчитывается на основании дисконтированных денежных потоков.

Расчет показателя производится по формуле:

$$DPP = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} \geq I_0$$

Формула 1 DPP - Дисконтированный срок окупаемости (Discounted payback period);

где

n – число периодов;

CF_t – приток денежных средств в период t;

r – коэффициент дисконтирования;

I₀ – величина исходных инвестиций в нулевой период.

При использовании критерия DPP в оценке инвестиционных проектов решения могут приниматься исходя из следующих условий:

- проект принимается, если окупаемость имеет место;
- проект принимается только в том случае, если срок окупаемости не превышает установленного для конкретной компании предельного срока.

При использовании в системе оценки эффективности инвестиционных проектов DPP, следует учитывать особенности показателя:

- DPP не учитывает те суммы чистого денежного потока, которые формируются после периода окупаемости инвестиционных затрат;
- на формирование DPP существенно влияет (при прочих равных условиях) период времени между началом проектного цикла и началом фазы эксплуатации проекта. Чем большим является этот период, тем соответственно выше и размер показателя периода окупаемости проекта;
- DPP сильно зависит от уровня применяемой ставки дисконтирования. Чем выше уровень дисконтной ставки, принятый в расчете настоящей стоимости исходных показателей периода окупаемости, тем в большей степени возрастает его значение и наоборот.

Дисконтированный срок окупаемости разумно понимать как тот срок, в расчете на который вложение средств в рассматриваемый проект даст ту же сумму денежных потоков, приведенных по фактору времени (дисконтированных) к настоящему моменту, которую за этот же срок можно было бы получить с альтернативного доступного для покупки инвестиционного актива.

Для инвестиционного планирования и выбора антикризисных инвестиционных проектов показатель дисконтированного срока окупаемости проекта практически важен в первую очередь тем, что он указывает на тот горизонт времени в

бизнес-плане инвестиционного проекта, в пределах которого план-прогноз денежных потоков по проекту должен быть особенно надежным.

Чистая приведенная стоимость (NPV) – это текущая стоимость будущих денежных потоков инвестиционного проекта, рассчитанная с учетом дисконтирования, за вычетом инвестиций. Чистая приведенная стоимость рассчитывается с использованием прогнозируемых денежных потоков, связанных с планируемыми инвестициями, по следующей формуле:

$$NPV = \sum_{i=1}^N \frac{NCF_i}{(1+r)^i} - Inv$$

Формула 2 NPV - Чистая приведенная стоимость (Net Present Value);

где

NCF_i - чистый денежный поток для i-го периода;

Inv - начальные инвестиции ;

r - ставка дисконтирования (стоимость капитала, привлеченного для инвестиционного проекта).

При положительном значении NPV считается, что данное вложение капитала является эффективным.

Понятие чистой приведенной стоимости широко используется в инвестиционном анализе для оценки различных видов капиталовложений. Представленная выше формула верна только для простого случая структуры денежных потоков, когда все инвестиции приходятся на начало проекта. В более сложных случаях для анализа может потребоваться усложнить формулу, чтобы учесть распределение инвестиций во времени. Чаще всего, для этого инвестиции приводят к началу проекта аналогично доходам.

Внутренняя норма рентабельности (IRR) – это ставка дисконтирования, при которой суммарная приведенная стоимость доходов от осуществляемых инвестиций равна стоимости этих инвестиций.

$$\sum_{i=1}^n \frac{NCF_i}{(1+IRR)^i} - Investment = 0$$

Формула 3 NCF - Чистый денежный поток(Net Cash Flow);

где

Investment - сумма инвестиционных вложений в проект;

r - ставка дисконтирования;

n - период анализируемого проекта;

i - шаг расчета (месяц, квартал, год), i=1, 2, ...,n.

IRR определяет максимальную стоимость привлекаемого капитала, при которой инвестиционный проект остается выгодным. В другой формулировке, это средний доход на вложенный капитал, обеспечиваемый данным инвестиционным

проектом, т.е. эффективность вложений капитала в данный проект равна эффективности инвестирования под IRR процентов в какой-либо финансовый инструмент с равномерным доходом.

В сопоставлении значения показателя со ставкой дисконтирования принято давать следующие трактовки:

- Если ставка дисконтирования ниже внутренней нормы рентабельности IRR, то вложенный в проект капитал принесет положительное значение NPV, следовательно, проект можно принять.
- Если ставка дисконтирования равна внутренней нормы рентабельности IRR, то проект не принесет ни прибыли и не убытки, следовательно, проект нужно отклонить.
- Если ставка дисконтирования выше внутренней нормы рентабельности IRR, то вложенный капитал в проект принесет отрицательное значение NPV, следовательно, проект нужно отклонить.

Достоинства показателя IRR состоят в том, что кроме определения уровня рентабельности инвестиции, есть возможность сравнить проекты разного масштаба и различной длительности.

При оценке проекта следует учитывать, что показатель имеет три основных недостатка:

- 1) По умолчанию предполагается, что положительные денежные потоки реинвестируются по ставке, равной внутренней норме доходности. В случае если IRR близко к уровню реинвестиций фирмы, то этой проблемы не возникает; когда IRR, особенно привлекательного инвестиционного проекта равен, к примеру 80%, то имеется в виду, что все денежные поступления должны реинвестироваться при ставке 80%. Однако маловероятно, что предприятие обладает ежегодными инвестиционными возможностями, которые обеспечивают рентабельность в 80%. В данной ситуации показатель внутренней нормы доходности (IRR) завышает эффект от инвестиций.
- 2) Нет возможности определить, сколько принесет денег инвестиция в абсолютных значениях (рублях, долларах).
- 3) В ситуации со знакопеременными денежными потоками может рассчитываться несколько значений IRR или возможно определение неправильного значения.

Для расчета показателей экономической эффективности применялась ставка дисконтирования равная 12%.

Горизонт планирования – 12 месяцев.

Таблица 13 Показатели экономической эффективности проекта

Показатель	Вариант 1	Вариант 2
1	2	3
Простой срок окупаемости, лет		
Дисконтированный срок окупаемости, лет		
IRR, %		
NPV, Тыс. руб.		
Чистая прибыль за период планирования, тыс. руб.		

9.2. Бюджетная эффективность проекта

Основные статьи отчислений в бюджеты и фонды региона:

- Поступления штрафов
- Уплата налога на доходы в связи с применением упрощенной системы налогообложения
- Уплата страховых взносов в Пенсионный фонд РФ

Таблица 14 Суммы поступлений в бюджеты всех уровней в год

Статья	Вариант 1	Вариант 2
1	2	3
Поступления штрафов, тыс. руб.		
Уплата налога на доходы в связи с применением упрощенной системы налогообложения, тыс. руб.		
Уплата страховых взносов в Пенсионный фонд РФ, тыс. руб.		
Итого, тыс. руб.		

9.3. Социальная эффективность проекта

В результате реализации проекта будет получен следующий социальный эффект:

1. Созданы пять новых рабочих мест.
2. Снижена аварийность и последствия аварий.
3. Инвестор проекта направит xxx от суммы своего дохода в год xxx

Таблица 15 Расчет сумм расходов на xxx

Статья	Вариант 1	Вариант 2
1	2	3
Сумма годового дохода, тыс. руб.		
Сумма средств на xxx, тыс. руб.		

10. Заключение

Анализ результатов планирования проекта показал, что предложение по созданию государственно-частного партнерства для реализации проекта по внедрению комплекса фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения xxx области обоснованно и своевременно.

В настоящий момент вопрос снижения аварийности на дорогах актуален. Основные пути решения задачи повышения соблюдения водителями правил дорожного движения зафиксированы в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2012 – 2020 годах».

На сегодняшний день уже имеются технические средства и положительный опыт создания комплексов по фотовидеофиксации в разных регионах РФ.

Реализация проекта эффективна с коммерческой точки зрения. NPV проекта составляет xxx тыс. руб. Дисконтированный срок окупаемости - xxx лет

Поступления в бюджеты всех уровней от реализации проекта составят не менее xxx тыс. руб. в год.

Социальная эффективность проекта заключается в создании xxx новых рабочих мест и ежегодном направлении средств на xxx в размере не менее xxxхот суммы компенсации затрат Инвестора.

На основании вышесказанного следует заключение о целесообразности реализации данного проекта.

11. Список использованной литературы

- Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 29.12.2015) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
- Федеральный закон от 05.04.2013 N 44-ФЗ (ред. от 31.12.2014) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;
- Федеральный закон от 18.07.2011 N 223-ФЗ (ред. от 12.03.2014, с изм. от 29.12.2014) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;
- Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 28.06.2014) «О концессионных соглашениях»;
- Постановление Правительства РФ от 28.11.2013 №1087 «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла»

Специальная литература:

- Варнавский В. Г., Клименко А. В., Королев В. А. Государственно- частное

партнерство: теория и практика: учебное пособие. – М.: ГУ-ВШЭ, 2010. – 288 с., 2010

- Занина Т.М., Четверикова А.И. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения. 2013. Вестник Воронежского института МВД России №1. С.87-92, с.87
- Молчанова О.П., Лившин А.Я. Государственно-частное партнерство в образовании. – М.: КДУ, 2009. – 242 с.
- Холодная, Н.Д. Государственно-частное партнерство – новый тип отношений в российской экономике // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2009. – № 2. – С. 42–56.
- Шадрина Е.В., Виноградов Д.В. Государственно-частное партнерство как форма организации бизнеса // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2012. – № 4. – С.5-19., с.8

ОБРАЗЕЦ

12. Приложение 1

Проекты фотовидеофиксации в сфере дорожного движения на основе государственно-частного взаимодействия на территории России

№	Название проекта	Регион	Год	Уровень проекта	Статус проекта
1				Региональн	Реализац
2				Региональн	Реализац
3				Региональн	Реализаци
4				Региональн	Отмена конкурса
5				Региональн	Приостан
6				Региональн	Инициац
7				Региональн	Инициац
8				Региональн	Реализац
9				региональн	Реализац
10				Региональн	Реализац
11				Региональн	Инициац
12				Региональн	Инициац
13				Региональн	Инициац
14				Региональ-ный	Инициация
15				Региональ-ный	Инициация
16				Муниципаль-ный	Инициация
17				Муниципал	Инициац



2017

xxx

Бизнес-план

Создание государственно - частного партнерства для реализации проекта по внедрению комплекса фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения xxx области

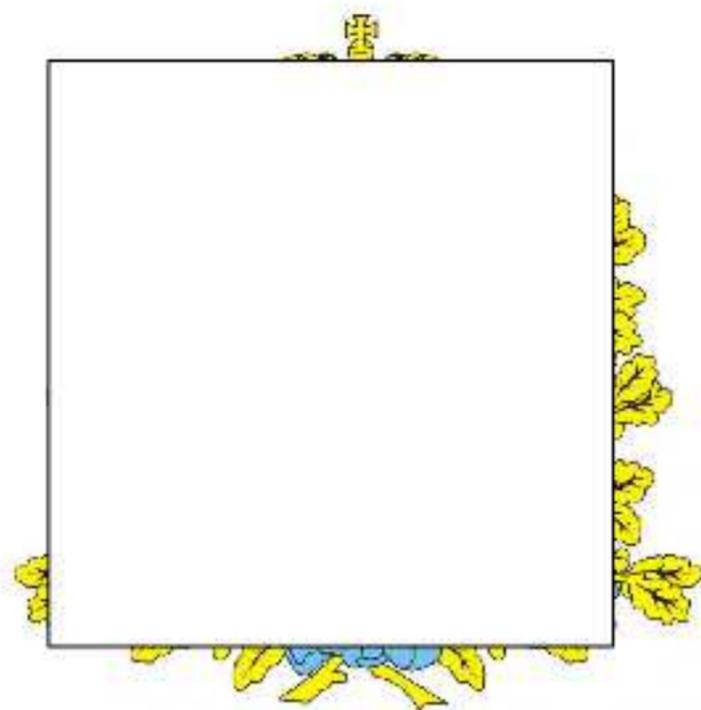
Инвестор и инициатор проекта:

xxx



xxx

Основной целью работы xxx



Партнер проекта:

Администрация xxx области

Цель проекта:

Снижение количества ДТП и тяжести их последствий.

Пути достижения цели:

Усиление контроля над соблюдением ПДД

Задачи проекта:

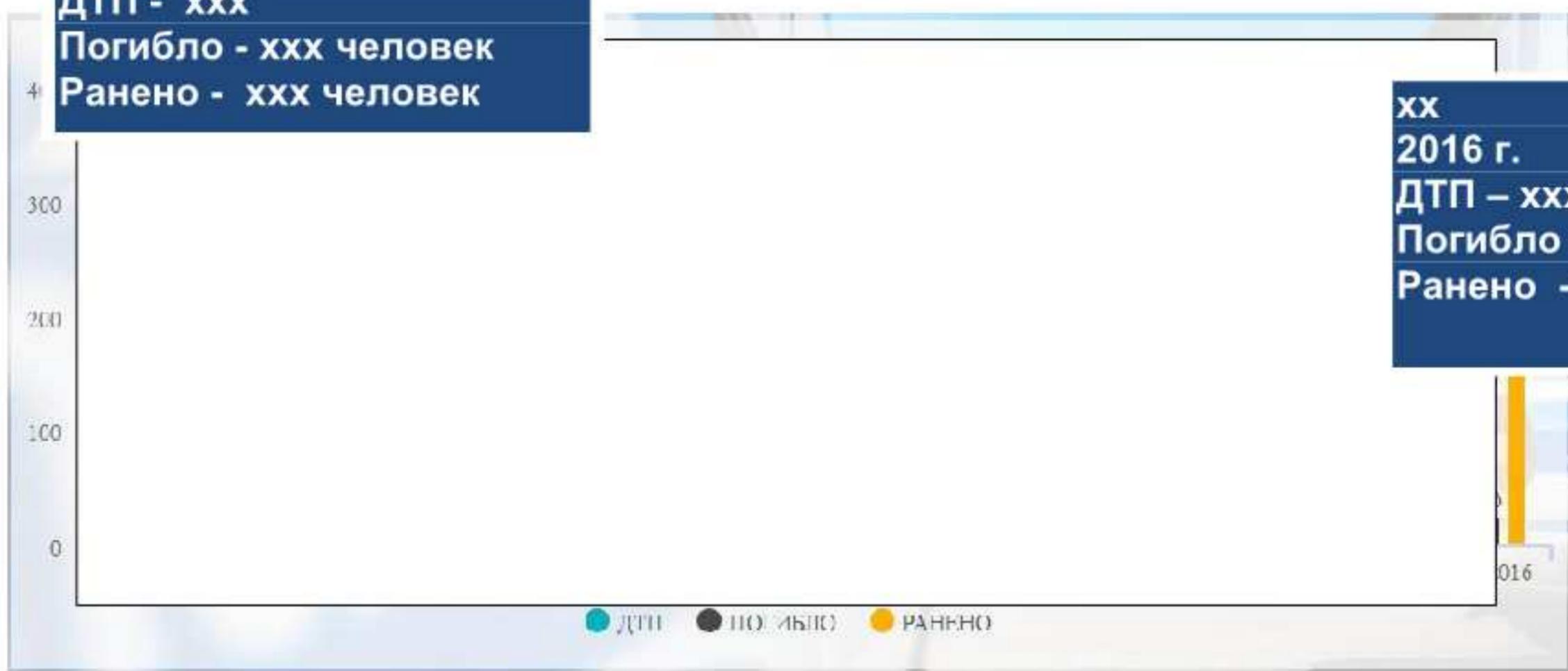
1. Создать государственно-частное партнерство
2. Закупить мобильные комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения КРИС-П.
3. Определить места дислокации мобильных комплексов.
4. Определить порядок взаимодействия инвестора и ЦАФАП ГИБДД УМВД России по xxx области.
5. Запустить комплекс фотовидеофиксации нарушений в эксплуатацию.
6. Оперативно передавать данные, полученные с помощью комплекса фотовидеофиксации, в ЦАФАП ГИБДД УМВД России по xxx области.
7. Своевременно производить взаиморасчеты между партнерами.
8. Поддерживать комплекс фотовидеофиксации нарушений в рабочем состоянии.



Россия
2016г.
ДТП - 175 000
Погибло - 20 000 человек
Ранено - 221 000 человек



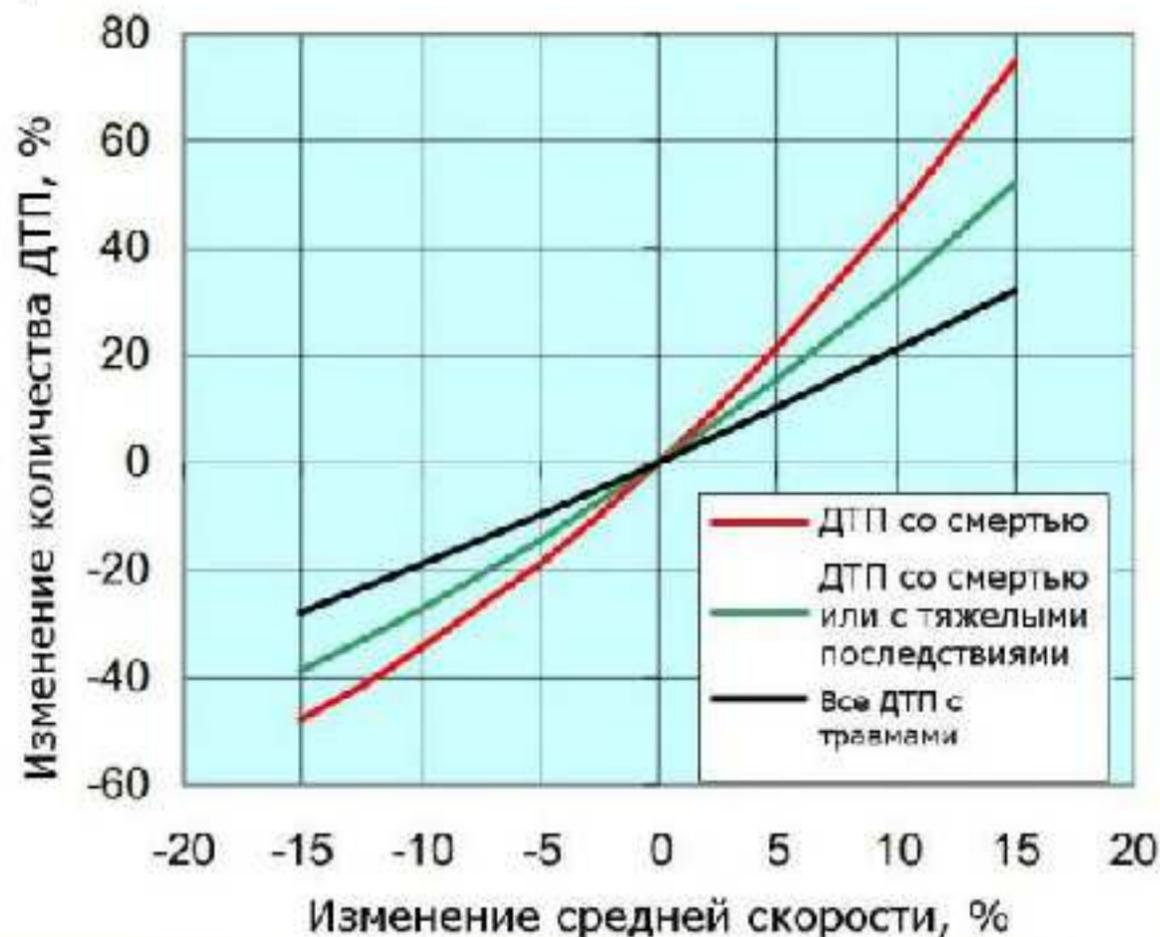
хх область
2016 г.
ДТП - ххх
Погибло - ххх человек
Ранено - ххх человек



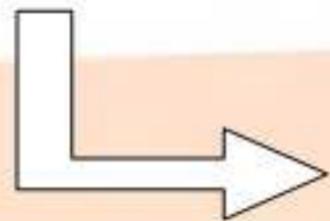
хх
2016 г.
ДТП – хххх
Погибло - хх человек
Ранено - ххх человек

Причины ДТП

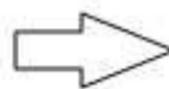
- нетрезвое состояние водителей;
- нарушение правил дорожного движения;
- **превышение скоростного режима.**



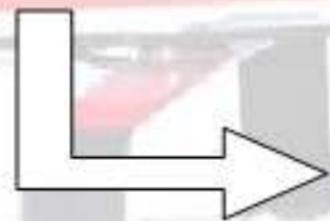
Меры, направленные на устранение причины ДТП



Законодательные



Кодекс об административных правонарушениях



Технические



Комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2012 – 2020 годах»

Результаты внедрения комплексов фотовидеофиксации

План
установки
3,9 тыс.
комплексов
фиксации
нарушений

На конец 2015 года:

Новосибирская область – 112 шт.

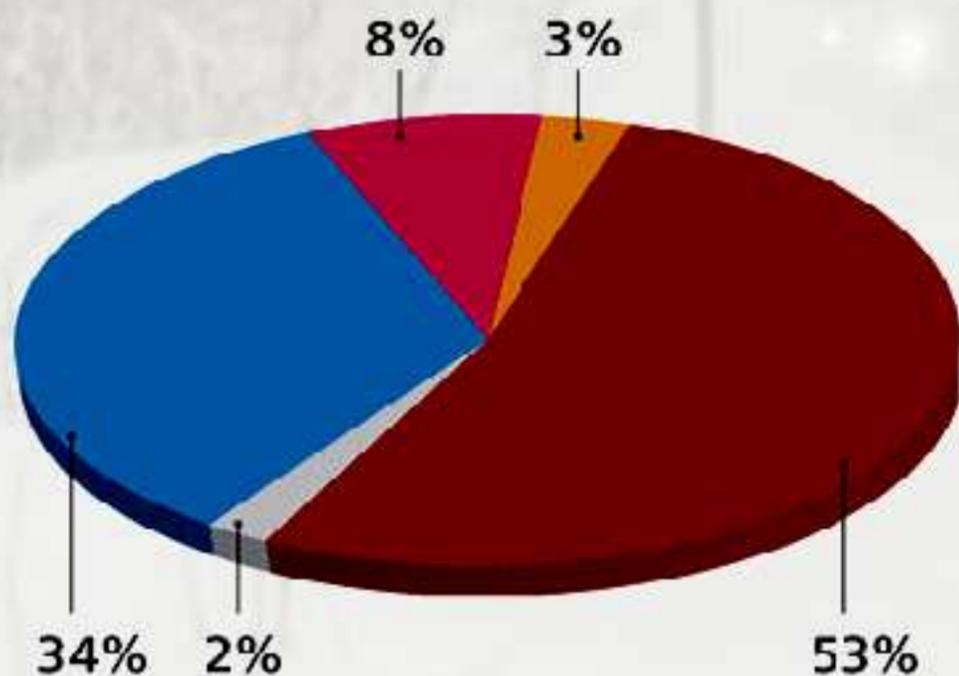
Тульская область – 90 шт.

Казань – более 160 шт.

Амурская область – 24 шт.

Нижегородская область - 64 шт.

Отношение водителей к установке комплексов фотовидеофиксации



- положительно: они заставляют водителей соблюдать ПДД
- положительно, ведь с их помощью государство получает средства, которые потом расходуются на нужды россиян
- отрицательно: это дополнительный инструмент для зарабатывания денег на водителях
- отрицательно: они часто ошибаются
- затрудняюсь ответить

*По результатам опроса на сайте zr.ru

Фоторадарный передвижной комплекс «КРИС – П»



Области применения комплекса:

Статья 12.9 часть 2.

Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час

Статья 12.9 часть 3.

Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 40, но не более 60 километров в час

Статья 12.9 часть 4.

Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60, но не более 80 километров в час

Статья 12.9 часть 5.

Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 километров в час

Статья 12.15 часть 3.

Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия либо на трамвайные пути встречного направления при объезде препятствия

Статья 12.15 часть 4.

Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 5 настоящей таблицы

Статья 12.10.

Нарушение правил движения через железнодорожные пути. Часть 1. Пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде

Статья 12.10.

Нарушение правил движения через железнодорожные пути. Часть 2. Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 8 настоящей таблицы

Статья 12.10.

Нарушение правил движения через железнодорожные пути. Часть 3. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного пунктом 8 настоящей таблицы

Нарушения

● || ●

Фильтр

100% (18847/18848)

Рег. номер **р563ео60**

Скорость **49** км/ч (лид 40 км/ч)

Дата/время 2012-04-13 12:02:28

Направление Встречные

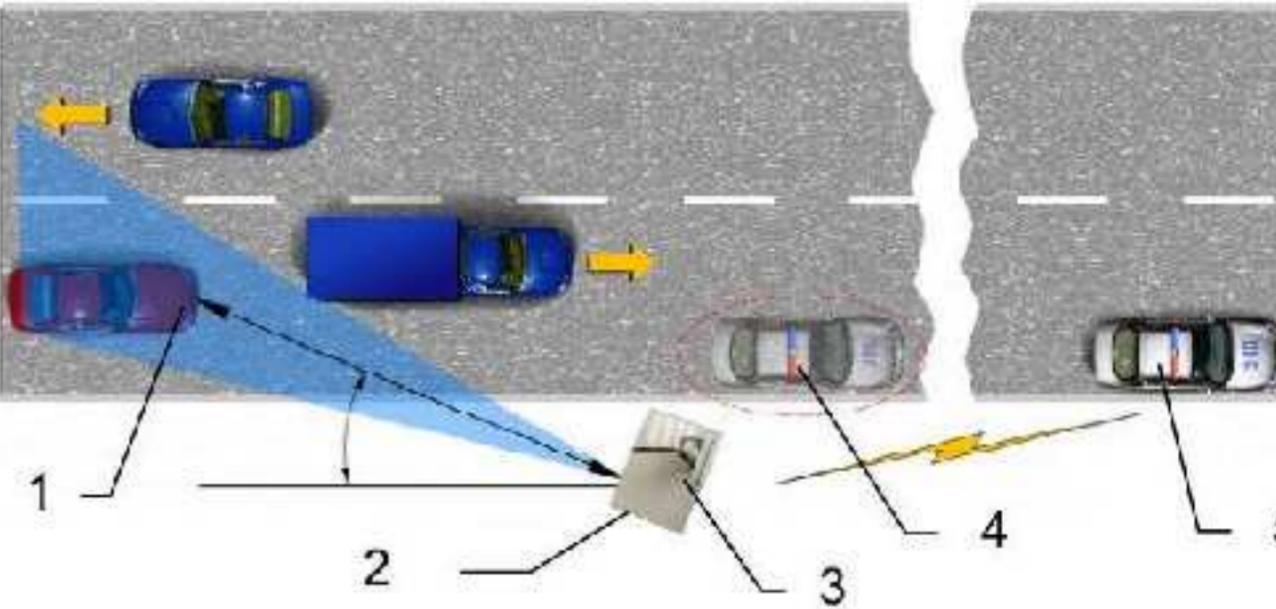
Местоположение ул. Менделеевская, д. 8

Координаты 45.5958°37' E 30°21'43"

Дачин *0045*7180000

Сендетельство 122456 до 2012-04-01

Оформить



Принципиальная схема контроля нарушений

: +7 846 922 62 44 www.samaraplan.ru

Документы об административном правонарушении



**Возможные формы соглашений
в проектах фотовидеофиксации**

**Контракт в
рамках 44-ФЗ**

**Контракт
жизненного
цикла**

**Контракт в
рамках 223-ФЗ**

**Концессионное
соглашение**

**Соглашение о
государственно-
частном
партнерстве**



Последовательность реализации проекта:

1. Создание государственно-частного партнерства государства и инвестора.

2. Закупка мобильных комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения КРИС-П.

3. Определение мест дислокации мобильных комплексов.

4. Определение порядка взаимодействия инвестора и ЦАФАП ГИБДД УМВД России по xxx области.

5. Отладка взаимодействия по обмену данными.

6. Запуск комплекса фотовидеофиксации нарушений в эксплуатацию



Состав вложений в проект

Наименование	Количество	Цена, тыс. руб.	Сумма, тыс. руб.
Комплекс КРИС-П			

Срок поставки оборудования: 1 месяц.

Поставщик:

ООО «xxx» (ул. xxx)

Расчет ежемесячных затрат Инвестора* без учета налогов и амортизации

Статья	Значение
1	2
Фонд оплаты труда, тыс. руб.	
Ставка отчислений в пенсионный фонд, %	
Сумма отчислений в пенсионный фонд, тыс. руб.	
ГСМ, тыс. руб.	
Прочие расходы, тыс. руб.	
Итого	

Минимальный штраф – xxx рублей

: +7 846 922 62 44 www.samaraplan.ru

Доля водителей оплачивающих штраф со скидкой – xx%

Расчет ежемесячных поступлений штрафов в бюджет

Статья	Значение
Количество штрафов в день, шт.	
Сумма среднего штрафа, тыс. руб.	
Количество выставленных штрафов в месяц, шт.	
Сумма выставленных штрафов в месяц, тыс. руб.	
Доля оплаты штрафов со скидкой, %	
Сумма поступлений штрафов в бюджет в месяц, тыс. руб.	

Два варианта взаиморасчетов между государством и инвестором:

Вариант 1.

С возмещением затрат инвестора из бюджета.

Компенсация затрат инвестора в размере xxx рублей за каждое зафиксированное нарушение.

Вариант 2.

С долевым участием инвестора в будущих доходах.

Вознаграждение инвестора в размере xxx от суммы оплаченных штрафов

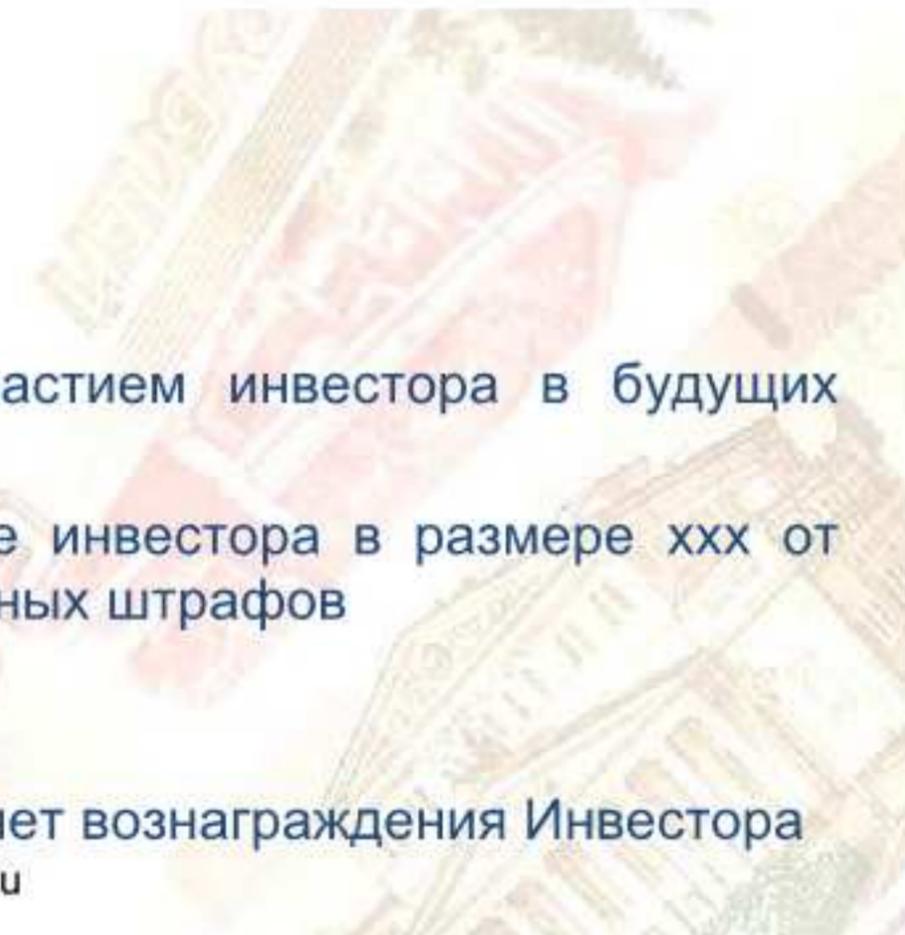
Вариант 1. Расчет компенсации затрат Инвестора

: +7 846 922 62 44 www.samaraplan.ru

Вариант 2. Расчет вознаграждения Инвестора

Статья	Значение
Количество штрафов в день, шт.	
Количество выставленных штрафов в месяц, шт.	
Размер компенсации затрат инвестора за каждое зафиксированное нарушение, тыс. руб.	
Сумма компенсации затрат инвестора в месяц, руб.	

Статья	Значение
Количество штрафов в день, шт.	
Сумма минимального штрафа, тыс. руб.	
Количество выставленных штрафов в месяц, шт.	
Сумма выставленных штрафов в месяц, тыс. руб.	
Доля оплаты штрафов со скидкой, %	
Сумма поступлений штрафов в бюджет в месяц, тыс. руб.	
Ставка вознаграждения инвестора, %	
Сумма вознаграждения инвестора в месяц, тыс. руб.	



План прибылей и убытков Инвестора, тыс. руб. в месяц

: +7 846 922 62 44 www.samaraplan.ru

Статья	Вариант 1	Вариант 2
Выручка (нетто)		
Себестоимость		
в том числе		
Оплата персонала и отчисления в ПФ РФ		
ГСМ и. Прочие расходы		
Амортизация		
Прибыль (убыток) от операционной деятельности		
Прибыль до налогообложения		
Налог на доходы УСН (6%)		
Чистая прибыль (убыток)		
Показатели экономической эффективности проекта		
Показатель	Вариант 1	Вариант 2
Простой срок окупаемости, лет		
Дисконтированный срок окупаемости, лет		
IRR, %		
NPV, Тыс. руб.		
Чистая прибыль за период планирования, тыс. руб.		

Суммы поступлений в бюджеты всех уровней в год

Статья	Вариант 1	Вариант 2
Поступления штрафов, тыс. руб.		
Уплата налога на доходы в связи с применением упрощенной системы налогообложения, тыс. руб.		
Уплата страховых взносов в Пенсионный фонд РФ, тыс. руб.		
Итого, тыс. руб.		

Социальная эффективность проекта

1. Созданы пять новых рабочих мест.
2. Снижена аварийность и последствия аварий.
3. Инвестор проекта направит $xxx\%$ от суммы своего дохода в год на xxx « xxx

Суммы расходов на xxx

Статья	Вариант 1	Вариант 2
Сумма годового дохода, тыс. руб.		
Сумма средств на xxx, тыс. руб.		

Спасибо за внимание!

xxx

xxx

Тел.: +7xxx